

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
SIEGBERT ALBER

της 10ης Σεπτεμβρίου 2002¹

I — Εισαγωγή

1. Η παρούσα προσφυγή ακυρώσεως του Βασιλείου της Ισπανίας στρέφεται κατά της αποφάσεως 2001/605/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2000, σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων που εφαρμόζεται από την Ισπανία για την αγορά επαγγελματικών οχημάτων, το οποίο καθιερώθηκε με τη συμφωνία συνεργασίας της 26ης Φεβρουαρίου 1997 μεταξύ του Υπουργείου Βιομηχανίας και Ενέργειας και του Επίσημου Πιστωτικού Ιδρύματος² (στο εξής: σύμβαση). Η Επιτροπή κήρυξε παράνομες και ασύμβατες προς την κοινή αγορά το μεγαλύτερο μέρος των επίμαχων ενισχύσεων, που συνδυάζονται με την οριστική απόσυρση από την κυκλοφορία μεταχειρισμένων, αυτοκινήτων και διέταξε την ανάκτησή τους.

2. Από την 1η Ιανουαρίου 1997, η σύμβαση συνεχίζει, κατ' ουσίαν υπό την ίδια μορφή, το καθεστώς ενισχύσεων που θεσπίστηκε με το «Plan Renove Industrial» το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή από τον Αύγουστο 1994 μέχρι τον Δεκέμβριο του 1996. Τα καθεστάτα ενισχύσεων που προβλέπει το «Plan Renove Industrial» αποτελούν το αντικείμενο της αποφάσεως 98/693/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Ιουλίου 1998³. Η προσφυγή του Βασι-

λείου της Ισπανίας κατά της τελευταίας αυτής αποφάσεως εκκρεμεί ενώπιον του Δικαστηρίου υπό τον αριθμό υποθέσεως C-351/98. Οι προτάσεις στην υπόθεση αυτή, οι οποίες, εκτός του πρώτου λόγου ακυρώσεως, έχουν πολλές ομοιότητες με την παρούσα υπόθεση, αναπτύχθηκαν στις 7 Μαΐου 2002⁴. Με απόφαση της 29ης Σεπτεμβρίου 2000, το Πρωτοδικείο απέρριψε προσφυγή η οποία επίσης στρεφόταν κατά της αποφάσεως 98/693 και είχε ασκηθεί από την Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)⁵.

II — Τα πραγματικά περιστατικά και η προσβαλλόμενη απόφαση

3. Η σύμβαση η οποία συνήφθη στις 26 Φεβρουαρίου 1997 προβλέπει ότι τα φυσικά πρόσωπα καθώς και οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (στο εξής: ΜΜΕ) μπορούν να τύχουν επιδοτήσεως επιτοκίου για δάνεια τεσσάρων ετών προοριζόμενα για τη χρηματοδότηση της αγοράς επαγγελματικών αυτοκινήτων ή για τη μίσθωσή τους με την πρόθεση αγοράς τους, μέχρι καλύψεως του 70 %. Η επιδότηση επιτοκίου αντιπροσωπεύει για κάθε δάνειο ποσό κατ' ανώτατο όριο 85 000 ESP (511 ευρώ) ανά δανειζόμενο εκατομμύριο πεσεταιών (6 010 ευρώ).

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

2 — ΕΕ 2001, L 212, σ. 34, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση.

3 — Απόφαση σχετικά με το ισπανικό καθεστώς ενισχύσεων για την αγορά επαγγελματικών οχημάτων «Σχέδιο Επαγγελματικής Αναγέννησης» (Αύγουστος 1994 — Δεκέμβριος 1996) (ΕΕ L 329, σ. 23).

4 — Προτάσεις της 7ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση C-351/98 (απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2002, Συλλογή 2002, σ. I-8031, I-8036).

5 — T-55/99, CETM κατά Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. II-3207).

4. Σύμφωνα με τη σύμβαση, το Instituto de Crédito Oficial (επίσημο πιστωτικό ίδρυμα, στο εξής: ICO) χορηγεί πίστωση 35 δισεκατομμυρίων ESP (210 εκατομμυρίων ευρώ). Το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας χορηγεί στο ICO αντιστάθμιση αντιστοιχούσα με τη διαφορά μεταξύ του επιτοκίου που εφαρμόζεται στο δάνειο στο πλαίσιο του προγράμματος ενισχύσεων και του επιτοκίου που ισχύει υπό τις συνθήκες συνθήκες της αγοράς, μέχρι ύψους 4,5 ποσοστιαίων μονάδων. Ο συνολικός όγκος των ενισχύσεων εκτιμάται σε 3 δισεκατομμύρια ESP (18 εκατομμύρια ευρώ).

5. Η επιδότηση εχορηγείτο για τη χρηματοδότηση των έξι ακόλουθων κατηγοριών οχημάτων: των ελκυστήρων και των φορτηγών με βάρος άνω των 30 τόνων (κατηγορία Α), των φορτηγών με βάρος μεταξύ 12 και 30 τόνων (κατηγορία Β), των φορτηγών με βάρος μεταξύ 3,5 και 12 τόνων (κατηγορία Γ), των οχημάτων που αποτελούν παράγωγα των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, των ημφορτηγών και φορτηγών με βάρος μέχρι 3,5 τόνους (κατηγορία Δ), των λεωφορείων και των πούλμαν (κατηγορία Ε) και των ρυμουλκωμένων και ημρυμουλκωμένων (κατηγορία ΣΤ).

6. Η προϋπόθεση χορήγησης της επιδοτήσεως σε περίπτωση αγοράς καινούργιου οχήματος είναι, αφενός, η οριστική απόσυρση από την κυκλοφορία ενός οχήματος ταξινομημένου στην Ισπανία της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας και, αφετέρου, το όχημα να έχει ταξινομηθεί για πρώτη φορά πριν από τουλάχιστον δέκα έτη (επτά έτη για τους ελκυστήρες).

7. Με έγγραφο της 26ης Φεβρουαρίου 1997, η Ισπανική Κυβέρνηση κοινοποίησε στην Επιτροπή τη σύμβαση, την ίδια ημέρα που

αυτή τέθηκε σε ισχύ αναδρομικά από 1ης Ιανουαρίου 1997. Με έγγραφο της 3ης Απριλίου 1997, η Επιτροπή ζήτησε από την Ισπανική Κυβέρνηση να της κοινοποιήσει πρόσθετα πληροφοριακά στοιχεία. Η Επιτροπή, αφού οι ισπανικές αρχές της ζήτησαν, μεταξύ 30 Απριλίου και 9 Οκτωβρίου 1997, πέντε φορές παράταση της προθεσμίας και δεδομένου ότι τα στοιχεία που είχε ζητήσει ουδέποτε της διαβιβάστηκαν, αποφάσισε, στις 10 Νοεμβρίου 1997, να εξετάσει το μέτρο βάσει των στοιχείων που διέθετε.

8. Με έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 1997, η Επιτροπή πληροφόρησε την Ισπανική Κυβέρνηση σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας του άρθρου 88, παράγραφος 2, ΕΚ⁶. Με έγγραφο της 22ας Φεβρουαρίου 1999, η Ισπανική Κυβέρνηση υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας αυτής.

9. Στις 26 Ιουλίου 2000, η Επιτροπή εξέδωσε την προσαλλόμενη απόφαση της οποίας το διατακτικό περιέχει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες διατάξεις:

«Άρθρο 1

Η χρηματοδοτική ενίσχυση που χορηγείται δυνάμει της συμφωνίας συνεργασίας της

6 — Η απόφαση δημοσιεύθηκε στην ΕΕ 1999, C 29, σ. 14.

26ης Φεβρουαρίου 1997 σε άτομα φορολογούμενα στην Ισπανία για οικονομικές δραστηριότητες και ΜΜΕ, που επιδίδονται σε δραστηριότητες εκτός των μεταφορών σε αποκλειστικά τοπική ή περιφερειακή κλίμακα, για την απόκτηση επαγγελματικού οχήματος που υπάγεται στην κατηγορία Δ στη συμφωνία, δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

[...]

III — Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

10. Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 10 Νοεμβρίου 2000, το Βασίλειο της Ισπανίας άσκησε προσφυγή κατ' εφαρμογήν του άρθρου 230 ΕΚ και ζήτησε από το Δικαστήριο:

1. να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση και
2. να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

11. Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:

1. να απορρίψει την προσφυγή και
2. να καταδικάσει το Βασίλειο της Ισπανίας στα δικαστικά έξοδα.

Άρθρο 2

Οποιαδήποτε άλλη χρηματοδοτική ενίσχυση χορηγείται βάσει της συμφωνίας συνεργασίας της 26ης Φεβρουαρίου 1997 σε άτομα φορολογούμενα στην Ισπανία για οικονομικές δραστηριότητες και ΜΜΕ είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά.

[...]

Άρθρο 4

1. Η Ισπανία θα λάβει κάθε αναγκαίο μέτρο για να ανακτήσει από τους αποδέκτες την ενίσχυση που μνημονεύεται στο άρθρο 2 και χωρίς καθυστέρηση τους κατεβλήθη παράνομως.

12. Για λόγους μεγαλύτερης σαφήνειας, η επιχειρηματολογία των διαδίκων θα εκτεθεί χωριστά στο πλαίσιο της νομικής εκτιμήσεως εκάστου λόγου ακυρώσεως.

σχύσεων για την προώθηση της ανάπτυξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων).

IV — Νομική εκτίμηση

13. Προς στήριξη της προσφυγής του, το Βασίλειο της Ισπανίας προβάλλει πέντε λόγους ακυρώσεως:

— την αοριστία της προσβαλλομένης αποφάσεως,

— την έλλειψη επιλεκτικότητας του μέτρου,

— την έλλειψη δυσμενούς διακρίσεως,

— την έλλειψη νοθεύσεως του ανταγωνισμού, και

— την παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ (συμβατό ενι-

14. Η Επιτροπή προέβαλε δύο ενστάσεις απαραδέκτου του πρώτου λόγου ακυρώσεως. Ωστόσο, οι ενστάσεις αυτές δεν αφορούν στην πραγματικότητα μόνο τον λόγο αυτό, αλλά το παραδεκτό της προσφυγής συνολικά.

15. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή αντιλέγει, αφενός, ότι είναι αντίθετο προς το ίδιο συμφέρον του Βασιλείου της Ισπανίας να βάλλει κατά της ευνοϊκής γι' αυτό διατάξεως του άρθρου 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κατ' ουσίαν, αμφισβητεί συναφώς το έννομο συμφέρον του Βασιλείου της Ισπανίας, καθόσον η προσφυγή στρέφεται κατά διατάξεως που δεν είναι βλαπτική γι' αυτό. Αν γινόταν δεκτή η άποψη της Επιτροπής, η Ισπανική Κυβέρνηση θα έπρεπε να αποκλείσει από τα ακυρωτικά αιτήματά της το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

16. Αφετέρου, η Επιτροπή φρονεί ότι το Βασίλειο της Ισπανίας δεν έχει ενεστώς συμφέρον για την προσβολή της αποφάσεως, καθόσον μέχρι σήμερα δεν επιχείρησε να την εκτελέσει και συνεπώς να ανακτήσει τις ενισχύσεις. Η ένσταση αυτή αφορά επίσης την προσφυγή συνολικά.

17. Με την επιχειρηματολογία αυτή, η Επιτροπή αντιδρά στην αιτίαση που αντλείται

από την αοριστία της προσβαλλομένης αποφάσεως. Η επιχειρηματολογία αυτή γίνεται κατανοητή μόνον αν είναι γνωστά τα επιχειρήματα του Βασιλείου της Ισπανίας επ' αυτού του λόγου ακυρώσεως. Για τον λόγο αυτό, δεν θα εξετάσω τις ενστάσεις απαραδέκτου παρά μόνον αφού υπενθυμίσω καταπτέρω τα επιχειρήματα των διαδίκων επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως.

στο επιτροπόμενο βάρος περιλαμβάνεται μεταξύ των 2 και των 6 τόνων ή των οποίων η χωρητικότητα είναι μικρότερη ή ίση προς 3,5 τόνους) και των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Από τις 2 Ιανουαρίου 1998, όλες οι τοπικές και περιφερειακές άδειες που χορηγούνται στους μη επαγγελματίες μεταφορείς για να εκμεταλλεύονται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μετατράπηκαν αυτομάτως σε εθνικές άδειες.

A — Επί του παραδεκτού της προσφυγής και επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως: η αοριστία της προσβαλλομένης αποφάσεως

1) Επιχειρήματα των διαδίκων

20. Η αοριστία της προσβαλλομένης αποφάσεως της στερεί την πλήρη αποτελεσματικότητα⁷. Ο μη προσδιορισμός της ομάδας των δικαιούχων την οποία αφορά το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως εκτείνεται λογικά και στο άρθρο 2.

α) Το Βασίλειο της Ισπανίας

18. Κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, η διάκριση των επιδοτήσεων — που δεν συνιστούν ενισχύσεις βάσει του άρθρου 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως — από τις λοιπές αμφισβητούμενες επιδοτήσεις είναι ασαφής.

21. Η Ισπανική Κυβέρνηση εξηγεί λεπτομερώς τους εθνικούς κανόνες περί της αδειας εμπορικής μεταφοράς («transportes públicos»), ήτοι μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου, και ιδιωτικής μεταφοράς («transportes privados»), ήτοι μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό που πραγματοποιείται από ιδιώτες και μεταφοράς που πραγματοποιείται από επιχειρήσεις οι οποίες ασκούν την κύρια δραστηριότητά τους σε τομέα διαφορετικό από εκείνο των μεταφορών («transportes privados complementarios»). Από τους κανόνες αυτούς προκύπτει ότι υφίσταται πάντοτε μια εθνική άδεια για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται για ίδιο λογαριασμό

19. Το άρθρο 1 στηρίζεται σε τρία κριτήρια: τον περιορισμό της δραστηριότητας του δικαιούχου σε τοπική ή περιφερειακή κλίμακα, τη δραστηριοποίηση του δικαιούχου σε τομέα άλλο πλιν εκείνου των εμπορικών μεταφορών και την αγορά οχήματος κατηγορίας Δ (με βάρος μέχρι 3,5 τόνους). Για τις άδειες μεταφοράς όμως το ισπανικό δίκαιο διακρίνει μόνο μεταξύ των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (των οποίων το μέγλι-

⁷ — Η Ισπανική Κυβέρνηση αναφέρει στην απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, 70/72, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 609, σκέψεις 20 και 23).

με οχήματα κατηγορίας Δ, οπότε τα κριτήρια του άρθρου 1, ήτοι η αποκλειστικά τοπική ή περιφερειακή δραστηριότητα και οι μεταφορές που πραγματοποιούνται για ίδιο λογαριασμό, ουδέποτε πληρούνται ταυτοχρόνως.

22. Με το έγγραφό τους της 29ης Ιανουαρίου 1999, οι ισπανικές αρχές αναφέρουν ότι επισήμαναν το γεγονός αυτό στην Επιτροπή. Η Επιτροπή, δεδομένου ότι δεν ασχολήθηκε καθόλου με τα επιχειρήματα που αναπτύχθηκαν στο εν λόγω έγγραφο, προσέβαλε, κατά το Βασίλειο της Ισπανίας, το δικαίωμα ακροάσεως του τελευταίου αυτού. Ακόμη και μετά τη λήψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Ισπανική Κυβέρνηση, με έγγραφο της 6ης Νοεμβρίου 2000, επέσυρε την προσοχή της Επιτροπής επί των δυσχερειών σχετικά με την οριοθέτηση των ομάδων των δικαιούχων τους οποίους αφορούν τα άρθρα 1 και 2.

23. Το Βασίλειο της Ισπανίας αναφέρει ότι η διάταξη του άρθρου 1 δεν συνιστά εξαίρεση εισαχθείσα υπέρ αυτού ή κάποια προνομιακή μεταχείριση, αλλ' αποτελεί εφαρμογή του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ που υπόκειται πλήρως σε δικαστικό έλεγχο⁸. Σκοπός της παρούσας προσφυγής δεν είναι να αμφισβητήσει το συμπέρασμα ότι οι επιδοτήσεις που καταβλήθηκαν στην ομάδα των δικαιούχων που διαλαμβάνεται στο άρθρο 1 δεν συνιστούν ενισχύσεις. Το Βασίλειο της Ισπανίας επιδιώκει αντιθέτως να κριθεί ότι δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση για όλες τις περιπτώσεις που διαλαμβάνονται στην προ-

σβαλλόμενη απόφαση, επικουρικώς δε ζητεί να προβεί, τουλάχιστον, η Επιτροπή στον κατάλληλο προσδιορισμό των περιπτώσεων στις οποίες υφίσταται ή όχι κρατική ενίσχυση.

24. Με το υπόμνημα απαντήσεως, η Ισπανική Κυβέρνηση καταγγέλλει και ένα ακόμη ελάττωμα της αιτιολογίας. Κατά την κβέρνηση αυτή, δεν αναφέρεται στην αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως, στην οποία αναφέρεται η Επιτροπή για να εξηγήσει την οριοθέτηση, ότι η ομάδων των δικαιούχων που διαλαμβάνεται στο άρθρο 1 δεν καθορίζεται με βάση τις άδειες.

β) Η Επιτροπή

25. Η Επιτροπή φρονεί ότι ο λόγος αυτός ακυρώσεως είναι απαράδεκτος. Φρονεί ότι αντίκειται προς το συμφέρον του προσφεύγοντος η αμφισβήτηση του άρθρου 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το οποίο περιέχει εξαίρεση προς όφελός του. Αν η ομάδα που αναφέρεται στη διάταξη αυτή δεν υφίστατο πράγματι, τούτο θα ισοδυναμούσε, για όλους τους δικαιούχους, με υποχρέωση επιστροφής των καταβληθεισών επιδοτήσεων, κατ' εφαρμογήν των λοιπών διατάξεων της προσβαλλομένης αποφάσεως.

26. Το Βασίλειο της Ισπανίας δεν προέβαλε την αντίρρηση αυτή κατά της πανομοιότυπης διατάξεως που περιεχόταν στην απόφαση 98/693. Η Επιτροπή συζήτησε επίσης σχετικά με την εξαίρεση με το Βασίλειο της Ισπανίας.

⁸ — Συναφώς, η Ισπανική Κυβέρνηση παραπέμπει ειδικότερα στην απόφαση της 16ης Μαΐου 2000, C-83/98 P, Γαλλία κατά Ladbroke Racing και Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. I-3271, σκέψη 25).

Συναφώς, το Βασίλειο της Ισπανίας ήθελε να τύχει ευρύτερης εξαιρέσεως, ακόμη και υπέρ των μη επαγγελματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται με οχήματα κατηγορίας Γ που έχουν λάβει εθνική άδεια, πράγμα το οποίο η Επιτροπή ωστόσο αρνήθηκε.

27. Η Επιτροπή υποστηρίζει επικουρικά ότι το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν στηρίζεται στην ύπαρξη συγκεκριμένης, γεωγραφικά περιορισμένης, αδειας, αλλά στο αν η πραγματική δραστηριότητα περιορίζεται σε τοπική ή περιφερειακή κλίμακα. Το γεγονός και μόνον ότι από το 1998 δεν υφίστανται πλέον παρά μόνον άδειες εθνικής κλίμακας αρκεί για να καταδειχθεί ότι η άδεια αποτελεί ακατάλληλο δείκτη. Συγκεκριμένα, μπορεί ευχερώς να διαπιστωθεί ότι σε εθνική κλίμακα οι μεταφορές δεν πραγματοποιούνται στην πράξη από όλες τις ισπανικές ΜΜΕ.

28. Επιπλέον, ο λόγος ακυρώσεως είναι, κατ' αυτήν, απαράδεκτος και για έναν πρόσθετο λόγο. Η αντίρρηση ισοδυναμεί συγκεκριμένα με την άποψη ότι είναι αδύνατο να εκτελεστεί η εντολή ανακτίσεως λόγω της προβαλλομένης αοριστίας. Αν όμως ένα κράτος μέλος προσκρούει σε τέτοιες δυσχέρειες, πρέπει, σύμφωνα με τη νομολογία⁹, να αναζητήσει μια λύση σε έντιμη συνεργασία με την Επιτροπή και δεν μπορεί απλώς να αναστείλει την εκτέλεση της αποφάσεως. Εν πάση περιπτώσει, ο μεγάλος αριθμός των δικαιούχων δεν εμποδίζει την ανάκτηση της ενισχύσεως¹⁰. Δεδομένου ότι το προφύεγον

ούτε καν επιχείρησε να εκτελέσει την απόφαση, δεν έχει σήμερα συμφέρον να την προσβάλει.

29. Το Βασίλειο της Ισπανίας βασιίζεται σε ένα ψευδοπρόβλημα. Από την αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή, προβαίνοντας στην οριοθέτηση, δεν στηρίχθηκε στην ύπαρξη συγκεκριμένων αδειών, αλλά στην πραγματική δραστηριότητα των δικαιούχων. Μετά τη λήψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, το Βασίλειο της Ισπανίας θα μπορούσε να απευθυνθεί στην Επιτροπή για να συζητήσει σχετικά με τη σημασία των αδειών, προκειμένου να καθοριστούν τα πρόσωπα τα οποία αφορά η ανάκτηση της ενισχύσεως¹¹. Για να προσδιοριστούν οι δικαιούχοι τους οποίους πράγματι αφορά η εξαίρεση, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία των χρηματοδοτικών οργανισμών ή τα στοιχεία των ίδιων των δικαιούχων. Θα μπορούσε επίσης να επιλεγεί ως δείκτης η ύπαρξη μιας τοπικής ή περιφερειακής αδειας καθόσον μόλις το 1998, συνεπώς κατά τη λήξη της περιόδου αναφοράς της ενισχύσεως, οι άδειες αυτές μετατράπηκαν σε εθνικές άδειες.

30. Η Επιτροπή αντικρούει την άποψη ότι το Βασίλειο της Ισπανίας επιχείρησε, με το έγγραφό του της 6ης Νοεμβρίου 2000, σε έντιμη συνεργασία με αυτήν, να μειώσει τις δυσχέρειες που σχετίζονται με την κατανόηση ή την εκτέλεση της προσβαλλομένης

9 — Η Επιτροπή παραθέτει τις αποφάσεις της 2ας Φεβρουαρίου 1989, 94/87, Επιτροπή κατά Γερμανίας (Συλλογή 1989, σ. 175, σκέψη 9), και της 4ης Απριλίου 1995, C-348/93, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Συλλογή 1995, σ. I-673, σκέψη 16).

10 — Η Επιτροπή παραθέτει την απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, C-75/97, Βέλγιο κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. I-3671, σκέψεις 86 και 90).

11 — Η Επιτροπή παραπέμπει επί του σημείου αυτού στην απόφαση της 27ης Ιουνίου 2000, C-404/97, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας (Συλλογή 2000, σ. I-4897, σκέψη 43).

αποφάσεως. Με το έγγραφο αυτό, η Ισπανική Κυβέρνηση αντιθέτως επέμεινε, απλώς, να ληφθεί υπόψη το εθνικό σύστημα αδειών.

2) Επί του παραδεκτού της προσφυγής

31. Όπως τόνισα ήδη ανωτέρω, ο ισχυρισμός της Επιτροπής ότι το Βασίλειο της Ισπανίας δεν έχει συμφέρον για προσβολή της ευνοϊκής γι' αυτό διατάξεως του άρθρου 1 της προσβαλλομένης απόφασης αφορά κατ' ουσίαν το συμφέρον του Βασιλείου της Ισπανίας προς άσκηση της προσφυγής, από το οποίο εξαρτάται το παραδεκτό της προσφυγής του.

32. Από την προηγούμενη νομολογία δεν μπορεί να συναχθεί με βεβαιότητα σε ποιο βαθμό τα κράτη μέλη, που αποτελούν προνομούχους προσφεύγοντες κατά την έννοια του άρθρου 230, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ, πρέπει να αποδεικνύουν την ύπαρξη εννόμου συμφέροντος προς άσκηση της προσφυγής, προκειμένου η προσφυγή τους να είναι παραδεκτή. Έτσι, το Δικαστήριο έχει τονίσει, αφενός «ότι το άρθρο 173 της Συνθήκης κάνει σαφή διάκριση μεταξύ του δικαιώματος προσφυγής των κοινοτικών οργάνων και των κρατών μελών αφενός και των φυσικών και νομικών προσώπων αφετέρου καθόσον το πρώτο εδάφιο του εν λόγω άρθρου παρέχει στην Επιτροπή και σε κάθε κράτος μέλος το δικαίωμα να αμφισβητεί ασκώντας προσφυγή ακυρώσεως, τη νομιμότητα των κανονισμών του Συμβουλίου, χωρίς η άσκηση του δικαιώματος αυτού να εξαρτάται από τη ύπαρξη εννόμου συμφέροντος»¹².

33. Αφετέρου, το Δικαστήριο έγκρινε με απόφαση που εξέδωσε λίαν προσφάτως ότι η προσφυγή που ασκείται κατ' απόφασεως, η οποία δεν έχει, αυτή καθαυτή, δυσμενές περιεχόμενο για το προσφεύγον κράτος μέλος και δεν είναι συνεπώς βλαπτική γι' αυτό, πρέπει να απορρίπτεται ως απαράδεκτη¹³. Η υπόθεση αυτή όμως είχε την ιδιομορφία ότι η προσβαλλόμενη απόφαση της Επιτροπής είχε δεχθεί αίτημα του προσφεύγοντος κράτους μέλους.

34. Το θεωρητικό ζήτημα αν ένα κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει την ύπαρξη εννόμου συμφέροντος προς άσκηση της προσφυγής δεν έχει ενδιαφέρον για την εκδίκαση της παρούσας υποθέσεως και δεν απαιτείται η οριστική απάντησή του παρά μόνον αν η ευνοϊκή για το Βασίλειο της Ισπανίας διάταξη, που περιέχεται στο άρθρο 1 της προσβαλλομένης απόφασης, μπορεί να εκτιμηθεί χωριστά από τις άλλες διατάξεις της.

35. Η διάταξη του άρθρου 2 που επιβάλλει μια επιβάρυνση στο Βασίλειο της Ισπανίας εφαρμόζεται σε «οποιαδήποτε άλλη χρηματοδοτική ενίσχυση» — συνεπώς στις ενισχύσεις που δεν εμπίπτουν στο άρθρο 1. Δεν μπορούν συνεπώς να καθοριστούν οι παράνομες ενισχύσεις σύμφωνα με το άρθρο 2 παρά μόνον αφού καθοριστούν οι ενισχύσεις που διαλαμβάνονται στο άρθρο 1. Στον βαθμό που το άρθρο 1 θα ήταν πράγματι αντίθετο προς την αρχή του προσδιορισμού, η νομική αυτή πλάνη θα είχε επίσης συνέπειες στο άρθρο 2. Συνεπώς, οι δύο διατάξεις δεν μπορούν να

12 — Απόφαση της 26ης Μαρτίου 1987, 45/86, Επιτροπή κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1987, σ. 1493, σκέψη 3) βλ. επίσης την απόφαση της 23ης Φεβρουαρίου 1988, 131/86, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1988, σ. 905, σκέψη 6).

13 — Απόφαση της 18ης Ιουνίου 2002, C-242/00, Γερμανία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-5603, σκέψη 46).

χωριστούν μεταξύ τους. Επομένως, το προσφεύγον έχει πράγματι συμφέρον να στραφεί κατά της προσβαλλομένης αποφάσεως στο σύνολό της.

36. Η προσφυγή ομοίως δεν είναι απαράδεκτη, καθόσον η Ισπανική Κυβέρνηση στηρίχθηκε, στην πραγματικότητα, στην αδυναμία εκτελέσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, χωρίς να έχει προηγουμένως επιχειρήσει να την εκτελέσει και να μετριάσει, στο πλαίσιο έντιμης συνεργασίας με την Επιτροπή, τις δυσχέρειες που μπορούν να ανακύψουν στην περίπτωση αυτή. Συναφώς, μπορούμε να αφήσουμε σε εκκρεμότητα τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να εκτιμηθεί η ανταλλαγή απόψεων επί του προβλήματος αυτού μεταξύ της Ισπανικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής.

37. Είναι αντιθέτως καθοριστικό το ότι η Ισπανική Κυβέρνηση προβάλλει κατ' αρχάς παραβίαση της αρχής του προσδιορισμού. Αν υφίστατο νομική πλάνη υπό την έννοια αυτή, η προσβαλλόμενη απόφαση θα έπρεπε να ακυρωθεί χωρίς η Ισπανική Κυβέρνηση να οφείλει να προβεί σε διαβουλεύσεις με την Επιτροπή πριν από την άσκηση της προσφυγής ακυρώσεως. Δεδομένης της δίμηνης προθεσμίας για την άσκηση προσφυγής που προβλέπει το άρθρο 230, πέμπτο εδάφιο, ΕΚ, το παραδεκτό προσφυγής ακυρώσεως δεν μπορεί να εξαρτάται από την προηγούμενη προσπάθεια εκτελέσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως και, αν ανακύπτουν δυσχέρειες συναφώς, από τη διαβούλευση με την Επιτροπή.

38. Ούτε όμως η προσφυγή ακυρώσεως αυτή καθεαυτή ούτε ο προβληθείς με την προ-

σφυγή ισχυρισμός ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι υπερβολικά αόριστη απαλλάσσουν το Βασίλειο της Ισπανίας από την υποχρέωση εκτελέσεως της εν λόγω αποφάσεως. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 242, πρώτη περίοδος, ΕΚ, οι προσφυγές δεν έχουν ανασταλτικό αποτέλεσμα. Επιπλέον, θα εθίγετο η πρακτική αποτελεσματικότητα των άρθρων 87 ΕΚ και 88 ΕΚ αν, με βάση και μόνο την προσβαλλόμενη εκ μέρους κράτους μέλους αοριστία της αποφάσεως της Επιτροπής, το κράτος μέλος αυτό απαλλασσόταν από την υποχρέωση εκτελέσεώς της και αν η αντίθετη προς τον ανταγωνισμό κατάσταση εξακολούθησε να υφίσταται μέχρι την έκδοση της αποφάσεως εκ μέρους του Δικαστηρίου.

3) Εκτίμηση του πρώτου λόγου ακυρώσεως

39. Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Ισπανική Κυβέρνηση δεν εμποδίζεται να προβάλλει, στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, την αοριστία της προσβαλλομένης αποφάσεως, έστω και αν δεν προέβαλε την αντίρρηση αυτή για την απόφαση 98/693. Οι δύο προσφυγές αποτελούν ανεξάρτητες διαδικασίες έχουσες ως αντικείμενο διακριτές αποφάσεις. Το προσφεύγον δεν οφείλει επίσης να προβάλλει τους ίδιους λόγους ακυρώσεως κατά των ίδιων διατάξεων που τίθενται υπό κρίση στις δύο διαδικασίες.

40. Όπως έχει διαπιστώσει το Δικαστήριο, η αρχή της ασφαλείας δικαίου, που αποτελεί τμήμα της κοινοτικής έννομης τάξεως, απαιτεί κάθε πράξη της διοικήσεως παράγουσα έννομα αποτελέσματα να είναι βεβαία, ιδίως

όσον αφορά το πρόσωπο που την εξέδωσε και το περιεχόμενό της¹⁴. Ο αποδέκτης πρέπει να γνωρίζει τις υποχρεώσεις που η έννομη πράξη του επιβάλλει. Για να συναχθεί αν μια έννομη πράξη είναι επαρκώς ακριβής, πρέπει αυτή να εξετάζεται όχι μόνο με βάση το διατακτικό της, αλλά και λαμβανομένης υπόψη της αιτιολογίας της η οποία είναι αναπόσπαστη από το διατακτικό¹⁵.

41. Η προσβαλλόμενη απόφαση είναι επαρκώς βεβαία. Το άρθρο 1 ορίζει με διάφορα πραγματικά κριτήρια τις επιδοτήσεις που δεν συνιστούν ενισχύσεις. Οι δικαιούχοι έχουν δικαίωμα να πραγματοποιούν μόνο μεταφορές για δικό τους λογαριασμό σε τοπική και περιφερειακή κλίμακα και γίνεται δεκτή μόνον η ενίσχυση για την αγορά οχήματος κατηγορίας Δ (επαγγελματικά οχήματα με βάρος μέχρι 3,5 τόνους). Η Επιτροπή αιτιολογεί ειδικότερα τον περιορισμό αυτό στην αιτιολογική σκέψη 29 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

42. Το Βασίλειο της Ισπανίας μπορεί, στηριζόμενο στα κριτήρια αυτά, να καθορίσει τη διαλαμβανόμενη στην απόφαση ομάδα των δικαιούχων της ενισχύσεως. Η ενίσχυση πρέπει να αναζητηθεί από όλους τους λοιπούς δικαιούχους κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4 σε συνδυασμό με το άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

43. Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή δεν στηρίχθηκε στο περιεχόμενο των

αδειών μεταφοράς που κατέχουν οι δικαιούχοι της ενισχύσεως. Τούτο μάλιστα δεν έχει καμία σημασία για την εκτίμηση των επιδοτήσεων από την άποψη του ανταγωνισμού και του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Σημασία έχουν συναφώς μόνον οι πραγματικές περιστάσεις στην αγορά των μεταφορών. Το ενδοκοινοτικό εμπόριο δεν επηρεάζεται αισθητά από τις ενισχύσεις που καταβάλλονται στις ΜΜΕ οι οποίες πραγματοποιούν μεταφορές για δικό τους λογαριασμό σε περιφερειακή κλίμακα, τούτο δε ανεξάρτητα από το αν οι επιχειρήσεις αυτές κατέχουν μόνο περιφερειακές άδειες ή άδειες που ισχύουν για όλη τη χώρα.

44. Η επιχειρηματολογία της Ισπανικής Κυβερνήσεως ότι δεν υφίσταται κανένας δικαιούχος της ενισχύσεως που να πραγματοποιεί μεταφορές για δικό του λογαριασμό με οχήματα κατηγορίας Δ και που να έχει ταυτόχρονα άδεια περιοριζόμενη σε περιφερειακή κλίμακα στερείται συνεπώς ενδιαφέροντος. Το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν απέρριψε ρητάς το επιχείρημα αυτό με την προσβαλλόμενη απόφαση ομοίως δεν συνιστά ελάττωμα αιτιολογίας. Από την αιτιολογία προκύπτει σαφώς ότι η Επιτροπή στηρίχθηκε στις πραγματικές περιστάσεις και όχι στις άδειες των δικαιούχων της ενισχύσεως. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Επιτροπή αιτιολόγησε επαρκώς την απόφασή της.

45. Ομοίως δεν συντρέχει παραβίαση της αρχής των δικαιωμάτων άμυνας. Η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να υιοθετήσει την πρόταση του Βασιλείου της Ισπανίας να

14 — Απόφαση της 6ης Απριλίου 2000, C-287/95 P και C-288/95 P, Επιτροπή κατά Solvay (Συλλογή 2000, σ. I-2391, σκέψη 49).

15 — Απόφαση της 15ης Μαΐου 1997, C-355/95 P, TWD κατά Επιτροπής (Συλλογή 1997, σ. I-2549, σκέψη 21).

προβεί στην οριοθέτηση στηριζόμενη στις κατηγορίες οχημάτων του ισπανικού συστήματος αδειών. Συγκεκριμένα, η αρχή των δικαιωμάτων άμυνας επιβάλλει μόνο να έχει ο ενδιαφερόμενος τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις του και όχι να υιοθετεί η Επιτροπή και τις προτάσεις τροποποίησης που υποβάλλονται με τις παρατηρήσεις αυτές. Επιπλέον, αρκεί να διαπιστωθεί ότι η Επιτροπή, αναφερόμενη, στο άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στα οχήματα κατηγορίας Δ, στηρίχθηκε στην κατάταξη που οι ισπανικές αρχές είχαν πραγματοποιήσει στο πλαίσιο της συμβάσεως.

47. Κατά συνέπεια, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως δεν είναι βάσιμος.

Β — Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως: έλλειψη επιλεκτικότητας του μέτρου

1) Επιχειρήματα των διαδίκων

α) Το Βασίλειο της Ισπανίας

46. Η αναζήτηση των συγκεκριμένων αποδεκτών της ενισχύσεως, οι οποίοι εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 ή του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μπορεί βεβαίως να προκαλέσει δυσχέρειες στην πράξη. Τούτο όμως δεν συνδέεται με τον προσδιορισμό (την αοριστία) του νομικού ορισμού των επιδοτήσεων τις οποίες αφορά κάθε περίπτωση. Οι δυσχέρειες αυτές προέρχονται αντιθέτως από το ότι οι δικαιούχοι αυτοί είναι πολλοί και από το ότι για τον χαρακτηρισμό των ενισχύσεων είναι αναγκαίος ο καθορισμός των πραγματικών περιστατικών σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, ειδικότερα του τομέα δραστηριότητας κάθε δικαιούχου. Ωστόσο, πρόκειται για πρακτικές δυσχέρειες που εμφανίζονται κατά την εκτέλεση του άρθρου 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως και τις οποίες οι ισπανικές αρχές πρέπει να επιλύσουν — εν ανάγκη σε συνεργασία με την Επιτροπή¹⁶. Αν οι ισπανικές αρχές είχαν αναμείνει την εκ μέρους της Επιτροπής έκδοση της αποφάσεώς της για να χορηγήσουν τις ενισχύσεις, όπως επιβάλλει το άρθρο 88, παράγραφος 3, δεύτερη περίοδος, ΕΚ, τα προβλήματα αυτά δεν θα είχαν εμφανιστεί.

48. Ακόμη και αν της επιδοτήσεως ετύγχαναν μόνον επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν επαγγελματικό όχημα, το μέτρο δεν ευνοεί, κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Η σύμβαση δεν αφορά ένα προκαθορισμένο σύνολο αποδεκτών. Πρόκειται αντιθέτως για ένα οριζόντιο μέτρο υπέρ ενός γενικού συνόλου επιχειρήσεων που τελούν σε παρόμοια κατάσταση. Ομοίως, το γεγονός ότι το μέτρο μπορούν να τύχουν μόνον ΜΜΕ συνιστά ένα γενικό οριζόντιο κριτήριο.

49. Αν ένα μέτρο απευθύνεται — όπως εν προκειμένω — σε μια αφηρημένα καθοριζόμενη ομάδα αποδεκτών και δεν αποκλείει ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής, τότε το μέτρο δεν

¹⁶ — Βλ. την απόφαση Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 11, σελήνη 40.

είναι επιλεκτικό και δεν συνιστά κρατική ενίσχυση¹⁷. Έτσι, η Επιτροπή δεν θεώρησε ότι ένα μέτρο είναι επιλεκτικό από το γεγονός και μόνον ότι ευνοεί τις επιχειρήσεις που απασχολούν χειρώνακτες¹⁸.

με το σύστημα και οι οποίοι επιδιώκουν την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, θεωρούνται ότι έχουν επωφεληθεί και αποκλείει μόνο τις μεγάλες επιχειρήσεις, σύμφωνα με τους σκοπούς του συστήματος.

50. Η Ισπανική Κυβέρνηση παρατηρεί επιπλέον ότι, σύμφωνα με το άρθρο 2.1, στοιχείο β, της Συμφωνίας για τις επιδοτήσεις και τα αντισταθμιστικά μέτρα του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ-ΓΣΔΕ 1994)¹⁹, μια επιδότηση δεν έχει ατομικό χαρακτήρα όταν εξαρτάται από ουδέτερες προϋποθέσεις οι οποίες εφαρμόζονται οριζόντια και όταν δεν παρέχεται καμία εξουσία εκτιμήσεως στις αρχές, πράγμα το οποίο ισχύει για τη σύμβαση. Προσθέτει ότι ο γενικός εισαγγελέας Darmon αναφέρθηκε και αυτός στην έννοια της επιδοτήσεως κατά τη ΓΣΔΕ στην υπόθεση *Slooman Neptun*²⁰.

β) Η Επιτροπή

52. Η Επιτροπή διαιφύδει την άποψη ότι η σύμβαση δεν συνιστά ενίσχυση καθόσον απευθύνεται σε αφηρημένα καθοριζόμενο κύκλο δυνητικών δικαιούχων. Τούτο ισχύει, κατ' αυτήν, για κάθε πρόγραμμα ενισχύσεων.

51. Τα κριτήρια αυτά αντιστοιχούν, κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, προς τον κανόνα του κοινοτικού δικαίου σύμφωνα με τον οποίο η προϋπόθεση της επιλεκτικότητας δεν πληροούται οσάκις το πλεονέκτημα είναι σύμφυτο με τη φύση ή την οικονομία του συστήματος²¹. Η σύμβαση αφορά όλες τις ΜΜΕ οι οποίες, για τους λόγους που είναι σύμφυτοι

53. Αντίθετα προς τη δικαστική απόφαση που παραθέτει το προσφεύγον και η οποία αφορά επιδοτήσεις σχετικά με την απασχόληση χειρώνακτων, ορισμένοι κλάδοι αποκλείονται a priori εν προκειμένω από την ενίσχυση, ήτοι οι κλάδοι των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών που δεν χρειάζονται επαγγελματικά οχήματα. Πρόκειται de facto για ένα τομεακό μέτρο υπέρ της οδικής μεταφοράς. Σε αυτό προστίθεται το μέγεθος των επιχειρήσεων ως πρόσθετο κριτήριο για την οριοθέτηση του κύκλου των δικαιούχων.

17 — Η Ισπανική Κυβέρνηση αναφέρεται στο πλαίσιο αυτό στην ανακοίνωση της Επιτροπής υπό τον τίτλο «Έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων και μείωση του κόστους εργασίας» (ΕΕ 1997, C 1, σ. 10).

18 — Απόφαση Βέλγιο κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψεις 28 και 30.

19 — Πολυμερείς διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης (1986-1994) — Παράρτημα 1Α — ΕΕ L 336, σ. 156.

20 — Προτάσεις της 17ης Μαρτίου 1992, σημεία 31 επ. και 46 (απόφαση της 17ης Μαρτίου 1993, C-72/91 και C-73/91, Συλλογή 1993, σ. I-887).

21 — Συναφώς, η Ισπανική Κυβέρνηση αναφέρεται στην απόφαση 96/369/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 1996, όσον αφορά τη χορήγηση φορολογικών ενισχύσεων υπό μορφή αποσβέσεων υπέρ γεωργικών αεροπορικών εταιριών (ΕΕ L 146, σ. 42, ειδικότερα σ. 46).

54. Η Επιτροπή αντικρούει την αναλογία που γίνεται προς τα πολύπλοκα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης και τα φορολογικά συστήματα. Ένα μέτρο δεν μπορεί να μη χαρακτηριστεί ενίσχυση και να καταστεί

γενικό σύστημα από το γεγονός και μόνον ότι η επιδότηση συνδέεται με ορισμένα κριτήρια και επιτρέπει την επιδίωξη ορισμένων σκοπών.

55. Ακόμη και το γεγονός ότι καμία εξουσία εκτιμήσεως δεν παρέχεται στις αρχές κατά τη θέση σε εφαρμογή του μέτρου δεν αποκλείει την επιλεκτικότητα. Η εξουσία εκτιμήσεως ασκείται ανιθέτως σε ανώτερο επίπεδο με τον καθορισμό των κριτηρίων που απαιτούνται για τη λήψη της ενισχύσεως. Επιπλέον, ο έλεγχος των κρατικών ενισχύσεων δεν στηρίζεται στη συμφωνία ΠΟΕ που παραθέτει το προσφεύγον, αλλά στο κοινοτικό δίκαιο το οποίο επιδιώκει ευρύτερους σκοπούς απ' ό,τι το δίκαιο του ΠΟΕ.

2) Εκτίμηση

56. Για να μπορεί ένα μέτρο να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση πρέπει, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους τομείς δραστηριότητας.

57. Συναφώς, δεν είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται ευθύς εξαρχής οι επιχειρήσεις που ευνοούνται συγκεκριμένα. Από το γράμμα του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, σύμφωνα με το οποίο αρκεί η ευνοϊκή μεταχείριση ενός τομέα δραστηριότητας, προκύπτει ήδη ότι ο αφηρημένος ορισμός του κύκλου των δυνητικών δικαιούχων αρκεί για να μπορεί να θεωρηθεί επιλεκτικό ένα μέτρο.

58. Αν αντλούνταν όλες οι συνέπειες από τη συλλογιστική της Ισπανικής Κυβερνήσεως, οι νομοθεσίες ή τα προγράμματα ενισχύσεων ουδέποτε θα πληρούσαν τις προϋποθέσεις για να χαρακτηριστούν κρατικές ενισχύσεις, καθόσον έχουν ακριβώς ως χαρακτηριστικό να διατυλώνουν μόνο αφηρημένα κριτήρια για να προσδιορίσουν τον κύκλο των δικαιούχων. Αντιθέτως, μόνον οι ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει τέτοιων γενικών ρυθμίσεων θα μπορούσαν να εξεταστούν με βάση το κριτήριο του άρθρου 87 ΕΚ. Ωστόσο, το Δικαστήριο αποφαινεται παγίως επί προγραμμάτων και νομοθεσιών σχετικών με ενισχύσεις χωρίς να διατυπώνει αμφιβολίες όσον αφορά την επιλεκτικότητά τους για τον λόγο ότι οι δυνητικοί δικαιούχοι ήσαν προσδιορισμένοι μόνο βάσει αφηρημένων κριτηρίων, αλλά δεν προσδιορίζονταν συγκεκριμένα και ονομαστικά²².

59. Το γεγονός ότι ένα μέτρο δεν συνιστά επιδότηση κατά την έννοια της Συμφωνίας για τις επιδοτήσεις και τα αντισταθμιστικά μέτρα του ΠΟΕ δεν ασκεί επιρροή στον χαρακτηρισμό του ως κρατικής ενισχύσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 87 ΕΚ. Βεβαίως, με τις προτάσεις του στην υπόθεση *Sloman Neptun*, ο γενικός εισαγγελέας *Darmon* αναφέρθηκε, και αυτός, αναπτύσσοντας σκέψεις συγκριτικού δικαίου, στην έννοια της επιδοτήσεως που γίνεται δεκτή στον κώδικα κατά των επιδοτήσεων της ΓΣΔΕ²³, χωρίς ωστόσο να αντλήσει από αυτή επιτακτικά συμπεράσματα για το κοινοτικό δίκαιο. Εν πάση περιπτώσει, τίποτα

22 — Βλ., για παράδειγμα, αποφάσεις της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, C-156/98, Γερμανία κατά Επιτροπής (Σύλλογη 2000, σ. I-6857), σχετικά με διάταξη του γερμανικού νόμου περί του φόρου εισοδήματος της 8ης Νοεμβρίου 2001, C-143/99, *Adria-Wien Pipeline και Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* (Σύλλογη 2001, σ. I-8365), σχετικά με διάταξη του αυστριακού νόμου περί των φόρων επί της ενέργειας, και απόφαση Βέλγου κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10.

23 — Προτάσεις προπαρατεθείσες στην υποσημείωση 20, σημεία 46 και 63 επ.

δεν εμποδίζει κατ' αρχήν την Κοινότητα να χαρακτηρίζει ενίσχυση ένα μέτρο που δεν συνιστά επιδότηση βάσει της συμφωνίας ΠΟΕ και να καθορίζει συναφώς στην εσωτερική έννομη τάξη της κριτήρια αυστηρότερα από εκείνα που επιβάλλονται στο πλαίσιο του διεθνούς δικαίου.

60. Η επιδότηση που προβλέπεται στο πλαίσιο της συμβάσεως θα ήταν επιλεκτική κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ μόνον αν αυτής μπορούσαν να επωφεληθούν αδιακρίτως όλες οι επιχειρήσεις που βρίσκονται στο εθνικό έδαφος²⁴.

61. Όπως ορθώς τονίζει η Επιτροπή, της επιδοτήσεως μπορούν να τύχουν μόνον οι επιχειρήσεις που χρειάζονται επαγγελματικό όχημα για να ασκήσουν την οικονομική δραστηριότητά τους, οπότε γενικώς ορισμένοι τομείς, όπως τα ελεύθερα επαγγέλματα, αποκλείονται στην πράξη εντελώς από την επιδότηση.

62. Επιπλέον, η σύμβαση συνεπάγεται διαφορετικά ποσοστά επιδοτήσεως ανάλογα με τους κλάδους. Δεδομένου ότι δεν υφίσταται περιορισμός των επιδοτουμένων οχημάτων ανά αιτούντα, οι επιχειρήσεις επωφελούνται από το πρόγραμμα σε διαφορετικές αναλογίες, με βάση το πόσο σημαντική είναι η παροχή υπηρεσιών μεταφορών στον τομέα

δραστηριότητάς τους. Ομοίως, το γεγονός ότι μόνον τα φυσικά πρόσωπα και οι ΜΜΕ μπορούν να ζητήσουν να τύχουν της επιδοτήσεως διακρίνει τη σύμβαση από ένα επιτρεπόμενο γενικό μέτρο.

63. Πρέπει να τεθεί το ερώτημα αν οι διαφοροποιήσεις αυτές δικαιολογούνται από τη φύση ή την οικονομία ενός γενικού συστήματος στο οποίο εντάσσεται το επίμαχο μέτρο. Το Δικαστήριο ανέπτυξε για πρώτη φορά την ιδέα αυτή με την απόφαση Ιταλία κατά Επιτροπής²⁵, την οποία αναφέρει το Βασίλειο της Ισπανίας. Στη συνέχεια, το επιχείρημα αυτό συζητήθηκε συχνά, ειδικότερα στο πλαίσιο μειώσεων φόρων ή κοινωνικο-οφελιστικών επιβαρύνσεων²⁶.

64. Τα πραγματικά περιστατικά της παρούσας υποθέσεως είναι διαφορετικά από τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν στις προπαρατεθείσες υποθέσεις, υπό την έννοια ότι η ενίσχυση δεν έγκειται στην απαλλαγή από γενική επιβάρυνση, αλλά μόνο στην ευνοϊκή μεταχείριση που επιφυλάσσεται σε ορισμένες επιχειρήσεις για λόγους οφειλόμενους στην πολιτική περιβάλλοντος και μεταφορών.

65. Το γεγονός ότι η Ισπανική Κυβέρνηση επιδιώκει, μέσω της συμβάσεως, ορισμένους πολιτικούς σκοπούς δεν προσδίδει στο επίμαχο μέτρο τον χαρακτήρα γενικού συστήματος στο πλαίσιο του οποίου πραγματο-

25 — Απόφαση της 2ας Ιουλίου 1974, 173/73 (Συλλογή τόμος 1974, σ. 351, σκέψεις 33 έως 35).

26 — Βλ., π.χ., αποφάσεις *Adria-Wien Pipeline* και *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22, σκέψεις 42 επ., και *Βέλγιο κατά Επιτροπής*, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψεις 34 επ.

24 — Απόφαση *Adria-Wien Pipeline* και *Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke*, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22, σκέψη 35.

ποιούνται ορισμένες διαφοροποιήσεις σύμφυτες με το σύστημα²⁷. Δεν μπορεί να γίνει λόγος για γενικό σύστημα, όπως είναι τα φορολογικά συστήματα και τα συστήματα κοινωνικών ασφαλίσεων, παρά μόνον αν το σύστημα καταλαμβάνει κατ' αρχήν όλες τις επιχειρήσεις που βρίσκονται στο εθνικό έδαφος. Οι επιχειρήσεις όμως που δεν αποτελούν ΜΜΕ ή οι οποίες δεν έχουν ανάγκη επαγγελματικού οχήματος δεν καλύπτονται από τη σύμβαση.

αλλά στην απόφαση 98/693. Κατά συνέπεια, παρέλκει η χωριστή εξέταση αυτού του λόγου ακυρώσεως. Ωστόσο, αν υπάρχει ή όχι δυσμενής διάκριση μεταξύ των υπηκόων διαφόρων κρατών μελών μπορεί να έχει σημασία για το ζήτημα του επηρεασμού του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Πρέπει συνεπώς να ληφθεί υπόψη η πτυχή αυτή κατά την εξέταση, ενδεχομένως, του τετάρτου και του πέμπτου λόγου ακυρώσεως.

66. Επιπλέον, δεδομένου ότι το Βασίλειο της Ισπανίας δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο από το οποίο να μπορεί να αποδειχθεί ότι η σύμβαση εντάσσεται σε κάποιο ανώτερης τάξεως σύστημα, πρέπει να απορριφθεί η δικαιολογία που στηρίζεται σε διαφοροποίηση σύμφυτη με το σύστημα.

Δ — *Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως: έλλειψη νοθεύσεως του ανταγωνισμού*

67. Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως.

1) Επιχειρήματα των διαδίκων

Γ — *Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως: έλλειψη δυσμενούς διακρίσεως*

α) Το Βασίλειο της Ισπανίας

68. Όσον αφορά τον τρίτο λόγο ακυρώσεως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή δεν διατύπωσε καμία αιτίαση σχετικά με τη διάκριση των δικαιούχων λόγω ιθαγενείας. Το απόσπασμα το οποίο παραθέτει η Ισπανική Κυβέρνηση στην προσφυγή της δεν περιλαμβάνεται στην προσβαλλόμενη απόφαση,

69. Η Ισπανική Κυβέρνηση αμφισβητεί το συμπέρασμα της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι οι επιδοτήσεις νοθεύουν τον ανταγωνισμό και απειλούν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών απαλλάσσοντας από τις δαπάνες που φέρουν συνήθως τους μεταφορείς (επαγγελματίες και μη) οι οποίοι τελούν σε ανταγωνισμό προς τους μεταφορείς άλλων κρατών μελών.

²⁷ — Βλ., επίσης, απόφαση του Πρωτοδικείου CETM κατά Επιτροπής, προαπαρτεθείσα στην υποσημείωση 5, σελίδα 53.

70. Κατά την Ισπανική Κυβέρνηση αντιθέτως, όπως και στην περίπτωση των επιδοτήσεων που χορηγούνται στις επιχειρήσεις οι οποίες πραγματοποιούν σε περιφερειακή κλίμακα μεταφορές για δικό τους λογαριασμό με μικρά οχήματα, οι επιδοτήσεις που χορηγούνται σε όλους τους λοιπούς δικαιούχους της συμβάσεως ομοίως δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό λόγω του ασήμαντου ύψους τους. Τούτο προκύπτει από τους κοινοτικούς κανόνες για τις ενισχύσεις στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις της 20ής Μαΐου 1992²⁸ (στο εξής: κοινοτικοί κανόνες για τις ενισχύσεις στις ΜΜΕ). Ναι μεν το τελευταίο αυτό κείμενο δεν έχει εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών, πλην όμως ο κανόνας de minimis είναι λυσιτελής εν προκειμένω ως γενική αρχή.

71. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Ισπανική Κυβέρνηση, αναφερόμενη στις προαναφερθείσες προτάσεις που διατυπώθηκαν στην υπόθεση C-351/98, Ισπανία κατά Επιτροπής, υποστήριξε ότι έπρεπε να εφαρμοστεί ο κανόνας de minimis καθόσον παρέχονται πλεονεκτήματα σε επιχειρήσεις οι οποίες δεν πραγματοποιούν παρά μόνο μεταφορές για δικό τους λογαριασμό. Κατά την κυβέρνηση αυτή, οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν τελούν σε ανταγωνισμό προς εκείνες που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς σε τρίτους.

β) Η Επιτροπή

72. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο κανόνας de minimis δεν εφαρμόζεται στον τομέα των

μεταφορών, ο οποίος περιλαμβάνει και τις μεταφορές που πραγματοποιούνται για ίδιο λογαριασμό. Δεδομένου ότι ο τομέας αυτός είναι κατακερματισμένος και χαρακτηρίζεται από πλεονάσματα παραγωγικής ικανότητας, ακόμη και ασήμαντες επιδοτήσεις μπορούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό²⁹. Οι αποδέκτες των επιδοτήσεων αντλούν πλεονέκτημα σε σχέση με τις επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους σε άλλα κράτη μέλη και σε σχέση με τις μεγάλες επιχειρήσεις προς τις οποίες τελούν — πραγματικά ή δυνητικά — σε ανταγωνισμό.

73. Η Επιτροπή προσήψε στην Ισπανική Κυβέρνηση το εκπρόθεσμο των επιχειρημάτων που προέβαλε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση και απέρριψε εν προκειμένω τα επιχειρήματα αυτά. Ακόμη και οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό εμπίπτουν στην αγορά των μεταφορών, καθόσον μπορούν να αντικατασταθούν από υπηρεσίες μεταφορών για λογαριασμό τρίτων που παρέχονται από επιχειρήσεις επαγγελματικής μεταφοράς.

2) Εκτίμηση

74. Το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ απαγορεύει τις κρατικές ενισχύσεις που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο.

28 — Τους οποίους παραθέτει η Ισπανική Κυβέρνηση (ΕΕ C 213, σ. 2), όπως περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis (ΕΕ 1996, C 68, σ. 9) οι οποίες ωστόσο αντικαταστάθηκαν από τους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις του 1996 (ΕΕ C 213, σ. 4).

29 — Συνολικά, η Επιτροπή παραπέμπει ειδικότερα στην απόφαση του Πρωτοδικείου CEIM κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υπομείωση 5, σκέψεις 90, 92 και 93.

75. Στο πλαίσιο του ελέγχου των εκτιμήσεων στις οποίες προέβη η Επιτροπή με την προ-βαλλόμενη απόφαση όσον αφορά τις προ-ϋποθέσεις αυτές, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η Επιτροπή έχει σημαντική ελευθερία εκτίμησης κατά την εφαρμογή του άρθρου 87 ΕΚ. Για τον λόγο αυτό, το Δικαστήριο δεν μπορεί να υποκαταστήσει την εκτίμησή του σε εκείνη της Επιτροπής, αλλά πρέπει να περιοριστεί στην εξέταση του αν η εκτίμηση αυτή πάσχει από πρόδηλη πλάνη ή κατάχρηση εξουσίας³⁰.

76. Οσάκις η Επιτροπή εφαρμόζει το άρθρο 87 ΕΚ, μπορεί να στηρίζεται σε κατευθυντήριες γραμμές και σε ανακοινώσεις. Δεδομένου του ύψους των ενισχύσεων που χορηγούνται βάσει της συμβάσεως, η Επιτροπή θα μπορούσε ίσως³¹ να εφαρμόσει την ανακοίνωση σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis και, στη βάση αυτή, να κηρύξει τα επίμαχα μέτρα συμβατά προς την κοινή αγορά. Η Επιτροπή ωστόσο δεν το έπραξε αυτό, καθόσον πρόκειται κατά τη γνώμη της για μέτρο εμπόλου στον τομέα των μεταφορών, στον οποίο η ανακοίνωση αυτή δεν έχει εφαρμογή.

77. Οι βάσει της συμβάσεως δικαιούχοι είναι μόνον εν μέρει επιχειρήσεις που παρέχουν

υπηρεσίες για λογαριασμό τρίτων στον τομέα των μεταφορών, ήτοι επιχειρήσεις μεταφορών υπό στενή έννοια. Την επιδότηση μπορούν να λάβουν επίσης οι επιχειρήσεις των οποίων η βασική δραστηριότητα εμπίπτει κυρίως σε άλλους τομείς και οι οποίες χρησιμοποιούν, στο πλαίσιο αυτό, τα δικά τους επαγγελματικά οχήματα για να πραγματοποιήσουν μεταφορές για δικό τους λογαριασμό.

78. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Ισπανική Κυβέρνηση διαμαρτυρήθηκε για το ότι η Επιτροπή είχε καταλογίσει το μέτρο στον τομέα των μεταφορών, καθόσον ευνοούνται επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές για δικό τους λογαριασμό και, κατά συνέπεια, δεν είχε εφαρμόσει τον κανόνα de minimis. Αντίθετα προς τη γνώμη της Επιτροπής, δεν πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα αυτό λόγω του εκπροθέσμου χαρακτήρα του. Συγκεκριμένα, η Ισπανική Κυβέρνηση έχει ήδη αμφισβητήσει με την προσφυγή της το σχετικό συμπέρασμα. Κατά συνέπεια, δεν πρόκειται για νέο επιχείρημα, αλλά μόνο για συμπλήρωμα του ισχυρισμού τον οποίο είχε ήδη προβάλει.

79. Για να οριστεί επακριβώς η έννοια των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό, πρέπει να ανατρέξουμε στον ορισμό που περιέχεται στο παράρτημα Ι, σημείο 4, της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1962, περί της θεσπίσεως ορισμένων κοινών κανόνων για τις διεθνείς μεταφορές (οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων)³², όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό

30 — Αποφάσεις της 14ης Ιανουαρίου 1997, C-169/95, Ισπανία κατά Επιτροπής (Σύλλογη 1997, σ. I-135, σκέψη 34) της 5ης Οκτωβρίου 2000, C-288/96, Γερμανία κατά Επιτροπής (Σύλλογη 2000, σ. I-8237, σκέψη 26), και της 7ης Μαρτίου 2002, C-310/99, Ιταλία κατά Επιτροπής (Σύλλογη 2002, σ. I-2289, σκέψη 46).

31 — Ωστόσο, παραμένουν συναφείς ορισμένες αμφιβολίες. Ναι μεν η ανά όχημα ενίσχυση είναι μικρή, πλην όμως η σύμβαση δεν φαίνεται να την περιορίζει σε ορισμένο αριθμό οχημάτων ανά αυτοίτη. Για τον λόγο αυτό θα ήταν θεωρητικά δυνατό, σε μεμονωμένες περιπτώσεις, να υπερβεί η ενίσχυση το όριο των 100 000 ECU σε διάστημα τριών ετών. Επιπλέον, πρέπει να τεθεί το ερώτημα σε ποιο βαθμό η σύμβαση αποσπείρα τη σύσταση διαφόρων ενισχύσεων, όπως απαιτεί η ανακοίνωση σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis.

32 — JO 1962, 70, σ. 2005.

(ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών^{33 34}.

αα) Αποκλεισμός του κανόνα de minimis (πρώτο σκέλος του τετάρτου λόγου ακυρώσεως)

ι) Περιεχόμενο των κατευθυντηρίων γραμμών

80. Με την ανακοίνωσή της σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis, στην οποία αναφέρονται οι κοινοτικοί κανόνες για τις ενισχύσεις στις ΜΜΕ του 1996³⁵, η Επιτροπή καθόρισε έναν κανόνα ερμηνείας του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Απλοποιώντας, ο

κανόνας αυτός είναι ο ακόλουθος: οι ενισχύσεις των οποίων το συνολικό ύψος δεν υπερβαίνει τα 100 000 ECU σε διάστημα τριών ετών θεωρούνται ότι δεν έχουν καμία αισθητή επίπτωση στο εμπόριο και στον ανταγωνισμό μεταξύ κρατών μελών. Κατά συνέπεια, κάτω από το ανώτατο αυτό όριο, το άρθρο 87, παράγραφος 1, ΕΚ θεωρείται ότι δεν έχει εφαρμογή³⁶.

81. Το Δικαστήριο έχει επανειλημμένα αποφανθεί σχετικά με το περιεχόμενο των κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, λέγοντας, μεταξύ άλλων ότι «η Επιτροπή μπορεί να δεσμευθεί με συγκεκριμένους προσανατολισμούς για την άσκηση των εξουσιών εκτιμήσεως που έχει, μέσω πράξεων όπως οι κατευθυντήριες γραμμές, εφόσον αυτές περιέχουν ενδεικτικούς κανόνες ως προς τον προσανατολισμό που πρέπει να ακολουθεί το εν λόγω όργανο και εφόσον δεν αποκλίνουν από τους κανόνες της Συνθήκης»³⁷.

82. Επιπλέον, από την απόφαση CIRFS κ.λπ. κατά Επιτροπής προκύπτει ότι η Επιτροπή οφείλει επίσης να τηρεί τις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζει³⁸. Βεβαίως, η υπόθεση αυτή αφορούσε τη ρύθμιση σχετικά με τις ενισχύσεις στον τομέα των συνθετικών ινών,

33 — ΕΕ L 95, σ. 1.

34 — Ο προαναφερθείς ορισμός έχει την ακόλουθη διατύπωση:
«4. Η μεταφορά εμπορευμάτων με αυτοκίνητο όχημα [απαλλάσσονται από κάθε μαθησιακή κοινοτική αδείας καθώς και άλλων αδειών μεταφοράς] εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
α) τα μεταφερόμενα εμπορεύματα πρέπει να ανήκουν στην επιχείρηση ή να έχουν πωληθεί, αγοραστεί, μισθωθεί ή εκμισθωθεί, παραχθεί, εξοργηθεί, μεταποιηθεί ή επισκευασθεί από αυτήν·
β) η μεταφορά πρέπει να εξυπηρετεί την προσκόμιση των εμπορευμάτων προς την επιχείρηση, την αποστολή τους από αυτήν, τη μετακίνησή τους είτε εντός της επιχείρησης είτε για λογαριασμό της εκτός αυτής·
γ) τα αυτοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αυτή πρέπει να οδηγούνται από το προσωπικό της επιχείρησης·
δ) τα οχήματα που μεταφέρουν τα εμπορεύματα πρέπει να ανήκουν στην επιχείρηση ή να έχουν αγοραστεί από αυτήν επί πιστώσει ή να έχουν μισθωθεί [...]·
ε) η μεταφορά πρέπει να αποτελεί απλώς επικουρική δραστηριότητα στα πλαίσια του συνόλου των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.»

35 — Βλ. τις παραπομπές στην υποσημείωση 28.

36 — Ο γενικός εισαγγελέας Léger παρατήρησε ότι μεταξύ της ανακοίνωσης σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis και της νομολογίας του Δικαστηρίου σύμφωνα με την οποία ακόμα και ασήμαντες ενισχύσεις μπορούν να επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο (συναφώς, βλ. καταπέρω σημεία 115 και 116), φαίνεται να υφίσταται κάποια αντίφαση [πρόταση της 14ης Μαρτίου 2002 στην υπόθεση Κάτω Χώρες κατά Επιτροπής (απόφαση της 13ης Ιουνίου 2002, C-382/99, Συλλογή 2002, σ. I-5163, σημείο 43)].

37 — Απόφαση της 7ης Μαρτίου 2002, Ιταλία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 52· βλ. επίσης απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 62.

38 — Απόφαση της 24ης Μαρτίου 1993, C-313/90 (Συλλογή 1993, σ. I-1125, σκέψεις 34 και 36)· βλ. επίσης απόφαση της 15ης Οκτωβρίου 1996, C-311/94, Jissel-Vliet (Συλλογή 1996, σ. I-5023, σκέψη 42).

η οποία είχε θεσπιστεί με τη συγκατάθεση των κρατών μελών ως προσήκον μέτρο στηριζόμενο στο άρθρο 88, παράγραφος 1, ΕΚ³⁹. Ωστόσο, η διαπίστωση αυτή ισχύει *mutatis mutandis* για τις κατευθυντήριες γραμμές που η Επιτροπή καθόρισε μέσω της ανακοίνωσης σχετικά με τις ενισχύσεις *de minimis*⁴⁰.

83. Η δημοσίευση του κανόνα *de minimis* συμβάλλει, αφενός, στη διοικητική απλούστευση και εγγυάται, αφετέρου, τη διαφάνεια και την ασφάλεια δικαίου⁴¹. Ειδικότερα, η Επιτροπή διευκρινίζει για τα κράτη μέλη σε ποιες περιπτώσεις δεν είναι αναγκαίο να κοινοποιούν ένα μέτρο κατ' εφαρμογήν του άρθρου 88, παράγραφος 3, ΕΚ. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μόνον αν η Επιτροπή δεσμεύεται η ίδια από τον κανόνα. Επομένως, η Επιτροπή δεν είναι ελεύθερη να αποφασίζει αν θα τον εφαρμόσει ή όχι. Αντιθέτως, πρέπει να τηρεί το πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στην ανακοίνωση σχετικά με τις ενισχύσεις *de minimis*.

ii) Ο κανόνας *de minimis* δεν έχει εφαρμογή στις ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των μεταφορών

84. Από το γράμμα της ανακοίνωσης σχετικά με τις ενισχύσεις *de minimis* προκύπτει

ότι η ανακοίνωση αυτή δεν έχει εφαρμογή, μεταξύ άλλων, στον τομέα των μεταφορών. Η Επιτροπή έχει δώσει ευρύτερη ερμηνεία στην έννοια του τομέα των μεταφορών. Κατά την ερμηνεία αυτή, κάθε μεταφορική υπηρεσία εμπίπτει στον εν λόγω τομέα, ανεξάρτητα από το αν παρέχεται από επιχείρηση μεταφορών για λογαριασμό τρίτων ή αν η μεταφορά πραγματοποιείται από επιχείρηση άλλου κλάδου για δικό της λογαριασμό.

85. Αντιθέτως, η Ισπανική Κυβέρνηση φαίνεται να υποστηρίζει μια στενότερη ερμηνεία. Κατά συνέπεια, ο κανόνας *de minimis* θα εφαρμοζόταν μόνον στις ενισχύσεις που χορηγούνται στις επιχειρήσεις μεταφορών, ήτοι στις επιχειρήσεις των οποίων η κύρια δραστηριότητα συνίσταται στην παροχή σε τρίτους υπηρεσιών μεταφοράς.

86. Ο αποκλεισμός του τομέα των μεταφορών που περιέχεται στην ανακοίνωση σχετικά με τις ενισχύσεις *de minimis* πρέπει να ερμηνευθεί σε συνδυασμό με το νόημα και τον σκοπό της διατάξεως αυτής. Η ίδια η ανακοίνωση δεν παρέχει ωστόσο καμία σχετική διευκρίνιση. Με τους κοινοτικούς κανόνες για τις ενισχύσεις στις ΜΜΕ του 1992, όπου είχε ενταχθεί αρχικώς ο κανόνας *de minimis*, η Επιτροπή περιοριζόταν να αναφέρει δίκην εξηγήσεως ότι οι εν λόγω κοινοτικοί κανόνες δεν εφαρμόζονται στους τομείς στους οποίους έχουν θεσπιστεί ειδικοί κανόνες.

87. Με την προσβαλλόμενη απόφαση και κατά τη διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου, η Επιτροπή δικαιολόγησε την εξαί-

39 — Βλ. την έκθεση ακροατηρίου στην υπόθεση CIRFS κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1993, σ. I-1127 ετ.).

40 — Βλ. τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Léger στην υπόθεση Κάτω Χώρες κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 36, σημείο 50.

41 — Βλ. απόφαση της 7ης Μαρτίου 2002, Ιταλία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 52.

ρηση την οποία συνιστά ο τομέας των μεταφορών ισχυριζόμενη ότι στον τομέα αυτό, στον οποίο δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός μικρών επιχειρήσεων, ακόμα και σχετικά μικρές ενισχύσεις μπορούν να έχουν επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Κατά συνέπεια, ο αποκλεισμός του τομέα μεταφορών λαμβάνει υπόψη τις ειδικές συνθήκες που επικρατούν στην αγορά των μεταφορών.

88. Το ζήτημα είναι ποιες παροχές υπηρεσιών περιλαμβάνει αυτή η αγορά των μεταφορών. Οι παροχές υπηρεσιών δεν μπορούν να συμπεριληφθούν στην ίδια αγορά παρά μόνον αν μπορούν να ικανοποιήσουν τις ίδιες ανάγκες, εξυπακουόμενου ότι οι παροχές υπηρεσιών που έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά συναποτελούν την ίδια αγορά μόνον αν μπορούν να υποκατασταθούν αμοιβαία σε μεγάλο βαθμό⁴².

89. Στην αιτιολογική σκέψη 28 της προσβαλλομένης απόφασης, η Επιτροπή τόνισε ότι το καθεστώς ενισχύσεως απευθύνεται *de facto* στις επιχειρήσεις που επιδίδονται σε δραστηριότητες μεταφοράς για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων. Δεν αιτιολόγησε περαιτέρω σε ποιο βαθμό οι δύο αυτές μορφές παροχής μεταφορικών υπηρεσιών μπορούν να υποκατασταθούν αμοιβαία και συνεπώς ανήκουν στην ίδια αγορά.

90. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ωστόσο στην αιτιολογική σκέψη 29 της προσβαλλομένης

αποφάσεως ότι δεν θα ήταν βιώσιμο από οικονομικής απόψεως, για τις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν σε τοπική και περιφερειακή κλίμακα μεταφορές για δικό τους λογαριασμό με οχήματα βάρους μέχρι 3,5 τόνους, το να αναθέσουν την παροχή των υπηρεσιών αυτών σε επιχειρήσεις μεταφορών. Κατά συνέπεια, τα μέτρα υπέρ των δικαιούχων αυτών, τα οποία αφορά το άρθρο 1 της προσβαλλομένης απόφασης, δεν χαρακτηρίζονται κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

91. Η Επιτροπή δεν έλαβε ωστόσο υπόψη το γεγονός ότι μπορεί να συνεπάγεται περισσότερα πλεονεκτήματα, ακόμα και για τις επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν μεγαλύτερα επαγγελματικά οχήματα και πραγματοποιούν μεταφορές σε μεγαλύτερες αποστάσεις, το να χρησιμοποιούν τα δικά τους οχήματα απ' ό,τι να αναθέτουν τη μεταφορά σε τρίτους. Ο κύριος του οχήματος μπορεί για παράδειγμα να αποφασίσει ο ίδιος ανά πάσα στιγμή να χρησιμοποιήσει ή όχι το όχημά του και δεν εξαρτάται από το αν είναι διαθέσιμες οι αντίστοιχες παροχές τρίτου. Επιπλέον, σε μια επιχείρηση που πραγματοποιεί μεταφορές για δικό της λογαριασμό, η μεταφορά προϊόντων και προσώπων συνδέεται συχνά με την παροχή άλλων υπηρεσιών στον τομέα της κύριας δραστηριότητας της επιχείρησης αυτής, για παράδειγμα με την εγκατάσταση και τη συναρμολόγηση των μεταφερομένων προϊόντων. Υπό τέτοιες συνθήκες, η ανάθεση σε τρίτους της μεταφοράς των προϊόντων δεν είναι καθόλου σκόπιμη, ακόμα και σε περιπτώσεις διαφορετικές από εκείνες που αναγνώρισε η Επιτροπή.

92. Μια ΜΜΕ που πραγματοποιεί μεταφορές για δικό της λογαριασμό με όχημα που της ανήκει έλαβε κάποτε μια κατ' αρχήν

42 — Βλ. την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με το άρθρο 82 ΕΚ: απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1998, C-7/97, Βronner (Σύλλογος 1998, σ. I-7791, σκέψη 33, με άλλες παραπομπές).

απόφαση γι' αυτή τη μορφή οργάνωσης, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές ανάγκες της και επένδυσε σε ένα όχημα. Θα προσπαθήσει να χρησιμοποιήσει το όχημα αυτό για να αξιοποιήσει την επένδυση και τις τρέχουσες δαπάνες. Δεν πρόκειται να απευθυνθεί σε τρίτους παρά μόνον αν μεταβάλλονταν οι γενικές συνθήκες τόσο πολύ ώστε να της φαινόταν επωφελής η τροποποίηση της προηγουμένως ληφθείσας απόφασης να εκμεταλλεύεται η ίδια ένα όχημα. Μια τόσο μικρή επιδότηση για την αγορά καινούργιου οχήματος, όπως την προβλέπει η σύμβαση, ουδώς μπορεί να επηρεάσει καθοριστικά την απόφαση αυτή.

93. Η Επιτροπή παραγνώρισε το γεγονός ότι μια επιχείρηση επιλέγει μόνο μακροπρόθεσμα μια νέα οργάνωση των υπηρεσιών μεταφοράς. Δέχθηκε εσφαλμένα ότι οι δύο μορφές παροχής υπηρεσιών μεταφοράς μπορούν να αντικατασταθούν αμοιβαία, οπότε μπορεί να ληφθεί ως βάση η αρχή της υπάρξεως μιας ενεστώσας ανταγωνιστικής σχέσης και, συνεπώς, μιας ενιαίας αγοράς.

94. Υπέρ του να ληφθεί υπόψη χωριστά η μεταφορά για ίδιο λογαριασμό συνηγορεί τέλος το γεγονός ότι οι κανόνες παραγωγού δικαίου που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε όλη την Κοινότητα προβαίνουν και αυτοί σε διάκριση μεταξύ μεταφορών για λογαριασμό τρίτων και μεταφορών για ίδιο λογαριασμό. Οι τελευταίες αυτές μεταφορές απαλλάσσονται από όλους τους κανόνες σχετικά με την κοινοτική άδεια και από όλες

τις λοιπές υποχρεώσεις όσον αφορά τις άδειες που είναι αναγκαίες σε αντίθετη περίπτωση για την πρόσβαση στην ενδοκοινοτική αγορά των μεταφορών εμπορευμάτων⁴³.

95. Αν ο κανόνας de minimis ερμηνευθεί κατά τρόπο σύμφωνο προς τον σκοπό του, ο κανόνας αυτός δεν θα έπρεπε να αποκλειστεί παρά μόνο στην περίπτωση των ενισχύσεων υπέρ των επιχειρήσεων μεταφορών που παρέχουν υπηρεσίες σε τρίτους. Μόνον οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται στην αγορά των υπηρεσιών μεταφοράς η οποία χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων και στην οποία ακόμη και ελάχιστες ενισχύσεις μπορούν να οδηγήσουν σε νόθευση του ανταγωνισμού.

96. Οι λοιπές επιχειρήσεις — που πραγματοποιούν ωστόσο μεταφορές για ίδιο λογαριασμό — δεν πρέπει να θεωρούνται ότι δραστηριοποιούνται στην αγορά των μεταφορών, αλλά πρέπει να υπόκεινται στους κανόνες που διέπουν τον τομέα της κύριας δραστηριότητάς τους. Εφόσον οι επιχειρήσεις αυτές δεν ανήκουν σε άλλους τομείς για τους οποίους ισχύουν παρεκκλίσεις και αν οι λοιπές προϋποθέσεις εφαρμογής του κανόνα de minimis πληρούνται, η επιδότηση που χορηγήθηκε στις επιχειρήσεις αυτές βάσει της συμβάσεως δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ.

43 — Βλ. παράρτημα Ι, σημείο 4, της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1962, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 881/92. Οι τίτλοι των νομοθετημάτων αυτών και τα στοιχεία παραπομπής αναφέρθηκαν ήδη στο σημείο 79 και στις υποσημειώσεις 32 και 33.

iii) Ενδιάμεσο συμπέρασμα

97. Η πλάνη στην οποία υπέπεσε η Επιτροπή κατά την εφαρμογή του κανόνα de minimis συνεπάγεται την ακύρωση της προ-σβαλλομένης απόφασης στο σύνολό της.

98. Το Δικαστήριο δε θα μπορούσε να αποφασίσει τη μερική ακύρωση της προ-σβαλλομένης απόφασης, περιοριζόμενη στο τμήμα της που αφορά τις ενισχύσεις υπέρ των επιχειρήσεων οι οποίες πραγματοποιούν μεταφορές για δικό τους λογαριασμό. Αν το Δικαστήριο ακύρωνε εν μέρει την προ-σβαλλόμενη απόφαση, θα προκαταλάμβανε μια νέα ορθή οριοθέτηση της αγοράς, υποκαθιστώντας έτσι την εκτίμησή του σε εκείνη της Επιτροπής. Εναπόκειται στην Επιτροπή να προβεί σε νέα εκτίμηση του συνόλου του επίδικου μέτρου εφαρμόζοντας ορθά τον κανόνα de minimis. Συναφώς, θα πρέπει να ελέγξει αν η επιδότηση που χορηγήθηκε στους μη επαγγελματίες μεταφορείς πληροί τις προϋποθέσεις του κανόνα de minimis και, ειδικότερα, αν η τήρηση του προβλεπομένου ορίου διασφαλίζεται και αποκλείεται η σώρευση με άλλες ενισχύσεις.

99. Προκειμένου να εξεταστούν πλήρως όλοι οι λόγοι ακυρώσεως που προβάλλονται με την προσφυγή και τα διάφορα σκέλη τους, για την περίπτωση κατά την οποία το Δικαστήριο δεν θα συμμεριζόταν την άποψη που υποστηρίχθη εδώ, πρέπει να συνεχίσω την ανάλυσή μου.

ββ) Νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου κατά παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ (δεύτερο σκέλος του τετάρτου λόγου ακυρώσεως)

100. Αν το Δικαστήριο καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ορθώς η Επιτροπή απέκλεισε την εφαρμογή του κανόνα de minimis, θα πρέπει να εξεταστεί αν η διαπίτωσή της ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν βάσει της συμβάσεως νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο, κατά παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ, είναι ελαττωματική λόγω πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως.

101. Για να καθοριστεί ποια επίπτωση έχουν τα επίδικα μέτρα στον ανταγωνισμό, πρέπει να προσδιοριστεί κατ' αρχάς η αγορά την οποία επηρεάζουν.

i) Ορισμός της σχετικής αγοράς

102. Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή εξομοίωσε τις υπηρεσίες μεταφορών για λογαριασμό τρίτων και για ίδιο λογαριασμό χωρίς να προβεί σε εμπειριστατωμένες διαπιστώσεις προκειμένου να οριοθετήσει τη σχετική αγορά.

103. Οι σκέψεις σχετικά με τον ορισμό της έννοιας του τομέα των μεταφορών κατά την ανακοίνωση σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis ισχύουν mutatis mutandis για την οριοθέτηση της αγοράς από την άποψη της εφαρμογής του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Οι υπηρεσίες μεταφοράς που παρέχει μια επιχείρηση για δικό της λογαριασμό και με τα δικά της οχήματα δεν μπορούν να αντικατασταθούν από παρεχόμενες από τρίτους υπηρεσίες μεταφοράς. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι δύο αυτές μορφές παροχής υπηρεσιών δεν συνιστούν μια ενιαία αγορά.

ii) Νόθευση του ανταγωνισμού και επηρεασμός του εμπορίου

106. Αν εξεταστεί μόνον η αγορά των επαγγελματικών υπηρεσιών μεταφοράς για λογαριασμό τρίτων, οι διαπιστώσεις της Επιτροπής στην προσβαλλόμενη απόφαση που αφορούν τη νόθευση του ανταγωνισμού και τον επηρεασμό του ενδοκοινοτικού εμπορίου δεν είναι επικριτέες.

104. Η Επιτροπή παρέλειψε κυρίως να εκθέσει τον λόγο για τον οποίο οι μεταφορές που πραγματοποιούνται μέχρι σήμερα από μια επιχείρηση με τα δικά της οχήματα ως επικουρικές υπηρεσίες σε σχέση με μια ξεχωριστή κύρια δραστηριότητα είναι στην πραγματικότητα αμοιβαία αντικαταστάσιμες με υπηρεσίες παρεχόμενες από τρίτους. Το γεγονός ότι η εν λόγω κατηγορία των δικαιούχων της συμβάσεως χρησιμοποιούσε μέχρι σήμερα τα δικά της οχήματα για τους ως άνω σκοπούς αποτελεί ακριβώς επιχείρημα κατά της δυνατότητας αμοιβαίας αντικατάστασης.

107. Όπως ορθώς διαπίστωσε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 25 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η ενδοκοινοτική αγορά των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς των ενδομεταφορών, είναι πλέον απολύτως απελευθερωμένη, οπότε οι ισπανικές επιχειρήσεις μπορούν να ανταγωνιστούν τις επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών.

108. Η σύμβαση παρέχει στις ΜΜΕ του τομέα των μεταφορών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ισπανία ένα πλεονέκτημα σε σχέση με τις μεγάλες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις των οποίων η έδρα βρίσκεται εντός άλλων κρατών μελών και οι οποίες, στην πράξη, δεν μπορούν θεωρητικώς να ζητήσουν την ενίσχυση υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν για τις ισπανικές επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, εν αντιθέσει προς τις τελευταίες αυτές, οι επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών δεν διαθέτουν εν γένει επαγγελματικά οχήματα ταξινομημένα στην Ισπανία, τα οποία μπορούν να αποσυρθούν και να αντικατασταθούν από νέα επιδοτούμενα οχήματα.

105. Κατά συνέπεια, η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί και λόγω εσφαλμένου προσδιορισμού της σχετικής αγοράς.

109. Στο πλαίσιο του τρίτου λόγου ακυρώσεως, η Ισπανική Κυβέρνηση υποστήριξε βεβαίως ότι η σύμβαση δεν συνεπάγεται δυσμενείς διακρίσεις για τις επιχειρήσεις των άλλων κρατών μελών. Δεδομένου ότι ο δικαιούχος δεν χρειάζεται να είναι κύριος του οχήματος που αποσύρεται από την κυκλοφορία, οι εν λόγω επιχειρήσεις θα μπορούσαν να συνάψουν με τον κύριο οχήματος ταξινομημένου στην Ισπανία συμφωνία σχετικά με την απόσυρση του οχήματος αυτού. Επιπλέον, είναι επίσης δυνατό να μεταφέρουν στην Ισπανία ένα επαγγελματικό όχημα, να το ταξινομήσουν εκεί και να το αποσύρουν εν συνεχεία από την κυκλοφορία. Τα μέσα αυτά που εκθέτει η Ισπανική Κυβέρνηση και τα οποία επιτρέπουν στις επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών να πληρούν τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη χορήγηση της ενισχύσεως συνεπάγονται ωστόσο πρόσθετες δαπάνες οι οποίες είναι δυσανάλογες σε σχέση με το ύψος της χορηγούμενης επιδοτήσεως. Κατά συνέπεια, η σύμβαση συνιστά έμμεση τουλάχιστον δυσμενή μεταχείριση των επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών.

110. Έστω και αν η επιδότηση χρηματοδοτεί μια αγορά οχήματος, πρέπει να χαρακτηριστεί ενίσχυση για τη λειτουργία. Δεδομένου ότι η επιδότηση χρησιμεύει για την αγορά ενός καινούργιου οχήματος σε αντικατάσταση ενός επαγγελματικού οχήματος δέκα τουλάχιστον ετών, οι δικαιούχοι εξοικονομούν δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να πραγματοποιήσουν εν πάση περιπτώσει κατά την άσκηση της συνήθους δραστηριότητάς τους. Η αγορά οχήματος δεν συνεπάγεται καμία νέα οργάνωση ή επέκταση της επιχειρήσεως που θα δημιουργούσε την ανάγκη για εξαιρετική χρηματοδότηση. Κατά πάγια νομολογία, οι ενισχύσεις για τη λειτουργία θεωρούνται ότι νοθεύουν τον ανταγωνισμό, καθόσον βελτιώνουν την χρηματοοικονομική κατάσταση και τις δυνατό-

τητες δράσεως των επιχειρήσεων που ευνοούνται σε σχέση με εκείνες που δεν λαμβάνουν τις ενισχύσεις αυτές⁴⁴.

111. Οσάκις οι ενισχύσεις που χορηγούνται με κρατικούς πόρους ενισχύουν τη θέση των επιχειρήσεων που βρίσκονται στο εθνικό έδαφος και τελούν σε ανταγωνισμό προς τις επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών, οι ενισχύσεις αυτές επηρεάζουν επίσης το ενδοκοινοτικό εμπόριο⁴⁵.

112. Η Ισπανική Κυβέρνηση έχει την άποψη ότι ο κανόνας de minimis εφαρμόζεται στον τομέα μεταφορών, έστω και αν ο τομέας αυτός δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων για τις ενισχύσεις στις ΜΜΕ.

113. Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση, πρώτον, ότι οι κοινοτικοί κανόνες για τις ενισχύσεις στις ΜΜΕ του 1992 και του 1996 δεν αποτελούν τα μόνα κανονιστικά κείμενα που αποκλείουν τον τομέα των μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής τους. Αντιθέτως, η ανακοίνωση σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis, στην οποία παραπέμπουν οι κοινοτικοί κανόνες για τις ενισχύσεις στις ΜΜΕ του 1996, ομοίως δεν έχει εφαρμογή στον τομέα αυτόν, όπως προκύπτει σαφώς από το γράμμα της.

44 — Βλ. απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψεις 89 και 90, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 8ης Ιουνίου 1995, T-459/93, Siemens κατά Επιτροπής (Σύλλογη 1995, σ. II-1675, σκέψη 48), επιβεβαιωθείσα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Μαΐου 1997, C-278/95 P, Siemens κατά Επιτροπής (Σύλλογη 1997, σ. I-2507, σκέψεις 20 επ.).

45 — Βλ. αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, 730/79, Philip Morris Holland κατά Επιτροπής (Σύλλογη τόμος 1980/III, σ. 13, σκέψη 11), και της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22, σκέψη 33.

114. Η επιχειρηματολογία της Ισπανικής Κυβερνήσεως φαίνεται ωστόσο ότι στηρίζεται στην υπόθεση ότι ο κανόνας de minimis αποτελεί γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου στον τομέα των ενισχύσεων η οποία εφαρμόζεται ανεξάρτητα από τις αντίστοιχες ανακοινώσεις της Επιτροπής.

115. Το Δικαστήριο δεν υιοθέτησε την άποψη αυτή με την απόφασή του της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, αλλά παρέπεμψε στην πάγια νομολογία του, σύμφωνα με την οποία η σχετικά μικρή σημασία μιας ενισχύσεως και το σχετικά μικρό μέγεθος των δικαιούχων επιχειρήσεων δεν αποκλείουν το ενδεχόμενο του επηρεασμού του ενδοκοινοτικού εμπόριου⁴⁶. Το Δικαστήριο κατέληξε περαιτέρω ότι ακόμη και μια σχετικά μικρή ενίσχυση μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών οσάκις ο σχετικός τομέας χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό⁴⁷.

116. Οι προσεκτικές διατυπώσεις που χρησιμοποιήσε το Δικαστήριο (δεν αποκλείεται ο επηρεασμός· μια μικρή ενίσχυση μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο) καταδεικνύουν ωστόσο ότι κάθε ενίσχυση, όσο μικρή και αν είναι, δεν επηρεάζει κατ' ανάγκη το ενδοκοινοτικό εμπόριο και δεν εμπίπτει συνεπώς στην απαγόρευση του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ. Αν τούτο συνέβαινε, η ανακοίνωση σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis θα ήταν αντίθετη προς τη Συνθήκη. Συγκεκριμένα, η μη εφαρμογή του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ δικαιολογείται στην ανακοί-

νωση αυτή από το γεγονός ακριβώς ότι οι μικρού μεγέθους ενισχύσεις δεν ασκούν σημαντική επιρροή στον ανταγωνισμό και στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

117. Δεδομένων των ιδιομορφιών της αγοράς των μεταφορών, η οποία είναι πολύ κατακερματισμένη και παρουσιάζει πλεονάσματα παραγωγικής ικανότητας, όπως εξήγησε η Επιτροπή χωρίς να αντικρουστεί επ' αυτού, το γεγονός ότι η Επιτροπή δέχθηκε ότι οι ενισχύσεις που προβλέπονται στη σύμβαση επηρεάζαν το ενδοκοινοτικό εμπόριο δεν συνιστά ωστόσο πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως. Σε μια αγορά με έντονο ανταγωνισμό, ακόμη και μια ενίσχυση με μέγεθος κάτω από το όριο που προβλέπει η ανακοίνωση σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis μπορεί να παράσχει στον δικαιούχο σημαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις ανταγωνιστικές επιχειρήσεις μεταφορών που βρίσκονται εντός άλλων κρατών μελών. Όπως όμως έχω ήδη επισημάνει, τούτο ισχύει μόνο για τις υπηρεσίες επαγγελματικής μεταφοράς.

3) Συμπέρασμα

118. Δεδομένου όμως ότι εσφαλμένα η Επιτροπή δεν εφάρμοσε τον κανόνα de minimis στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές μόνο για δικό τους λογαριασμό, ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως της προσφυγής είναι βάσιμος. Στην επικουρική εξέταση περίπτωση κατά την οποία ο κανόνας de minimis θα ήταν ανεφάρμοστος, ο εσφαλμένος προσδιορισμός της αγοράς θα οδηγούσε επίσης στην ακύρωση της προβαλλομένης αποφάσεως.

46 — Απόφαση προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22, σκέψεις 38 και 39, όπου και άλλες παραπομπές· βλ. επίσης απόφαση της 7ης Μαρτίου 2002, Ιταλία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 86.

47 — Αποφάσεις της 11ης Νοεμβρίου 1987, 259/85, Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1987, σ. 4393, σκέψη 24), και της 21ης Μαρτίου 1991, C-303/88, Ιταλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 27).

Ε — Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως: παράβαση του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ (συμβατό ενισχύσεων για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων)

εκμετάλλευση, αλλά ενίσχυση των επενδύσεων, θα μπορούσε να επιτραπεί κατ' εφαρμογήν του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ.

1) Επιχειρήματα των διαδίκων

α) Το Βασίλειο της Ισπανίας

119. Κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, κακώς η Επιτροπή, εξετάζοντας αν υφίσταται εξαίρεση από την απαγόρευση των ενισχύσεων, στηρίχθηκε αποκλειστικά στους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος⁴⁸. Κατά την άποψη της εν λόγω κυβερνήσεως, τέτοιου είδους κατευθυντήριες γραμμές απλώς δίνουν έναν προσανατολισμό αλλά δεν περιορίζουν την εξουσία της Επιτροπής να εφαρμόσει ευθέως το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ σε περιπτώσεις άλλες από εκείνες που προβλέπει ρητώς το άρθρο αυτό.

120. Η σύμβαση προκαλεί πρόωρη ανανέωση του στόλου των σχημάτων και, συνεπώς, μείωση του ποσοστού των εκπομπών καθώς και ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, χωρίς να συνοδεύεται από αύξηση της χωρητικότητας. Επιπλέον, δεδομένου ότι η σύμβαση δεν πρέπει να χαρακτηριστεί ενίσχυση για την

121. Από τη νομολογία και από την πρακτική της Επιτροπής προκύπτει ότι ακόμα και ενισχύσεις για την εκμετάλλευση δεν είναι συστηματικά παράνομες. Η Επιτροπή όμως δεν εξέτασε αν υφίστατο επιλέξιμη ενίσχυση για την εκμετάλλευση. Επίσης, εκτίμησε το μέτρο μόνο από την άποψη των περιβαλλοντικών του πτυχών, αλλ' όχι από την άποψη της ενισχύσεως της οδικής ασφάλειας.

β) Η Επιτροπή

122. Η Επιτροπή τονίζει ότι δεσμεύεται από τις κατευθυντήριες γραμμές που χαράζει. Δεδομένου ότι το μέτρο δεν συνεπάγεται υπέρβαση των υφισταμένων προδιαγραφών σε σχέση με το περιβάλλον και δεν περιορίζεται αποκλειστικά σε επιδότηση προοριζόμενη να καλύψει το πρόσθετο κόστος που συνδέεται με την προστασία του περιβάλλοντος, δεν υφίστατο εξαίρεση βάσει των κοινοτικών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος. Τούτο ισχύει, κατ' αναλογία, όσον αφορά τα θετικά αποτελέσματα για την οδική ασφάλεια.

123. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι μπορούν να θεωρηθούν νόμιμες μόνον οι ενισχύσεις οι οποίες έχουν αποτέλεσμα το οποίο δεν

48 — ΕΕ 1994, C 72, σ. 3.

παράγεται ακόμα και αν μια επιχείρηση έχει κανονική συμπεριφορά στην αγορά. Οι δικαιούχοι όμως απλώς εξοικονομούν δαπάνες, τις οποίες θα έπρεπε να πραγματοποιήσουν εν πάση περιπτώσει, όταν ανταλλάσσουν το μεταχειρισμένο όχημα. Δεδομένου ότι δεν πρόκειται συνεπώς για ενίσχυση για τη λειτουργία και δεν υφίσταται καμία συσχέτιση μεταξύ της ενισχύσεως και της προστιθέμενης αξίας για το περιβάλλον, το μέτρο δεν μπορεί να εξαιρεθεί, κατ'εφαρμογήν του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ, από την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων.

2) Εκτίμηση

124. Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ, μπορούν να θεωρηθούν συμβατές προς την κοινή αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Συναφώς, τα καθεστάτα ενισχύσεων μπορούν να επιδιώκουν ορισμένους σκοπούς σύμφωνα προς την πολιτική της Κοινότητας, για παράδειγμα τη βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας.

125. Οσάκις η Επιτροπή εφαρμόζει αυτή την παρεκκλίνουσα διάταξη, διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως, η άσκηση της οποίας συνεπάγεται εκτιμήσεις οικονομικής και κοινωνικής φύσεως που πρέπει να πραγμα-

τοποιηθούν σε κοινοτικό πλαίσιο και υποκεινται σε περιορισμένο μόνο έλεγχο εκ μέρους του Δικαστηρίου⁴⁹. Ωστόσο, η συλλογιστική που ακολούθησε η Επιτροπή πρέπει να έχει, ειδικότερα, συνοχή⁵⁰ και να μην είναι ελαττωματική λόγω πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως ή καταχρήσεως εξουσίας⁵¹.

126. Όπως έχω ήδη εκθέσει ανωτέρω, η Επιτροπή μπορεί, κατά την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως που διαθέτει, να δεσμεύεται από κατευθυντήριες γραμμές, στο μέτρο που αυτές είναι συμβατές προς το κοινοτικό δίκαιο⁵². Η Επιτροπή έκανε χρήση της δυνατότητας αυτής θεσπίζοντας τους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος.

127. Η Επιτροπή κατέταξε τη σύμβαση μεταξύ των μέτρων που λαμβάνονται κατ'εφαρμογήν του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ, αρνούμενη όμως να αναγνωρίσει την εξαίρεση του μέτρου αυτού, λαμβανομένων υπόψη των κοινοτικών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ του περιβάλλοντος. Πρέπει να εξεταστεί αν η εκ μέρους της Επιτροπής αξιολόγηση της συμβάσεως είναι ελαττωματική λόγω πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως.

49 — Απόφασις Βέλγιο κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 10, σκέψη 55, και της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 47, σκέψη 34.

50 — Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, C-278/92 έως C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής (Σύλλογη 1994, σ. I-4103, σκέψη 51).

51 — Απόφασις της 14ης Ιανουαρίου 1997, C-169/95, Ισπανία κατά Επιτροπής (Σύλλογη 1997, σ. I-135, σκέψη 34)· της 7ης Μαρτίου 2002, Ιταλία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 46, και της 5ης Οκτωβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψη 26.

52 — Βλ., ανωτέρω, σκέψη 81.

128. Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η Επιτροπή, εφαρμόζοντας το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ, τήρησε τους κοινοτικούς κανόνες και δεν έλαβε υπόψη καμία άλλη εξαίρεση πέραν από εκείνες που προβλέπει η διάταξη αυτή. Οι κατευθυντήριες γραμμές χρησιμεύουν ακριβώς για τον καθορισμό ομοιόμορφων κριτηρίων για την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως, τα οποία δεσμεύουν την Επιτροπή. Μόνον κατ' αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση όλων των δικαιούχων της ενισχύσεως, καθώς και η διαφάνεια και η προβλεψιμότητα των αποφάσεων.

129. Η Επιτροπή προέβη επίσης σε ακριβή εφαρμογή των κριτηρίων που προβλέπουν οι κοινοτικοί κανόνες, στηριζόμενη στο γεγονός ότι η ενίσχυση δεν ισοδυναμεί με αντιστάθμιση του πρόσθετου κόστους που συνδέεται με την προστασία του περιβάλλοντος και ότι, ομοίως, δεν εξαρτάται από την υπέρβαση των νομίμων προτύπων για το περιβάλλον, όπως τούτο προβλέπεται στο σημείο 3.2.3, υπό Α και Β, των κοινοτικών κανόνων. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι εν λόγω κοινοτικοί κανόνες εφαρμόζονται για να συγκεκριμενοποιηθεί ένας κανόνας που παρεκκλίνει από την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων του άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ και, συνεπώς, ότι οι κανόνες αυτοί πρέπει να ερμηνεύονται στενά⁵³.

130. Η σύμβαση παρέχει, είναι αλήθεια, ένα οικονομικό κίνητρο για την αντικατάσταση

οχημάτων ηλικίας τουλάχιστον δέκα ετών από καινούργια οχήματα. Μολονότι τα οχήματα της ηλικίας αυτής θα έπρεπε εν πάση περιπτώσει να αντικατασταθούν στο προβλεψίμο μέλλον, είναι σχετικά πιθανόν ότι τουλάχιστον ένα τμήμα των επιχειρήσεων επωφελήθηκε από την ευκαιρία που συνιστούσε η επιδότηση για να αποσύρει ενωρίτερον ένα όχημα από την κυκλοφορία. Επιπλέον, είναι κοινή διαπίστωση, ενόψει των προόδων που έχουν πραγματοποιηθεί στον τεχνικό σχεδιασμό των οχημάτων, ότι τα καινούργια οχήματα έχουν μεγαλύτερες δυνατότητες, όσον αφορά την ασφάλεια, την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές τοξικών ουσιών, απ' ό,τι τα αποσυρόμενα οχήματα, τα οποία έχουν ηλικία τουλάχιστον δέκα ετών και αποσύρονται πλέον από την κυκλοφορία. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να αποκλειστεί απολύτως ότι το μέτρο έχει θετική επιρροή στο περιβάλλον και στην οδική ασφάλεια.

131. Ωστόσο, δεν αρκεί μια ενίσχυση να έχει θετικά αποτελέσματα υπό την έννοια αυτή για να μπορεί να τύχει της εξαίρεσεως. Η αρχή της αναλογικότητας απαιτεί μάλλον να μην είναι η επιδότηση μεγαλύτερη από αυτό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος. Μόνο στην περίπτωση αυτή μπορεί δικαιολογημένα να θιγεί ο ανταγωνισμός και το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Το ύψος όμως της ενισχύσεως εν προκειμένω εξαρτιόταν μόνον από την τιμή του οχήματος και δεν είχε καμία σχέση με το πρόσθετο κόστος που συνδέεται με την προστασία του περιβάλλοντος και το οποίο προκαλείται από την αγορά ενός νέου επαγγελματικού οχήματος ή με το ειδικό κόστος που οφείλεται στην υπέρβαση των υφισταμένων περιβαλλοντικών προτύπων. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή ορθώς απέρριψε την εξαίρεση.

⁵³ — Βλ., όσον αφορά τις παρεκκλίσεις που στηρίζονται στο άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο γ', ΕΚ, απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα στην υποσημείωση 22, σέσηφ 49.

132. Δεν είναι ακριβές να υποστηρίζεται ότι η Επιτροπή έλαβε υπόψη μόνον τις πτυχές που σχετίζονται με την πολιτική του περιβάλλοντος, αλλ' όχι εκείνες που αφορούν τα αποτελέσματα στην οδική ασφάλεια. Οι σκέψεις που η Επιτροπή ανταπτύσσει στην προσαλλόμενη απόφαση αφορούν αντιθέτως ρητώς αμφότερους τους τομείς. Ωστόσο, δεν μπορεί να γίνει επίκληση των κοινοτικών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος, στον βαθμό που οι ενισχύσεις συμβάλλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Τούτο ωστόσο δεν συνιστά πλάνη εκτιμήσεως, στον βαθμό που πρέπει να ληφθούν ως βάση τα ίδια κριτήρια με εκείνα που προβλέπονται στους κοινοτικούς κανόνες και τα οποία αποτελούν τελικώς έκφραση της αρχής της αναλογικότητας.

133. Σύμφωνα με τη νομολογία που ισχύει μέχρι σήμερα, οι επιδοτήσεις πρέπει να χαρακτηριστούν ενισχύσεις για τη λειτουργία, καθόσον εν πάση περιπτώσει επιδοτήθηκαν απαρτίητες επενδύσεις αντικατάστασης⁵⁴, έστω και αν είναι δυνατόν οι αγορές να πραγματοποιήθηκαν λίγο νωρίτερα λόγω της επιδοτήσεως. Το Δικαστήριο έχει κρίνει, σε σχέση με τις ενισχύσεις για τη λειτουργία, ότι αυτές δεν μπορούν κατά γενικό κανόνα να εξαιρούνται βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ⁵⁵. Κατά συνέπεια, ορθώς η Επιτροπή ανέφερε στην προσβαλλόμενη απόφαση ότι οι ενισχύσεις είναι αντίθετες προς το κοινό συμφέρον.

134. Είναι γεγονός ότι, υπό ορισμένες περιστάσεις, ακόμη και οι ενισχύσεις για τη λειτουργία μπορεί να είναι θεμιτές, όπως τούτο προκύπτει και από τους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος⁵⁶. Ωστόσο, οι ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει της συμβάσεως δεν αποτελούν προδήλως παρεμφερείς περιπτώσεις με εκείνες στις οποίες η Επιτροπή θεωρεί, εξαιρετικώς, θεμιτές τις ενισχύσεις για τη λειτουργία βάσει των κοινοτικών κανόνων. Η Ισπανική Κυβέρνηση δεν προέβαλε κανένα περιστατικό το οποίο θα δικαιολογούσε εν προκειμένω την εξαίρεση ενισχύσεων για τη λειτουργία. Δεδομένου ότι οι αναφερθείσες από το Βασίλειο της Ισπανίας θετικές συνέπειες στο περιβάλλον και στην οδική ασφάλεια δεν επιτρέπουν να θεωρηθούν νόμιμες ούτε καν οι ενισχύσεις των επενδύσεων ως έχουν σήμερα, αποκλείεται κατά μείζονα λόγο να επιτραπούν οι ενισχύσεις για τη λειτουργία λόγω της ιδιαίτερα ολέθριας επίδρασης που έχουν στον ανταγωνισμό.

135. Αντίθετα προς το πρόγραμμα ενισχύσεων που αποτελούσε το αντικείμενο της αποφάσεως 98/693, αποκλείεται βάσει της συμβάσεως η αντικατάσταση των οχημάτων που αποσύρονται από την κυκλοφορία από οχήματα μεγαλύτερης χωρητικότητας. Ακόμη και αν η ενίσχυση δεν συνεπαγόταν αύξηση της συνολικής χωρητικότητας και απλώς διατηρούσε την υφισταμένη κατάσταση, θα μπορούσε ωστόσο να είναι αντίθετη προς το κοινοτικό συμφέρον σε μια αγορά που χαρακτηρίζεται από πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, όπως ορθώς διαπίστωσε η Επιτροπή. Συγκεκριμένα, οι

54 — Βλ. στο σημείο αυτό, τη νομολογία που παρατίθεται στην υποσημείωση 44.

55 — Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 6ης Νοεμβρίου 1990, C-86/89, Ιταλία κατά Επιτροπής (Σύλλογη 1990, σ. I-3891, σκέψη 18) της 14ης Φεβρουαρίου 1990, C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, αποκαλούμενη «Boussac Saint Frères» (Σύλλογη 1990, σ. I-307, σκέψη 50), και, ειδικότερα, απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 1990, Γερμανία κατά Επιτροπής, προαπατεθείσα στην υποσημείωση 30, σκέψεις 89 και 90.

56 — Υπάρχουν ορισμένες αμφιβολίες ως προς το αν οι εν λόγω κοινοτικοί κανόνες είναι συμβατοί, επί του σημείου αυτού, προς το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ και την ερμηνεία που δίδει το Δικαστήριο στο άρθρο αυτό όσον αφορά τις ενισχύσεις για τη λειτουργία. Ωστόσο, δεν είναι αναγκαίο να εξετάσουμε περαιτέρω το ζήτημα αυτό εδώ, πόσο μάλλον που οι προϋποθέσεις της εξαίρεσης που αφορούν τις ενισχύσεις για τη λειτουργία δεν πληρούνται εν πάση περιπτώσει.

ανεπιθύμητες συνθήκες ανταγωνισμού διατηρούνται κατ' αυτόν τον τρόπο.

136. Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε καμία πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και δεν διέπραξε καμία κατάχρηση εξουσίας αρνούμενη την εξαίρεση του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ', ΕΚ, πρέπει να απορριφθεί ο πέμπτος λόγος ακυρώσεως της προσφυγής.

V — Επί των δικαστικών εξόδων

137. Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον έχει διατυπώσει σχετικό αίτημα ο νικήσας διάδικος. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ηττήθηκε και το Βασίλειο της Ισπανίας ζήτησε να καταδικαστεί η Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα, πρέπει να καταδικαστεί η τελευταία αυτή στα δικαστικά έξοδα.

VI — Πρόταση

138. Δεδομένου ότι ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως είναι βάσιμος και το Δικαστήριο δεν προέβη σε οριοθέτηση των αγορών των επαγγελματιών και των μη επαγγελματιών μεταφορέων, η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί στο σύνολό της.

139. Προτείνω στο Δικαστήριο να αποφασίσει ως ακολούθως:

«1) Ακυρώνει την απόφαση 2001/605/ΕΚ της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2000, σχετικά με το καθεστώς ενισχύσεων που εφαρμόζεται από την Ισπανία για την αγορά επαγγελματιών οχημάτων, το οποίο καθιερώθηκε με τη συμφωνία συνεργασίας της 26ης Φεβρουαρίου 1997 μεταξύ του Υπουργείου Βιομηχανίας και Ενέργειας και του Επίσημου Πιστωτικού Ιδρύματος.

2) Καταδικάζει την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στα δικαστικά έξοδα.»