

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 26 de julio de 2000

relativa al régimen de ayudas aplicado por España para la adquisición de vehículos industriales mediante el Convenio de colaboración de 26 de febrero de 1997 entre el Ministerio de Industria y Energía y el Instituto de Crédito Oficial

[notificada con el número C(2000) 2465]

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2001/605/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 88,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 1 de su artículo 62,

Después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

- (1) Por carta de 26 de febrero de 1997, registrada en la Secretaría General el 12 de marzo de 1997, España notificó a la Comisión el Convenio de colaboración (en lo sucesivo denominado «el Convenio»), de 26 de febrero de 1997, entre el Ministerio de Industria y Energía y el Instituto de Crédito Oficial (en lo sucesivo denominado «el ICO»). La notificación se refería a una línea de crédito especial para la adquisición de vehículos industriales, registrada con la referencia N 171/97.
- (2) No obstante, la notificación fue enviada a la Comisión el mismo día en que entraba en vigor el Convenio que, además, era aplicable con carácter retroactivo a partir del 1 de enero de 1997. En consecuencia, la Comisión sólo pudo examinar una medida que ya había entrado en vigor. Así pues, dicho régimen se consideró un régimen de ayudas no notificado y volvió a registrarse con la referencia NN 115/98.
- (3) El 3 de abril de 1997 se solicitó de las autoridades españolas el envío de información suplementaria al respecto. Dichas autoridades cursaron, mediante cartas fechadas los días 30 de abril, 3 de junio, 3 de julio, 10 de septiembre y, por último, 9 de octubre de 1997, peticiones de prórroga del plazo de presentación de la información solicitada. Una vez expirado el plazo último el 10 de noviembre de 1997, no se recibió de España ninguna otra comunicación en este sentido. Por tanto, la Comisión abrió una investigación preliminar sobre la compatibilidad del Convenio con el mercado común, sobre la base de la información disponible.

⁽¹⁾ DO C 29 de 4.2.1999, p. 14.

- (4) Por carta de 20 de noviembre de 1997, la Comisión informó a España de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado con respecto a esta ayuda.
- (5) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.
- (6) El Gobierno español remitió a la Comisión sus observaciones y precisiones sobre la apertura del procedimiento formal de examen mediante carta de 22 de febrero de 1999. La Comisión, sin embargo, no ha recibido observaciones por parte de los interesados.

II. DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL RÉGIMEN DE AYUDAS

- (7) El Convenio celebrado el 26 de febrero de 1997 entre el Ministerio de Industria y Energía español y el ICO establece un régimen de ayudas para la adquisición de vehículos industriales. El régimen tiene por finalidad incentivar a los trabajadores por cuenta propia y a las PYME a sustituir los vehículos industriales más antiguos por otros nuevos. En este sentido, y en vista del anterior régimen español de ayudas conocido como «Plan Renove Industrial», puede atribuirse al presente régimen el objetivo principal de apoyar la renovación del parque de vehículos industriales en España.
- (8) A tal fin, el ICO abrirá una línea de crédito de 35 000 millones de pesetas españolas (210 millones de euros) con objeto de financiar préstamos para la adquisición de vehículos nuevos. A su vez, el Ministerio de Industria y Energía compensará al ICO, hasta un máximo de 4,5 puntos, por la diferencia existente entre el tipo de interés aplicado a dichos préstamos y el tipo normalmente aplicado a las transacciones financieras. Se calcula el importe total de tal intervención estatal en 3 000 millones de pesetas españolas (18 millones de euros). En virtud del Convenio, el régimen de ayudas se aplicará a través de contratos de mediación entre el ICO y entidades financieras públicas y privadas. Estas últimas, a su vez, concederán préstamos a los beneficiarios del régimen con recursos suministrados por el ICO. El Convenio permite igualmente que el ICO establezca contratos con otras entidades financieras para la concesión de créditos en las mismas condiciones que las arriba mencionadas, pero proporcionando a las entidades crediticias únicamente la compensación por la diferencia entre los tipos de interés. En su carta de 22 de enero de 1999, las autoridades españolas aclararon que la expresión «otras entidades financieras» hacía referencia a acuerdos de financiación con los fabricantes de vehículos.
- (9) La amortización del principal, la liquidación de intereses y las garantías de cada préstamo se negociarán entre los prestatarios y la entidad financiera de que se trate. No obstante, de acuerdo con el Convenio, los préstamos pueden concederse por un plazo de cuatro años sin período de carencia y alcanzar hasta el 70 % de los costes subvencionables. En esta perspectiva, el Convenio estimó la subvención estatal de cada préstamo en 85 000 pesetas españolas (511 euros) por millón de pesetas españolas prestado (6 010 euros).
- (10) Los beneficiarios del régimen de ayudas son personas físicas dadas de alta en el impuesto de actividades económicas y empresas que satisfacen la definición comunitaria de PYME, que adquieren un vehículo industrial nuevo o lo arriendan con intención de adquirirlo. Por otro lado, el beneficiario potencial debe presentar un documento expedido por la Dirección General de Tráfico que certifique que se ha dado la baja definitiva para desguace a otro vehículo industrial, matriculado al menos diez años (o siete años en el caso de los tractocamiones) antes de la solicitud de subvención prevista en el régimen de ayudas. Además, el vehículo destinado al desguace ha de tener una capacidad de carga igual o superior a la del vehículo que se adquiere.
- (11) A tal fin, el Convenio distingue entre seis categorías de vehículos: (A) Tractocamiones y camiones de más de 30 toneladas; (B) Camiones desde 12 hasta 30 toneladas; (C) Camiones desde 3,5 hasta 12 toneladas; (D) Derivados de turismos, furgonetas y camiones de hasta 3,5 toneladas; (E) Autobuses y autocares; (F) Remolques y semirremolques. La correspondencia entre vehículos adquiridos y dados de baja es la siguiente:

⁽²⁾ Véase la nota 1.

Tipo de vehículo adquirido	Tipo de vehículo que debe darse de baja
A: Tractocamiones y camiones de más de 30 toneladas	A
B: Camiones desde 12 hasta 30 toneladas	A o B
C: Camiones desde 3,5 hasta 12 toneladas	A, B o C
D: Derivados de turismos, furgonetas y camiones de hasta 3,5 toneladas	A, B, C o D
E: Autobuses y autocares	E
F: Remolques y semirremolques	F

Casos afines

- (12) En la Decisión 98/693/CE de la Comisión, de 1 de julio de 1998, relativa al régimen de ayudas a la compra de vehículos industriales Plan Renove Industrial (agosto de 1994 — diciembre de 1996) ⁽³⁾, la Comisión examinó un régimen de ayudas idéntico en sustancia al régimen objeto de examen. En dicha Decisión, la Comisión llegó a la conclusión, entre otras cosas, de que las ayudas, concedidas a personas físicas o a PYME de sectores distintos del transporte a escala exclusivamente local o regional, para la adquisición de vehículos industriales de la categoría D no constituían ayudas de Estado a efectos del apartado 1 del artículo 87 del Tratado, mientras que todas las demás ayudas concedidas con arreglo al régimen se consideraban ilegales e incompatibles con el mercado común.

III. COMENTARIOS DE ESPAÑA

- (13) Tras la decisión de la Comisión de iniciar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado, el Gobierno español remitió a la Comisión, por carta de 22 de enero de 1999, sus observaciones y precisiones, que pueden resumirse como a continuación se expone.
- (14) El Convenio se notificó antes de su entrada en vigor. Aunque el Convenio estipula que puede cubrir créditos concedidos a partir del 1 de enero de 1997, esta posibilidad se incluyó exclusivamente a efectos del presupuesto oficial del Ministerio de Industria y Energía, que debe cubrir un ejercicio presupuestario completo. No se concedió, ni se hubiera podido conceder, ningún crédito antes de la firma del Convenio, dado que el mecanismo financiero del régimen se basa en el Convenio mismo.
- (15) El único objetivo del Convenio es apoyar la renovación del parque de vehículos industriales, sea cual fuere el propietario o el uso de cada vehículo adquirido. Una condición restrictiva fundamental impuesta por el Convenio es que el vehículo destinado al desguace tenga una capacidad de carga igual o superior a la del vehículo que se adquiere. Por consiguiente, el Convenio puede considerarse un plan de apoyo financiero para renovar el parque de vehículos industriales sin aumentar la capacidad.
- (16) Por otro lado, no cabe dar por sentado, como afirma la Comisión, que los beneficiarios serán en la práctica empresas que efectuarán operaciones de transporte de carácter profesional, lo que supondría favorecer sólo a esas determinadas empresas. Los beneficios del Convenio se extienden a todos los ciudadanos de la Unión Europea que den de baja un vehículo. Aunque el Convenio establece la obligación de desguazar un vehículo matriculado en España, no hay obligación de que el vehículo

⁽³⁾ DO L 329 de 5.12.1998, p. 23.

entregado a desguace sea propiedad del que adquiere el nuevo vehículo. Por tanto, el régimen no es discriminatorio, ya que se aplica por igual a todos los beneficiarios potenciales. En conclusión, el Gobierno español afirma que el régimen previsto en el Convenio no está orientado a determinadas empresas, sino que constituyen medidas generales para las personas físicas y PYME de todos los sectores.

- (17) El Gobierno español sostiene, por otro lado, que el régimen de ayudas no falsea la competencia ni afecta a los intercambios entre Estados miembros de un modo sustancial. Aproximadamente el 40 % de los vehículos renovados con arreglo al régimen corresponden a la categoría de tonelaje bajo (hasta 3,5 toneladas). Esta categoría incluye vehículos que apenas tienen repercusiones económicas desde el punto de vista del transporte.
- (18) El Gobierno español refuta la opinión de que sólo la adquisición de vehículos de la categoría D por personas o entidades dedicadas a actividades distintas del transporte a escala local o regional tendrá escasa importancia económica, mientras que todas las demás adquisiciones tendrán repercusiones notables sobre la competencia. La distinción, caso de establecerse, habría que hacerla entre vehículos ligeros y todos los demás vehículos. De conformidad con la normativa en vigor sobre autorizaciones, todas las autorizaciones de transporte que se conceden a vehículos ligeros (de menos de 6 toneladas de peso máximo autorizado o aquéllos que sobrepasándolas no tengan capacidad de carga superior a 3,5 toneladas) son de alcance nacional. Por tanto, la insignificancia de los servicios por cuenta propia que la Comisión reconoce para las operaciones en vehículos de categoría D y ámbito local, hay que extenderla, al menos, a todos los vehículos ligeros a los que el régimen español concede autorizaciones de carácter nacional. Estos vehículos ligeros abarcan la totalidad de la categoría D y parte de la categoría C. Además, los vehículos sustituidos con arreglo al Convenio suponen menos del 2 % del parque español de vehículos y aproximadamente el 0,03 % del parque de vehículos industriales de los doce Estados miembros. Por consiguiente, las compras subvencionadas con arreglo al régimen tienen una repercusión insignificante sobre la competencia.
- (19) El Gobierno español alega que la norma comunitaria *de minimis* ⁽⁴⁾ se aplica evidentemente al Convenio, resultándole, pues, inaplicable el apartado 1 del artículo 87. Las medidas del Convenio no van dirigidas a empresas que efectúan operaciones de transporte de carácter profesional, por cuenta propia o ajena, sino que tienen por destinatarios personas físicas y PYME de cualquier sector. Además, como reconoce la Comisión, el importe máximo asciende a 85 000 pesetas españolas por millón prestado.
- (20) Por último, el Gobierno español aduce que las ayudas en cuestión podrían estar amparadas por la excepción de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, ya que las medidas previstas en el Convenio facilitan la actividad de circulación mediante vehículos industriales, sin alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. Estas medidas incentivan las inversiones en vehículos industriales nuevos con la finalidad de reestructurar y modernizar el parque de vehículos sin aumentar la capacidad. Por ello, dado que un vehículo nuevo es tecnológicamente superior a un vehículo más antiguo en términos de emisiones y de seguridad, tales medidas mejorarán la seguridad vial y protegerán el medio ambiente.

IV. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

Apartado 1 del artículo 87

- (21) De conformidad con el apartado 1 del artículo 87 del Tratado, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.
- (22) En el caso analizado, la Comisión estima que las ayudas a la adquisición de vehículos industriales, de conformidad con las disposiciones establecidas en el Convenio, se conceden a través de recursos estatales, ya que las subvenciones proceden del presupuesto del Ministerio de Industria y Energía español.

⁽⁴⁾ Comunicación de la Comisión relativa a las ayudas *de minimis* (DO C 68 de 6.3.1996, p. 9). Véanse también las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas (DO C 213 de 19.8.1992, p. 2 y DO C 213 de 23.7.1996, p. 4).

- (23) El Gobierno español alega que el régimen de ayudas no entra dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87 del Tratado, dado que se trata de una medida general y no dirigida a determinadas empresas. No obstante, este punto de vista no puede aceptarse. Puede admitirse que el régimen de ayudas examinado es de aplicación, en sentido formal, con independencia del sector de actividad de los beneficiarios potenciales y que se aplica por igual a todas las empresas o personas físicas que pueden beneficiarse del mismo. No obstante, es evidente que dicho régimen se refiere únicamente a la adquisición de determinados vehículos industriales establecidos en el Convenio, es decir, tractocamiones, camiones con un peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas, derivados de turismos, furgonetas y camiones con un peso autorizado inferior a 3,5 toneladas, autobuses, autocares, remolques y semirremolques. Dada la naturaleza de los vehículos que pueden subvencionarse con arreglo al Convenio, la Comisión considera razonable suponer que los beneficiarios potenciales serán de hecho personas físicas y empresas que efectúan actividades de transporte por cuenta propia o por cuenta ajena. En cualquier caso, el régimen de ayudas beneficiará únicamente a empresas o a trabajadores que dispongan de alguno de los vehículos mencionados.
- (24) Por otro lado, las ayudas en cuestión revisten la forma de una ayuda a la adquisición de vehículos industriales, lo que supone que beneficiará a los compradores de tales vehículos a través de una reducción de su coste. La medida está prevista en favor de las personas físicas y de las PYME, y reduce los costes normales de su actividad empresarial, por lo que les concede una ventaja frente a sus competidores. Por ello, la ayuda fortalece la posición financiera de las empresas beneficiarias otorgándoles mayores posibilidades de actuación y una ventaja competitiva con respecto a las grandes empresas, que no pueden beneficiarse del régimen de ayudas en cuestión. Así pues, la Comisión considera que, en la práctica, el régimen de ayudas examinado beneficiará a determinadas empresas.
- (25) La liberalización del transporte por carretera ⁽⁵⁾ ha abierto a la competencia intracomunitaria tanto el transporte internacional como el sector del cabotaje. En consecuencia, los beneficiarios de las ayudas, ya sea para ellos el transporte su actividad empresarial principal o sólo auxiliar, pueden competir con empresas de transporte de otros Estados miembros. Es razonable, por ello, concluir que la concesión de subvenciones para la adquisición de vehículos industriales conforme al Convenio afecta a los intercambios entre Estados miembros y falsea o amenaza falsear la competencia entre los transportistas establecidos en España y los que operan en España estando establecidos en otros Estados miembros ⁽⁶⁾. En cualquier caso, el régimen de ayudas falsea o amenaza falsear la competencia porque los beneficiarios de las subvenciones se encuentran en una posición privilegiada frente a los que no pueden beneficiarse del régimen de ayudas.
- (26) El Gobierno español sostiene asimismo que la norma *de minimis* se aplica al régimen en cuestión y que, por tanto, dicho régimen no entraría dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87. Esta afirmación se basa en el argumento español de que el régimen no va dirigido a empresas que efectúan operaciones de transporte sino a personas físicas y a PYME de todos los sectores.
- (27) En virtud de la norma *de minimis*, no se considera que determinadas cantidades facilitadas por los Estados miembros, debido a lo reducido de su importe, amenacen falsear la competencia y el comercio entre Estados miembros de forma perceptible y entren, por consiguiente, dentro del ámbito de aplicación del apartado 1 del artículo 87. No obstante, dicha norma excluye explícitamente de su ámbito de aplicación al sector del transporte, pues en dicho sector, caracterizado por un elevado número de pequeñas empresas ⁽⁷⁾, también los importes relativamente pequeños pueden repercutir en la competencia y los intercambios comerciales entre Estados miembros.

⁽⁵⁾ *Transporte de mercancías*: Reglamento (CEE) n° 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros (DO L 95 de 9.4.1992, p. 1) y Reglamento (CEE) n° 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DO L 279 de 12.11.1993, p. 1).

Transporte de viajeros: Reglamento (CEE) n° 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DO L 74 de 20.3.1992, p. 1) y Reglamento (CE) n° 12/98 del Consejo de 11 de diciembre de 1997 por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro (DO L 4 de 8.1.1998, p. 10). Es preciso señalar que este último Reglamento sustituyó al Reglamento (CEE) n° 2454/92 del Consejo, que fue anulado por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en su sentencia de 1 de junio de 1994 en el asunto C-388/92. Parlamento contra Consejo (Recopilación: 1994, p. I-2081). No obstante, las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 2454/92 siguieron siendo efectivas hasta la entrada en vigor del Reglamento (CE) n° 12/98.

⁽⁶⁾ Los datos estadísticos disponibles muestran que, entre 1990-1995, aproximadamente el 3 % del cabotaje total de la Comunidad se efectuó en España. Por tanto, puede concluirse que los transportistas establecidos en España compiten de hecho con transportistas no residentes. Véase el informe sobre la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3118/93 [COM(98) 0047 final de 4 de febrero de 1998].

⁽⁷⁾ Los datos estadísticos confirman la estructura fragmentada del mercado de los transportes en España (Transporte Unión Europea en cifras, Statistical Pocketbook, Comisión Europea/Eurostat 1998).

- (28) Como se señala en el considerando 23, la Comisión considera que el régimen va dirigido de hecho a empresas que efectúan operaciones de transporte por cuenta propia o ajena. Por consiguiente, no puede aceptarse el argumento del Gobierno español de que la norma *de minimis* es aplicable al presente régimen.
- (29) No obstante, como la Comisión afirma en su Decisión 98/693/CE ⁽⁸⁾, puede suponerse que cuando el beneficiario de la ayuda desarrolla su actividad en sectores distintos del transporte a escala exclusivamente local o regional y sólo se subvenciona la adquisición de pequeños vehículos industriales (categoría D), utilizados habitualmente para trayectos muy cortos en ese entorno, dicha ayuda no afecta a los intercambios entre Estados miembros. Se considera que este tipo de actividades comerciales sólo tiene repercusiones sobre los respectivos mercados locales de las empresas. Además, el efecto de estos servicios por cuenta propia sobre el mercado de transportes es insignificante, porque confiar a una empresa de transportes la prestación del servicio de que se trate no es una opción viable desde un punto de vista económico.
- (30) En este sentido, el Gobierno español sostiene que también los vehículos de la categoría C (de menos de 6 toneladas de peso máximo autorizado o aquéllos que sobrepasándolas no tengan capacidad de carga superior a 3,5 toneladas), deben quedar excluidos del ámbito de aplicación del artículo 87, ya que el régimen español concede a dichos vehículos autorizaciones de alcance nacional.
- (31) El hecho de que algunos vehículos industriales tengan autorización para operar únicamente a escala nacional no excluye el riesgo de falseamiento de la competencia. Además, debido a la liberalización del acceso al cabotaje, los operadores españoles que efectúan sólo servicios nacionales pueden tener que competir con transportistas no residentes que efectúen actividades de cabotaje en España, y, por tanto, pueden afectar a los intercambios entre Estados miembros. Teniendo en cuenta estas circunstancias, la Comisión estima razonable excluir estos efectos de falseamiento sólo en el caso de operaciones de transporte por cuenta propia a escala local o regional, efectuadas normalmente por vehículos de la categoría D. Por consiguiente, la Comisión no tiene motivos, en este sentido, para disentir de las conclusiones señaladas en su Decisión 98/693/CE.
- (32) En consecuencia, la Comisión considera que las ayudas concedidas a la adquisición de vehículos industriales por trabajadores por cuenta propia y PYME de conformidad con el Convenio, con excepción de la adquisición de vehículos industriales correspondientes a la categoría D por trabajadores por cuenta propia que presten servicios únicamente a escala local o regional, constituyen ayudas a efectos del apartado 1 del artículo 87 del Tratado. Por tanto, las ayudas son, en principio, incompatibles con el mercado común, a menos que se considere que entran en el ámbito de alguna de las exenciones establecidas en el Tratado o en el Derecho derivado.

Letra c) del apartado 3 del artículo 87

- (33) De conformidad con la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, pueden considerarse compatibles con el mercado común las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. La jurisprudencia exige, entre otras cosas, que la ayuda esté limitada a los casos en que sea necesaria para alcanzar objetivos que las fuerzas del mercado por sí solas no pueden alcanzar [sentencia del Tribunal de Justicia, de 17 de septiembre de 1980, en el asunto 730/79: Philip Morris Holland BV contra Comisión ⁽⁹⁾]. Por otro lado, en virtud del artículo 6 del Tratado, en relación con la letra g) del artículo 3, la política de la Comisión en materia de competencia, incluidas las ayudas estatales, debe tener en cuenta las exigencias de la protección del medio ambiente, en particular con objeto de fomentar un desarrollo sostenible. En consecuencia, la política de competencia y la de medio ambiente no son antagónicas, sino que deben complementarse para lograr un alto nivel de protección ambiental.

⁽⁸⁾ Véase la nota 3.

⁽⁹⁾ Recopilación 1980, p. 2671.

- (34) El Gobierno español sostiene que el régimen en cuestión incentiva las inversiones en vehículos industriales nuevos con objeto de reestructurar y modernizar el parque de vehículos sin aumentar la capacidad. Por ello, dando por sentado que un vehículo nuevo es tecnológicamente superior a un vehículo más antiguo en términos de emisiones y de seguridad, las medidas mejorarán la seguridad vial y protegerán el medio ambiente. En consecuencia, el régimen de ayudas en cuestión puede acogerse a la excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 87.
- (35) La Comisión reconoce que los incentivos financieros pueden contribuir a retirar del mercado vehículos industriales de bajo rendimiento técnico por lo que se refiere a la seguridad o a la protección del medio ambiente. No obstante, aunque la sustitución de vehículos antiguos por nuevos en cierta medida puede tener ventajas desde el punto de vista ambiental y de la seguridad, conviene recordar que, para beneficiarse de la exención prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 con arreglo a las consideraciones ambientales y de seguridad, la ayuda a la adquisición de vehículos debe limitarse estrictamente a los costes extraordinarios de inversión necesarios para alcanzar normas más elevadas que las exigidas por ley o para satisfacer las nuevas normas obligatorias en materia medioambiental ⁽¹⁰⁾.
- (36) No obstante, en el presente caso, el Convenio no prevé disposiciones que garanticen que vayan a alcanzarse unos niveles ambientales y de seguridad más elevados. Al contrario, el sistema de ayudas establecido en el Convenio prevé una subvención que es proporcional al precio del nuevo vehículo y, por tanto, se destina simplemente a favorecer la sustitución de los vehículos industriales más antiguos, sin tener en cuenta los objetivos ambientales y de seguridad.
- (37) El hecho de que pueda accederse a la subvención únicamente si se adquiere un nuevo vehículo con capacidad de carga igual o inferior a la del vehículo antiguo supone que el régimen no dará lugar a un aumento de la capacidad total. No obstante, conviene recordar que en un mercado caracterizado por un exceso de capacidad, como es el sector del transporte por carretera, la ayuda a la adquisición de tonelaje es, en principio, contraria al interés común, aunque su único objetivo sea la sustitución del tonelaje existente.
- (38) Por otro lado, las ayudas destinadas a liberar a una empresa de los costes que normalmente hubiera debido soportar en el marco de su gestión corriente o de sus actividades normales se consideran contrarias al interés común y, por tanto, no entran dentro del ámbito de aplicación de la letra c) del apartado 3 del artículo 87 ⁽¹¹⁾. Como se señala en el considerando 24, la Comisión estima que las ayudas previstas en el presente régimen benefician a las personas físicas y a las PYME al reducir los costes normales de su actividad empresarial.
- (39) A la vista de cuanto antecede, la Comisión considera que la exención prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 no es aplicable en el presente caso. Además, las autoridades españolas ni han utilizado este argumento ni han demostrado que las ayudas en cuestión puedan acogerse a ninguna de las citadas exenciones previstas en el Tratado o en el Derecho derivado.
- (40) Por consiguiente, la Comisión considera que las ayudas a la adquisición de vehículos industriales concedidas a determinadas personas físicas y a PYME, con excepción de la financiación destinada a la adquisición de vehículos industriales de la categoría D por trabajadores por cuenta propia que prestan servicios únicamente a escala local o regional (que no constituye una ayuda estatal a efectos del artículo 87), no es compatible con el mercado común en los términos establecidos en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado.

Apartado 3 del artículo 88

- (41) De conformidad con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado, la Comisión debe ser informada de los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas con la suficiente antelación para poder presentar sus observaciones. Asimismo establece que el Estado miembro interesado no puede ejecutar las medidas proyectadas antes de que en el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 haya recaído decisión definitiva.

⁽¹⁰⁾ Véanse las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (DO C 72 de 10.3.1994, p. 3).

⁽¹¹⁾ Decisión 98/128/CE de la Comisión (DO L 66 de 6.3.1998, p. 18) y sentencia del Tribunal de Justicia, de 8 de junio de 1995, en el asunto T-459/93: Siemens SA contra Comisión (Recopilación 1995, p. II-1675).

- (42) La Comisión tuvo conocimiento del presente régimen de ayudas el mismo día en que entraba en vigor, es decir, el 26 de febrero de 1997. En consecuencia, la Comisión no dispuso de tiempo suficiente para examinar la medida en cuestión. Es preciso señalar, asimismo, que las autoridades españolas, infringiendo lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado, han ejecutado el régimen sin esperar a la decisión de la Comisión.

V. CONCLUSIONES

- (43) La Comisión concluye que España ha ejecutado ilegalmente el régimen de ayudas, en infracción de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88, y que deben recuperarse todas las ayudas que se consideran incompatibles con el mercado común y concedidas con arreglo al régimen, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ⁽¹²⁾.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda financiera concedida con arreglo al Convenio de colaboración de 26 de febrero de 1997 a personas físicas, dadas de alta en el Impuesto de Actividades Económicas, o a PYME de sectores distintos al del transporte y que operan únicamente a escala local o regional para la adquisición de vehículos industriales de categoría D con arreglo al Convenio, no constituye una ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado.

Artículo 2

Todas las demás ayudas financieras concedidas con arreglo al Convenio de colaboración de 26 de febrero de 1997 a personas físicas, dadas de alta en el impuesto de actividades económicas, o a PYME son incompatibles con el mercado común.

Artículo 3

España confirmará a la Comisión que no se ha concedido ninguna ayuda en el marco del régimen en cuestión tras su vencimiento el 31 de diciembre de 1997 y que la medida de ayuda ha dejado de aplicarse.

Artículo 4

1. España adoptará todas las medidas necesarias para obtener de sus beneficiarios la recuperación de las ayudas contempladas en el artículo 2, que han sido puestas a su disposición ilegalmente.
2. La recuperación se efectuará sin dilación y con arreglo a los procedimientos del Derecho nacional, siempre que éstos permitan la ejecución inmediata y efectiva de la presente Decisión. La ayuda recuperable devengará intereses desde la fecha en que estuvo a disposición de los beneficiarios hasta la de su recuperación. Los intereses se calcularán sobre la base del tipo de referencia utilizado para el cálculo del equivalente de subvención en el marco de las ayudas regionales.

Artículo 5

España informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 6

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 26 de julio de 2000.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

⁽¹²⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.