

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 13ης Φεβρουαρίου 2003 *

Στην υπόθεση C-409/00,

Βασίλειο της Ισπανίας, εκπροσωπούμενο από την M. López-Monís Gallego, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγον,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τον Δ. Τριανταφύλλου και την S. Pardo, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο την ακύρωση της απόφασης 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 Ιδρύματος (ΕΕ 2001, L 212, σ. 34),

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J.-P. Puissochet (εισηγητή), πρόεδρο τμήματος, F. Macken και J. N. Cunha Rodrigues, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: S. Alber
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 20ής Ιουνίου 2002, κατά την οποία το Βασίλειο της Ισπανίας εκπροσωπήθηκε από τον S. Ortiz Vaamonde και η Επιτροπή από τον Δ. Τριανταφύλλου και την S. Pardo,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 10ης Σεπτεμβρίου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 10 Νοεμβρίου 2000, το Βασίλειο της Ισπανίας ζήτησε, βάσει του άρθρου 230 ΕΚ, την ακύρωση 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 Ιδρύματος (ΕΕ 2001, L 212, σ. 34, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

Το ιστορικό της διαφοράς και η προσβαλλόμενη απόφαση

- 2 Στις 26 Φεβρουαρίου 1997, το ισπανικό Υπουργείο Βιομηχανίας και Έρευνας και το Instituto de Crédito Oficial (επίσημο πιστωτικό ίδρυμα, στο εξής: ICO) συνήψαν σύμβαση συνεργασίας με την οποία θεσπίστηκε ένα καθεστώς ενισχύσεως για την αγορά επαγγελματικών οχημάτων (στο εξής: σύμβαση). Η σύμβαση τέθηκε αναδρομικά σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1997 και η ισχύς της έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 1997.
- 3 Η σύμβαση διαδέχθηκε ένα ανάλογο καθεστώς ενισχύσεων, το οποίο αποτέλεσε αντικείμενο της αποφάσεως 98/693/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Ιουλίου 1998, σχετικά με το ισπανικό καθεστώς ενισχύσεων για την αγορά επαγγελματικών οχημάτων «Σχέδιο Επαγγελματικής Ανανέωσης» (Αύγουστος 1994 — Δεκέμβριος 1996) (ΕΕ L 329, σ. 23). Σύμφωνα με το άρθρο 2 της αποφάσεως αυτής, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν, υπό μορφή επιδότησης επιτοκίου, σε φυσικά πρόσωπα ή μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (στο εξής: ΜΜΕ), που επιδίδονται σε δραστηριότητες εκτός των μεταφορών σε αποκλειστικά τοπική ή περιφερειακή κλίμακα, για την απόκτηση επαγγελματικών οχημάτων της κατηγορίας Δ, δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις. Στα άρθρα 3 και 4 της ίδιας αποφάσεως, η Επιτροπή θεώρησε ότι «[ό]λες οι άλλες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε φυσικά πρόσωπα ή ΜΜΕ συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης», ότι είναι παράνομες και ασύμβατες προς την κοινή αγορά και ότι το Βασίλειο της Ισπανίας πρέπει, κατά συνέπεια, να τις ανακτήσει.

- 4 Το Βασίλειο της Ισπανίας άσκησε προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου ζητώντας την ακύρωση των άρθρων 3 και 4 της απόφασεως 98/693. Με απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2002, C-351/98, Ισπανία κατά Επιτροπής (Συλλογή 2002, σ. I-8031), το Δικαστήριο δέχθηκε την προσφυγή αυτή.
- 5 Όσον αφορά την παρούσα υπόθεση, η σύμβαση αποσκοπεί στην προαγωγή της ανανέωσης των επαγγελματικών οχημάτων στην Ισπανία, ενθαρρύνοντας τα αυτοαπασχολούμενα φυσικά πρόσωπα και τις επιχειρήσεις που ανταποκρίνονται στον κοινοτικό ορισμό των ΜΜΕ να αντικαταστήσουν τα παλαιότερα επαγγελματικά τους οχήματα με νέα.
- 6 Προς τούτο, η σύμβαση προβλέπει ότι τα φυσικά πρόσωπα που υπόκεινται σε φόρο για τις οικονομικές δραστηριότητές τους και οι ΜΜΕ θα μπορούν να λαμβάνουν δάνειο χορηγούμενο για μέγιστη διάρκεια τεσσάρων ετών, χωρίς περίοδο χάριτος, το οποίο θα αντιπροσωπεύει το 70 % του επιλέξιμου κόστους. Για το δάνειο αυτό χορηγείται ανώτατη επιδότηση 85 000 ισπανικών πεσετών (ESP) ανά δανειζόμενο εκατομμύριο ESP, ήτοι 511 ευρώ για δάνειο 6 010 ευρώ. Το ισοδύναμο επιχορήγησης του μέτρου αυτού ανέρχεται έτσι στο 8,5 %.
- 7 Η χορήγηση ενός τέτοιου δανείου εξαρτάται από τρεις σωρευτικές προϋποθέσεις. Πρώτον, το ενδιαφερόμενο φυσικό πρόσωπο ή η ΜΜΕ πρέπει να αγοράσει νέο επαγγελματικό όχημα ή να το μισθώσει με πρόθεση αγοράς του. Δεύτερον, πρέπει να προσκομίσει έγγραφο εκδιδόμενο από τη γενική διεύθυνση κυκλοφορίας, με το οποίο να πιστοποιείται ότι έχει αποσυρθεί οριστικά για να διαλυθεί άλλο επαγγελματικό όχημα. Επιβάλλεται το σχετικό όχημα να έχει ταξινομηθεί στην Ισπανία πριν από τουλάχιστον επτά έτη αν πρόκειται για ελκυστήρα και πριν από τουλάχιστον δέκα έτη σε όλες τις λοιπές περιπτώσεις. Τρίτον, το όχημα που πρόκειται να διαλυθεί πρέπει κατ' αρχήν να έχει χωρητικότητα ισοδύναμη με εκείνη του αγοραζόμενου οχήματος.
- 8 Για να διευκολυνθεί η εκτίμηση της τελευταίας προϋποθέσεως που αναφέρθηκε στην προηγούμενη σκέψη, η σύμβαση διακρίνει μεταξύ έξι κατηγοριών οχημάτων, ήτοι

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 ρυμουλκούμενων και ημρυμουλκούμενων (κατηγορία ΣΤ).

- 9 Όσον αφορά τη χρηματοδότηση και τη διαδικασία χορηγήσεως των δανείων, η σύμβαση προβλέπει ότι το ICO θα διαθέσει πίστωση ύψους μέχρι 35 εκατομμυρίων ESP και θα συνάψει συμβάσεις με τους δημόσιους και ιδιωτικούς χρηματοπιστωτικούς φορείς, οι οποίοι θα χορηγούν τα δάνεια με επιδότηση στα φυσικά πρόσωπα και στις ΜΜΕ. Η διαφορά μεταξύ του επιτοκίου που θα εφαρμόζει το ICO και του επιτοκίου που συνήθως εφαρμόζεται σ' αυτό το είδος των συναλλαγών θα αντισταθμιστεί, έως 4,5 ποσοστιαίες μονάδες, από το Υπουργείο Βιομηχανίας και Ενέργειας. Το συνολικό ποσό της παρεμβάσεως του Βασιλείου της Ισπανίας θα ανερχόταν σε 3 δισεκατομμύρια ESP, ήτοι 18 εκατομμύρια ευρώ περίπου.
- 10 Με έγγραφο της 26ης Φεβρουαρίου 1997, οι ισπανικές αρχές κοινοποίησαν τη σύμβαση στην Επιτροπή, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 88, παράγραφος 3, ΕΚ).
- 11 Με έγγραφο της 3ης Απριλίου 1997, η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφοριακά στοιχεία από τις ισπανικές αρχές. Με τρεις επιστολές, οι ισπανικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή παράταση της προθεσμίας για να διαβιβάσουν τις πληροφορίες που τους ζητήθηκαν. Ωστόσο, μετά τη λήξη της τελευταίας προθεσμίας που έταξε η Επιτροπή, οι ισπανικές αρχές δεν της είχαν διαβιβάσει κανένα πρόσθετο πληροφοριακό στοιχείο.
- 12 Με έγγραφο της 20ής Νοεμβρίου 1997, η Επιτροπή πληροφόρησε τις ισπανικές αρχές, αφενός, σχετικά με το γεγονός ότι το αναδρομικό καθεστώς ενισχύσεων θα

αντιμετωπιζόταν ως μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση και, αφετέρου, σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Η Επιτροπή δημοσίευσε το έγγραφο αυτό στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (ΕΕ 1999, C 29, σ. 14) και κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

- 13 Με έγγραφο της 22ας Φεβρουαρίου 1999, το Βασίλειο της Ισπανίας υπέβαλε τις παρατηρήσεις του στην Επιτροπή. Ουδέν άλλο κράτος μέλος, ούτε ενδιαφερόμενος τρίτος, κοινοποίησε παρατηρήσεις. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση.
- 14 Η Επιτροπή, αφού παρουσίασε τη διαδικασία, περιέγραψε την οικονομία της συμβάσεως και υπενθύμισε το περιεχόμενο των παρατηρήσεων που διατύπωσε το Βασίλειο της Ισπανίας, θεώρησε, στο τμήμα IV της αιτιολογίας της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι το καθεστώς ενισχύσεων για την αγορά επαγγελματιών οχημάτων πρέπει να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ).
- 15 Η Επιτροπή τόνισε, πρώτον, ότι οι πιστώσεις που διατίθενται για τη χρηματοδότηση αυτού του καθεστώτος ενισχύσεων προέρχονται από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Βιομηχανίας και Έρευνας. Επομένως, οι επίμαχες χρηματοδοτικές ενισχύσεις χορηγούνται από κρατικούς πόρους.
- 16 Δεύτερον, η Επιτροπή θεώρησε ότι η σύμβαση ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις. Η Επιτροπή τόνισε ότι το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής της Συμβάσεως περιορίζεται στις έξι κατηγορίες επαγγελματιών οχημάτων που απαριθμούνται σ' αυτήν και ότι μόνον τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ασκούν, με όχημα ανήκον σε κάποια από τις κατηγορίες αυτές, δραστηριότητες μεταφορών για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων μπορούν να λάβουν τα επίμαχα δάνεια. Επομένως, το καθεστώς εγγυήσεων είναι επιλεκτικό τόσο ως προς το καθ' ύλην όσο και ως προς το προσωπικό πεδίο εφαρμογής του.

- 17 Τρίτον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το καθεστώς ενισχύσεων θεσπίζει ένα μηχανισμό ο οποίος έχει αποτέλεσμα ισοδύναμο με επιχορήγηση, καθόσον συνεπάγεται μείωση του κόστους με το οποίο κανονικά βαρύνονται τα φυσικά πρόσωπα και οι ΜΜΕ που τυγχάνουν των ενισχύσεων αυτών. Εντεύθεν προκύπτει ότι το καθεστώς ενισχύσεων νοθεύει τον ανταγωνισμό εις βάρος των λοιπών επιχειρηματιών του τομέα.
- 18 Τέταρτον, η Επιτροπή ισχυρίστηκε ότι το καθεστώς ενισχύσεων συνεπάγεται δυσμενή διάκριση μεταξύ μεταφορέων εγκατεστημένων στην Ισπανία και μεταφορέων μη εγκατεστημένων στην ημεδαπή και ότι η διάκριση αυτή δημιουργείται στον τομέα της οδικής μεταφοράς, ο οποίος άνοιξε στον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό με μέτρα που αφορούν τόσο τη διεθνή μεταφορά όσο και τις ενδομεταφορές. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεώρησε ότι το καθεστώς ενισχύσεων επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.
- 19 Ωστόσο, στο άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι, οσάκις, αφενός, ο δικαιούχος ασκεί δραστηριότητα σε τομείς άλλους πλιν των μεταφορών και σε αποκλειστικά τοπική ή περιφερειακή κλίμακα και εφόσον, αφετέρου, η χρηματοδοτική ενίσχυση που χορηγείται στον δικαιούχο αυτόν αφορά μόνον την αγορά μικρών επαγγελματικών οχημάτων κατηγορίας Δ, τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως για μικρής διάρκειας δρομολόγια, δεν πρέπει να θεωρείται ότι η ενίσχυση αυτή επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Η Επιτροπή κατέληξε εντεύθεν ότι οι χρηματοδοτικές ενισχύσεις του είδους αυτού δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.
- 20 Τέλος, όσον αφορά τις χρηματοδοτικές ενισχύσεις που δεν εμπίπτουν στην περίπτωση που περιγράφηκε στην προηγούμενη σκέψη, η Επιτροπή εξέθεσε ότι δεν μπορούν να δικαιολογηθούν βάσει του κανόνα de minimis, βάσει του οποίου οι ενισχύσεις που δεν ενέχουν τον κίνδυνο νοθεύσεως του ανταγωνισμού ή επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών, δεδομένου του μικρού ύψους τους, δεν εμπίπτουν στο άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Συγκεκριμένα, από την ανακοίνωση της Επιτροπής του 1992, σχετικά με τους κοινοτικούς κανόνες για τις ενισχύσεις στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΕΕ C 213, σ. 2, στο εξής: κανόνες για τις

ενισχύσεις στις ΜΜΕ του 1992) και από την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis (ΕΕ 1996, C 68, σ. 9, στο εξής: ανακοίνωση de minimis) προκύπτει ότι ο κανόνας αυτός δεν εφαρμόζεται στον τομέα των μεταφορών, με το αιτιολογικό ότι ο τομέας αυτός χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μεγάλου αριθμού μικρών επιχειρήσεων και ότι μικρά σχετικά ποσά μπορούν να έχουν αντίκτυπο στον ανταγωνισμό και στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Του επιμάχου όμως καθεστώτος ενισχύσεων τυγχάνουν τελικώς οι επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες μεταφοράς για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων. Επομένως, ο κανόνας de minimis δεν έχει εφαρμογή.

- 21 Η Επιτροπή κατέληξε έτσι ότι οι χρηματοδοτικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν βάσει της συμβάσεως σε φυσικά πρόσωπα υποκείμενα στον φόρο επί των οικονομικών δραστηριοτήτων ή σε ΜΜΕ, πλην των ενισχύσεων που διαλαμβάνονται στη σκέψη 19 της παρούσας αποφάσεως, πρέπει να χαρακτηριστούν κρατικές ενισχύσεις και είναι συνεπώς, κατ' αρχήν, ασύμβατες προς την κοινή αγορά.
- 22 Η Επιτροπή τόνισε επί πλέον ότι οι ενισχύσεις αυτές είναι παράνομες. Ειδικότερα, δεν μπορεί να τους χορηγηθεί το ευεργέτημα της παρεκκλίσεως που προβλέπεται στο άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, σύμφωνα με το οποίο οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντιβαίνοντα στο κοινό συμφέρον, μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι συμβατές προς την κοινή αγορά. Συγκεκριμένα, το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων δεν πληροί τις προϋποθέσεις της διατάξεως αυτής. Κατά την Επιτροπή, δεν αποσκοπεί στη διευκόλυνση της αναπτύξεως μιας οικονομικής δραστηριότητας και η επίπτωσή του στο εμπόριο βαίνει πέραν αυτού που θα επέτρεπε το κοινό συμφέρον.
- 23 Όσον αφορά, αφενός, τον προσορισμό των επίμαχων ενισχύσεων, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι από την ανακοίνωσή της σχετικά με τους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος (ΕΕ 1994, C 72, σ. 3, στο εξής: κανόνες για τις ενισχύσεις υπέρ του περιβάλλοντος) προκύπτει ότι μια κρατική ενίσχυση δεν μπορεί να τύχει της παρεκκλίσεως του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, με το αιτιολογικό ότι θα βελτιώσει την οδική ασφάλεια και θα συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος, παρά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η ενίσχυση αυτή αφορά το πρόσθετο επενδυτικό κόστος που είναι αναγκαίο για

την επίτευξη υψηλότερων προτύπων από αυτά που επιβάλλει ο νόμος ή για τη συμμόρφωση προς νέα περιβαλλοντικά πρότυπα. Το επίμαχο όμως καθεστώς ενισχύσεων αποσκοπεί μόνο στο να ευνοήσει την ανανέωση του στόλου των επαγγελματικών οχημάτων, χωρίς να λαμβάνει υπόψη σκοπούς συνδεδεμένους με το περιβάλλον ή με την οδική ασφάλεια.

24 Όσον αφορά, αφετέρου, την επίδραση των επίμαχων ενισχύσεων στο εμπόριο, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε μια αγορά όπως είναι αυτή των οδικών μεταφορών, που χαρακτηρίζεται από μια κατάσταση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας, μια ενίσχυση για την αγορά οχημάτων είναι κατ' αρχήν αντίθετη προς το κοινό συμφέρον, έστω και αν ως μοναδικό σκοπό έχει την αντικατάσταση των υφισταμένων μεταφορικών μέσων. Επί πλέον, οι ενισχύσεις που αποσκοπούν στην ελάφρυνση του κόστους με το οποίο βαρύνονται κανονικά ορισμένες επιχειρήσεις στο πλαίσιο των εμπορικών δραστηριοτήτων τους θεωρούνται εκ φύσεως αντίθετες προς το κοινό συμφέρον. Προκύπτει έτσι ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν μπορούν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης.

25 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφάσισε, με το άρθρο 2 της προσβαλλομένης απόφασης, ότι οι επίδικες ενισχύσεις, εξαιρουμένων εκείνων που διαλαμβάνονται στη σκέψη 19 της παρούσας απόφασης, είναι ασύμβατες προς την κοινή αγορά και, με το άρθρο 4 της απόφασης αυτής, ότι το Βασίλειο της Ισπανίας οφείλει να προβεί στην ανάκτησή τους.

Τα αιτήματα των διαδίκων

26 Το Βασίλειο της Ισπανίας ζητεί από το Δικαστήριο:

— να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση,

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

27 Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:

— να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη,

— να κρίνει τον λόγο ακυρώσεως που αφορά την αοριστία του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως απαράδεκτο και, επικουρικώς, αλυσιτελή ή αβάσιμο,

— να καταδικάσει το Βασίλειο της Ισπανίας στα δικαστικά έξοδα.

Επί της προσφυγής

28 Το Βασίλειο της Ισπανίας προβάλλει τρεις λόγους ακυρώσεως προς στήριξη της προσφυγής του.

29 Ο πρώτος λόγος αφορά τη γενική αοριστία του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως, καθόσον το άρθρο 1 της αποφάσεως αυτής εξατομικεύει χρηματοδοτικές ενισχύσεις οι οποίες δεν μπορούν να χαρακτηριστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ενώ βάσει της ισπανικής έννομης τάξεως ουδαμώς είναι δυνατό να διακριθούν οι ενισχύσεις αυτές από τις

ενισχύσεις που κρίνονται ασύμβατες προς την Κοινή Αγορά, στο άρθρο 2 της ίδιας αποφάσεως, και οι οποίες, για τον λόγο αυτό, πρέπει να ανακτηθούν.

- 30 Με τον δεύτερο λόγο ακυρώσεως, το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, θεωρώντας ότι οι επίδικες ενισχύσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ενώ δεν έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα και δεν συνεπάγονται καμία νόθευση του ανταγωνισμού.
- 31 Ο τρίτος λόγος ακυρώσεως αφορά παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, καθόσον η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν μπορούσαν να επιτραπούν βάσει της παρεκκλίσεως που προβλέπει η διάταξη αυτή.
- 32 Δεδομένου ότι η εξέταση του πρώτου λόγου είναι λυσιτελής μόνον αν απορριφθούν ο δεύτερος και ο τρίτος λόγος, πρέπει καταρχάς να κριθούν οι λόγοι αυτοί.

Επί του δευτέρου λόγου, που αφορά παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης

- 33 Το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει με τον δεύτερο λόγο ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Ο λόγος αυτός έχει δύο σκέλη. Αφενός, οι επίδικες ενισχύσεις δεν έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα. Αφετέρου, δεν μπορούν να νοθεύσουν ή να απειλήσουν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και δεν έχουν καμία επίπτωση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

Επί του πρώτου σκέλους, που αφορά το ότι η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι οι επίδικες ενισχύσεις έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα

— Επιχειρήματα των διαδίκων

- 34 Πρώτον, το Βασίλειο της Ισπανίας προσάπτει στην Επιτροπή ότι θεώρησε ότι η νομική οικονομία της συμβάσεως επιφυλάσσει προνομακή μεταχείριση σε ορισμένες κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων.
- 35 Αφενός, το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι η σύμβαση αφορά γενικώς ένα σύνολο δυνητικών δικαιούχων. Βεβαίως, η ύπαρξη ακριβώς των προϋποθέσεων που εκτίθενται στη σκέψη 7 της παρούσας αποφάσεως έχει ως συνέπεια ότι ένα φυσικό νομικό πρόσωπο που δεν τις πληροί δεν μπορεί, ως εκ τούτου, να είναι επιλέξιμο για τη λήψη δανείου, αλλά η περίπτωση αυτή, εφόσον καταλήγει απλώς στο να απαιτείται οι δικαιούχοι να τελούν σε αντικειμενικώς πανομοιότυπη κατάσταση, δεν συνεπάγεται καμία επιλεκτικότητα απαγορευόμενη από το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.
- 36 Αφετέρου, το Βασίλειο της Ισπανίας, το οποίο δεν αμφισβητεί ότι η σύμβαση αποκλείει τις μεγάλες επιχειρήσεις από το πεδίο εφαρμογής της, τονίζει ότι το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων εντάσσεται στο πλαίσιο ενός συστήματος στηρίξεως της προστασίας του περιβάλλοντος, της οδικής ασφάλειας και της ανανεώσεως του στόλου των αυτοκινήτων. Ο αποκλεισμός των μεγάλων επιχειρήσεων, οι οποίες ανανεώνουν συχνότερα τα οχήματά τους χωρίς να έχουν ανάγκη ενισχύσεως προς τούτο, είναι αναγκαίος για την οικονομία του εν λόγω συστήματος, υπό την έννοια της αποφάσεως 96/369/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Μαρτίου 1996, όσον αφορά τη χορήγηση φορολογικών ενισχύσεων υπό μορφή αποσβέσεων υπέρ γερμανικών αεροπορικών εταιρειών (ΕΕ L 146, σ. 42). Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε αποφασίσει ότι δεν προκύπτει από το σύστημα αυτό καμία επιλεκτικότητα.

- 37 Δεύτερον, το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι εσφαλμένα η Επιτροπή θεώρησε ότι η σύμβαση ήταν επιλεκτική για τον λόγο ότι αφορούσε ορισμένες μόνον κατηγορίες επαγγελματικών οχημάτων. Ισχυρίζεται ότι η σύμβαση διακρίνει μεταξύ των έξι κατηγοριών οχημάτων που απαριθμούνται στη σκέψη 8 της παρούσας απόφασης με μοναδικό σκοπό να παράσχει τη δυνατότητα στους δικαιούχους να βεβαιωθούν ότι πληρούν την προϋπόθεση της ισοδυναμίας της χωρητικότητας, κατόπιν δε στις αρμόδιες αρχές να ελέγξουν την τήρηση της προϋποθέσεως αυτής. Εν πάση περιπτώσει, οι κατηγορίες αυτές καλύπτουν το σύνολο των επαγγελματικών οχημάτων.
- 38 Τρίτον, το Βασίλειο της Ισπανίας ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, θεωρώντας ότι, ακόμη και αν δεν είναι επιλεκτικό από νομικής απόψεως, το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων είναι επιλεκτικό στην πράξη. Πρέπει, συγκεκριμένα, να συναχθεί κατ' αναλογία από την απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, C-75/97, Βέλγιο κατά Επιτροπής (Συλλογή 1999, σ. I-3671, σκέψη 28), ότι το γεγονός ότι οι επίδικες ενισχύσεις ωφελούν στην πράξη ορισμένες επιχειρήσεις δεν επιτρέπει τη συναγωγή του συμπεράσματος ότι πρόκειται για κρατικές ενισχύσεις. Το συμπέρασμα αυτό συνάδει με την πρακτική της Επιτροπής, όπως αυτή διαλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, στην ανακοίνωσή της σχετικά με τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων και τη μείωση του κόστους εργασίας (ΕΕ 1997, C 1, σ. 10).
- 39 Τέλος, κατά την εκτίμηση των επίδικων ενισχύσεων πρέπει να ληφθεί υπόψη η έννοια της «ειδικής επιδοτήσεως», που περιέχεται στη Συμφωνία για τις επιδοτήσεις και τα αντισταθμιστικά μέτρα (στο εξής: συμφωνία για τις επιδοτήσεις) που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 1 Α της Συμφωνίας περί ιδρύσεως του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Κοινότητας, όσον αφορά τα θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της, με την απόφαση 94/800/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1994 (ΕΕ L 336, σ. 1). Σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 2.1, στοιχείο β', της συμφωνίας για τις επιδοτήσεις «[...] μια επιδότηση δεν έχει ατομικό χαρακτήρα όταν η αρχή που την παρέχει ή η νομοθετική διάταξη βάσει της οποίας ενεργεί η αρχή που παρέχει την επιδότηση θέτει αντικειμενικά κριτήρια ή προϋποθέσεις [...], με βάση τα οποία αποφασίζεται κατά πόσον η δεδομένη επιχείρηση δικαιούται να λάβει την επιδότηση, και ορίζει το ύψος της». Η έκφραση «αντικειμενικά κριτήρια ή προϋποθέσεις» σημαίνει, βάσει της υποσημειώσεως αριθ. 2 της ίδιας συμφωνίας, «κριτήρια ή προϋποθέσεις που έχουν ουδέτερο χαρακτήρα, δεν ευνοούν συγκεκριμένες επιχειρήσεις εις βάρος άλλων, στηρίζονται σε οικονομικά

δεδομένα και εφαρμόζονται οριζοντίως, για παράδειγμα βάσει του αριθμού των μισθωτών ή του μεγέθους της επιχείρησης». Υπό το φως των διατάξεων αυτών, πρέπει να αναγνωρισθεί ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν έχουν ατομικό χαρακτήρα και δεν πρέπει, κατά συνέπεια, να χαρακτηριστούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

- 40 Η Επιτροπή απαντά ότι οι επίδικες ενισχύσεις έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα.
- 41 Όσον αφορά, καταρχάς, την οικονομία της συμβάσεως, η Επιτροπή υποστηρίζει, αφενός, ότι το επιχείρημα που αντλεί το Βασίλειο της Ισπανίας από τις οριζόντιες και αντικειμενικές προϋποθέσεις εφάρμογής του επίμαχου καθεστώτος ενισχύσεων δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Συγκεκριμένα, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι οι προϋποθέσεις αυτές συνιστούν ένα από τα χαρακτηριστικά στοιχεία ενός καθεστώτος ενισχύσεων, σε αντίθεση με μια ατομική ενίσχυση. Επομένως, το εν λόγω επιχείρημα θα είχε ως συνέπεια, αν γινόταν δεκτό, ότι κάθε καθεστώς ενισχύσεων θα αποκλειόταν αυτομάτως από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.
- 42 Αφετέρου, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η δικαιολογία που αντλείται από την ύπαρξη ενός συστήματος επιβαρύνσεων γενικού συμφέροντος που αποκλείει τις μεγάλες επιχειρήσεις για λόγους οικονομικής ορθολογικότητας δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Πρώτον, η δικαιολογία αυτή θα μπορούσε να γίνει δεκτή στο πλαίσιο συστημάτων γενικού συμφέροντος, όπως είναι το φορολογικό σύστημα ή το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης, αλλά όχι στο σύστημα ενός καθεστώτος ενισχύσεων, έστω και αν το τελευταίο αυτό σύστημα επιδιώκει θεμιτούς σκοπούς. Η Επιτροπή παραπέμπει επί του σημείου αυτού στις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 29ης Φεβρουαρίου 1996, C-56/93, Βέλγιο κατά Επιτροπής (Συλλογή 1996, σ. I-723, σκέψη 79), της 26ης Σεπτεμβρίου 1996, C-241/94, Γαλλία κατά Επιτροπής (Συλλογή 1996, σ. I-4551, σκέψη 20), και της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα (σκέψη 25), καθώς και στην απόφαση του Πρωτοδικείου της 29ης Σεπτεμβρίου 2000, T-55/99, CETM κατά Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. II-3207, σκέψη 53). Δεύτερον, ακόμη και

αν υποτεθεί ότι η δικαιολογία αυτή είναι παραδεκτή, το Βασίλειο της Ισπανίας δεν προσκόμισε εν προκειμένω την απόδειξη της υπάρξεως ενός τέτοιου συστήματος επιβαρύνσεων γενικού συμφέροντος. Τρίτον, ακόμη και αν υποτεθεί ότι αρκεί να αποδειχθεί ότι το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων επιδιώκει γενικούς σκοπούς για να αποδειχθεί, από το γεγονός και μόνον αυτό, η ύπαρξη ενός συστήματος επιβαρύνσεων γενικού συμφέροντος το οποίο να μη μπορεί να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση, το εν λόγω κράτος μέλος δεν απέδειξε γιατί ο αποκλεισμός των μεγάλων επιχειρήσεων, καθόσον είναι αναγκαίος στη λειτουργία του εν λόγω συστήματος, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά επιλογή.

43 Η Επιτροπή υποστηρίζει εν συνεχεία ότι πρέπει επίσης να αποκλειστεί το επιχείρημα ότι τα μέτρα που ωφελούν περισσότερο ορισμένες επιχειρήσεις απ' ό,τι άλλες δεν είναι κατ' ανάγκην επιλεκτικά υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Συγκεκριμένα, το επιχείρημα αυτό αντλείται από τον ειδικό τομέα των μέτρων ενισχύσεων της απασχόλησης και δεν μπορεί εγκύρως να εφαρμοστεί στη συγκεκριμένη περίπτωση. Αντιθέτως, πρέπει να εφαρμοστεί κατ' αναλογία η θέση του Δικαστηρίου στον τομέα των ενισχύσεων των εξαγωγών (αποφάσεις της 10ης Δεκεμβρίου 1969, 6/69 και 11/69, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 193, σκέψη 21, και της 7ης Ιουνίου 1988, 57/86, Ελλάδα κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 2855, σκέψη 8) και να συναχθεί ότι ένα καθεστώς ενισχύσεων που μπορεί να ωφελήσει το σύνολο των φυσικών προσώπων και των ΜΜΕ που χρησιμοποιούν επαγγελματικά οχήματα, εξαιρουμένων των φυσικών προσώπων και των ΜΜΕ που δεν χρησιμοποιούν τέτοια οχήματα, μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση. Η προσέγγιση αυτή συνάδει με τη θέση που περιέχεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 1996, σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΕΕ C 213, σ. 4, στο εξής: κανόνες για τις ενισχύσεις στις ΜΜΕ του 1996).

44 Τέλος, η Επιτροπή εκθέτει ότι δεν πρέπει να εκτιμάται η νομιμότητα των επίδικων ενισχύσεων με βάση τη συμφωνία για τις επιδοτήσεις, η οποία επιδιώκει σκοπό διαφορετικό από τους σκοπούς του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

— Εκτίμηση του Δικαστηρίου

45 Το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης ορίζει τις κατ' αρχήν ασύμβατες προς την κοινή αγορά κρατικές ενισχύσεις ως τις ενισχύσεις που χορηγούνται από τα

κράτη ή με κρατικούς πόρους, υπό οποιαδήποτε μορφή, και οι οποίες νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές.

- 46 Πρέπει, ευθύς εξαρχής, να τονιστεί ότι η διάταξη αυτή δεν διακρίνει τις κρατικές παρεμβάσεις ανάλογα με τις αιτίες ή τους σκοπούς τους, αλλά τις ορίζει σε συνάρτηση με τα αποτελέσματά τους (προπαρατεθείσες αποφάσεις της 29ης Φεβρουαρίου 1996, Βέλγιο κατά Επιτροπής, σκέψη 79· Γαλλία κατά Επιτροπής, σκέψη 20, και της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, σκέψη 25).
- 47 Επομένως, η εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης απαιτεί αποκλειστικά να καθοριστεί αν, στο πλαίσιο ενός δεδομένου νομικού καθεστώτος, ένα κρατικό μέτρο μπορεί να ευνοήσει «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής» σε σχέση με άλλους, οι οποίοι τελούν, όσον αφορά τον σκοπό που επιδιώκει το εν λόγω καθεστώς, σε παρεμφερή πραγματική και νομική κατάσταση (απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2001, C-143/99, Adria-Wien Pipeline και Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Συλλογή 2001, σ. I-8365, σκέψη 41· βλ., επίσης, στο πνεύμα αυτό, αποφάσεις της 1ης Δεκεμβρίου 1998, C-200/97, Ecotrade, Συλλογή 1998, σ. I-7907, σκέψη 41, και της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, προαναφερθείσα, σκέψη 26). Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, το επίμαχο μέτρο πληροί την προϋπόθεση επιλεκτικότητας που συνιστά την έννοια της κρατικής ενισχύσεως την οποία προβλέπει η διάταξη αυτή.
- 48 Το γεγονός ότι ο αριθμός των επιχειρήσεων που μπορεί να ζητήσει να τύχει του επίμαχου μέτρου είναι πολύ μεγάλος ή ότι οι επιχειρήσεις αυτές ανήκουν σε διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας δεν αρκεί για να αρθεί ο επιλεκτικός χαρακτήρας του και, συνεπώς, για να αποκλειστεί ο χαρακτηρισμός του ως κρατικής ενισχύσεως (προπαρατεθείσες αποφάσεις της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, σκέψη 32, και Adria-Wien Pipeline και Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, σκέψη 48).

- 49 Εν προκειμένω, από τον φάκελο προκύπτει, πρώτον, ότι η οικονομία του καθεστώτος ενισχύσεων που θεσπίζει η σύμβαση, στον βαθμό που αποσκοπεί στο να ευνοήσει, και έχει όντως ευνοήσει φυσικά πρόσωπα και ΜΜΕ που επιδίδονται σε δραστηριότητες μεταφοράς για δικό τους λογαριασμό και για λογαριασμό τρίτων, έχει επιλεκτικό χαρακτήρα. Το επιχείρημα που προβάλλει το Βασίλειο της Ισπανίας ότι η σύμβαση διέπεται από αντικειμενικά κριτήρια οριζόντιας εφαρμογής είναι αλυσυτελές, καθόσον μπορεί απλώς να αποδείξει ότι οι επίδικες ενισχύσεις υπάγονται σ' ένα καθεστώς ενισχύσεων και δεν αποτελούν ατομικές ενισχύσεις.
- 50 Δεύτερον, η σύμβαση αποκλείει ρητώς τις μεγάλες επιχειρήσεις από το πεδίο εφαρμογής της, έστω και αν οι εν λόγω επιχειρήσεις αγόρασαν ή μπορούσαν να αγοράσουν καινούργιο επαγγελματικό όχημα κατά την περίοδο εφαρμογής του καθεστώτος ενισχύσεων και μετέσχον ως εκ τούτου, όπως και τα φυσικά πρόσωπα και οι ΜΜΕ, στον σκοπό της ανανεώσεως του στόλου των αυτοκινήτων.
- 51 Το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ωστόσο ότι ο αποκλεισμός αυτός αποτελεί τη συνέπεια του συστήματος επιβαρύνσεων γενικού συμφέροντος στο οποίο εντάσσονται οι επίδικες ενισχύσεις.
- 52 Από πάγια νομολογία προκύπτει συγκεκριμένα ότι η έννοια της κρατικής ενισχύσεως δεν καλύπτει τα κρατικά μέτρα που εισάγουν διαφοροποίηση μεταξύ επιχειρήσεων, οσάκις η διαφοροποίηση αυτή προκύπτει από τη φύση και την οικονομία του συστήματος επιβαρύνσεων στο οποίο τα μέτρα αυτά εντάσσονται. Στην περίπτωση αυτή, το επίμαχο μέτρο δεν μπορεί κατ' αρχήν να θεωρηθεί επιλεκτικό, μολονότι παρέχει πλεονέκτημα στις επιχειρήσεις που μπορούν να τύχουν του μέτρου αυτού (βλ., στο πνεύμα αυτό, απόφαση της 17ης Μαρτίου 1993, C-72/91 και C-73/91, Sloman Neptun, Συλλογή 1993, σ. I-887, σκέψη 21).
- 53 Ωστόσο, το Βασίλειο της Ισπανίας δεν προσκόμισε, εν προκειμένω, την απόδειξη της υπάρξεως ενός συστήματος επιβαρύνσεων γενικού συμφέροντος. Απαρίθμησε, το πολύ, τους σκοπούς γενικού συμφέροντος στην υλοποίηση των οποίων συμβάλλει το

αντικείμενο ή το αποτέλεσμα του επίμαχου καθεστώτος ενισχύσεων, ήτοι, αφενός, την προστασία του περιβάλλοντος και, αφετέρου, την οδική ασφάλεια.

- 54 Οι λόγγοι αυτοί, όσο θεμιτοί και αν είναι και ακόμη και αν υποθεθούν αποδεδειγμένοι, είναι αλυσιτελείς στο στάδιο της εκτιμήσεως ενός κρατικού μέτρου από την άποψη του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, όπως τούτο υπομνήσθηκε στη σκέψη 46 της παρούσας αποφάσεως.
- 55 Εν πάση περιπτώσει, οι οικείες εν προκειμένω επιβαρύνσεις είναι αυτές που απορρέουν από την ανάγκη των επιχειρήσεων να ανανεώσουν τα επαγγελματικά τους οχήματα. Επομένως, οι επίδικες ενισχύσεις συνίστανται σε ελάφρυνση των επιβαρύνσεων οι οποίες, υπό συνήθεις εμπορικές περιστάσεις, θα επιβάρυναν τον προϋπολογισμό των εν λόγω επιχειρήσεων (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 43). Επομένως, οι ενισχύσεις αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι εντάσσονται στη φύση και στην οικονομία κάποιου συστήματος επιβαρύνσεων γενικού συμφέροντος και, συνεπώς, ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι έχουν επιλεκτικό χαρακτήρα.
- 56 Επί πλέον, το γεγονός ότι, στο πλαίσιο της συμφωνίας για τις επιδοτήσεις, οι επίδικες ενισχύσεις δεν θα θεωρούνταν ενδεχομένως «ειδική επιδότηση» δεν μπορεί να περιορίσει το εύρος του ορισμού της εννοίας της κρατικής ενισχύσεως που διαλαμβάνεται στο άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 44).
- 57 Κατά συνέπεια, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστούν τα λοιπά επιχειρήματα που προβάλλει το Βασίλειο της Ισπανίας, το πρώτο σκέλος του δευτέρου λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου σκέλους, που αφορά το ότι η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι οι επίδικες ενισχύσεις έχουν επίπτωση στον ανταγωνισμό, καθώς και στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, και ότι, εν πάση περιπτώσει, συνεπάγονται δυσμενείς διακρίσεις

— Επιχειρήματα των διαδίκων

- 58 Όσον αφορά την προβαλλόμενη επίπτωση των επίδικων ενισχύσεων στον ανταγωνισμό και στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, το Βασίλειο της Ισπανίας ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή παρερμήνευσε τις διατάξεις της Συνθήκης που εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις, αρνούμενη να εφαρμόσει τον κανόνα de minimis. Υποστηρίζει ότι, έστω και αν τα φυσικά και νομικά πρόσωπα που έτυχαν των επίδικων ενισχύσεων ανήκαν, όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή, στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να τονισθεί ότι οι ενισχύσεις αυτές αφορούν ποσόν κάτω του ορίου των 100 000 ευρώ ανά περίοδο τριών ετών, κάτω από το οποίο το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης δεν έχει εφαρμογή. Το γεγονός αυτό θα έπρεπε να οδηγήσει την Επιτροπή να συναγάγει ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια της διατάξεως αυτής.
- 59 Η Επιτροπή απαντά ότι θα ήταν παράνομο να γίνει εφαρμογή του κανόνα de minimis. Εν πάση περιπτώσει, οι επίδικες ενισχύσεις νοθεύουν τον ανταγωνισμό.
- 60 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι οι δικαιούχοι του καθεστώτος ενισχύσεων ανήκουν στον τομέα των μεταφορών και ότι το Βασίλειο της Ισπανίας, αφενός, δεν αμφισβητεί ότι ο εν λόγω τομέας αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του κανόνα de minimis και, αφετέρου, περιορίζεται να ζητήσει να γίνει κατά παρέκκλιση εφαρμογή του κανόνα αυτού στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- 61 Κατά την Επιτροπή όμως, το γράμμα της ανακοινώσεως de minimis και το γεγονός ότι ο κανόνας που εισάγει, ο οποίος παρεκκλίνει από το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ερμηνεύεται στενά δεν επιτρέπουν καμία παρέκκλιση. Το Πρωτοδικείο έχει επιβεβαιώσει την ανάλυση αυτή με τη σκέψη 130 της προπαρατεθείσας

αποφάσεως CΕΤΜ κατά Επιτροπής. Η Επιτροπή επικαλείται επίσης το έννομο αποτέλεσμα των ανακοινώσεων και των κανόνων που θεσπίζει στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων. Τέτοιες πράξεις έχουν δεσμευτική ισχύ, για την ίδια την Επιτροπή καταρχάς, όπως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 24ης Μαρτίου 1993, C-313/90, CIRFS κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1993, σ. I-1125, σκέψεις 34 έως 36), και του Πρωτοδικείου της 5ης Νοεμβρίου 1997, T-149/95, Ducros κατά Επιτροπής (Συλλογή 1997, σ. II-2031, σκέψη 61). Εντεύθεν πρέπει να συναχθεί ότι το Βασίλειο της Ισπανίας δεν μπορεί βασίμως να ζητεί από την Επιτροπή να παρεκκλίνει, υπέρ των επίδικων ενισχύσεων, από τις προϋποθέσεις εφαρμογής του κανόνα de minimis.

- 62 Η Επιτροπή υπενθυμίζει επί πλέον ότι ο τομέας της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό μεταξύ πολλών ΜΜΕ. Το Δικαστήριο έχει όμως κρίνει ότι, σε μια τέτοια κατάσταση, μικρής σχετικής σημασίας ενισχύσεις μπορούν να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό (απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, C-303/88, Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 27), αν ληφθούν ιδίως υπόψη τα σωρευτικά αποτελέσματά τους. Επομένως, το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης εξακολουθεί να έχει εφαρμογή στις ενισχύσεις αυτές, ακόμη και όταν το ύψος τους είναι τέτοιο ώστε ο κανόνας de minimis θα έπρεπε κατ' αρχήν να εφαρμοστεί επ' αυτών (απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998, T-214/95, Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717, σκέψη 46).
- 63 Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι ενισχύσεις για την αγορά επαγγελματικών οχημάτων, από το γεγονός και μόνον ότι παρέχονται κυρίως σε ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται σε ένα τομέα δραστηριοτήτων ο οποίος είναι ανοιχτός στον ανταγωνισμό λόγω των κοινοτικών διατάξεων, νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό εις βάρος επιχειρήσεων εγκατεστημένων εντός άλλων κρατών μελών.
- 64 Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι οι επίδικες ενισχύσεις συνεπάγονται δυσμενείς διακρίσεις, το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι η σύμβαση δεν δημιουργεί καμία διαφοροποίηση μεταξύ Ισπανών υπηκόων και υπηκόων άλλων κρατών μελών. Καταρχάς, η δυνατότητα εφαρμογής της συμβάσεως δεν εξαρτάται ούτε από την προϋπόθεση ο αγοραστής του επαγγελματικού οχήματος να είναι ισπανικής ιθαγενείας ούτε από την προϋπόθεση να είναι εγκατεστημένος στην Ισπανία. Εν συνεχεία,

η δεύτερη προϋπόθεση που εκτίθεται στη σκέψη 7 της παρούσας αποφάσεως, σύμφωνα με την οποία εναπόκειται στον δικαιούχο της ενισχύσεως να προσκομίσει έγγραφο που να πιστοποιεί ότι ένα επαγγελματικό όχημα, ταξινομημένο στην Ισπανία πριν από τουλάχιστον 7 έτη αν πρόκειται για ελκυστήρα και πριν από τουλάχιστον 10 έτη σε όλες τις λοιπές περιπτώσεις, έχει οριστικά αποσυρθεί από την κυκλοφορία, ουδόλως συνιστούν διάκριση εις βάρος των υπηκόων των άλλων πλην του Βασιλείου της Ισπανίας κρατών μελών. Στον βαθμό που δεν είναι αναγκαίο ο αγοραστής του νέου οχήματος να είναι επίσης ο κύριος του αντικαθισταμένου οχήματος, ο πρώτος έχει τη δυνατότητα να συνάψει σύμβαση με τρίτον, ιδιοκτήτη ενός οχήματος δεόντως ταξινομημένο στην Ισπανία, προκειμένου να τύχει της εφαρμογής της συμβάσεως. Τέλος, η απαίτηση ταξινόμησης στην Ισπανία ισχύει τόσο για τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί στην Ισπανία όσο και για εκείνα που έχουν εισαχθεί στη χώρα αυτή.

65 Τέλος, αν αποδειχθεί ότι, στην πράξη, λίγοι υπήκοοι κρατών μελών πλην του Βασιλείου της Ισπανίας έλαβαν τις επίδικες ενισχύσεις, τούτο εξηγείται από πραγματικές περιστάσεις ανεξάρτητες από το καθεστώς των ενισχύσεων, για παράδειγμα από το γεγονός ότι οι εν λόγω υπήκοοι προτιμούν να ζητούν να τύχουν μέτρων ενισχύσεως ή χρηματοδοτήσεως που υφίστανται στο δικό τους κράτος μέλος.

66 Η Επιτροπή απαντά ότι τα επιχειρήματα που προβάλλει συναφώς το Βασίλειο της Ισπανίας είναι αλυσιτελή ή, εν πάση περιπτώσει, αβάσιμα, για τον λόγο ότι η προϋπόθεση ταξινόμησης στην Ισπανία συνιστά αυτή καθαυτήν απαγορευόμενη διάκριση.

— Εκτίμηση του Δικαστηρίου

67 Πρέπει, καταρχάς, να διακριθούν οι επίδικες ενισχύσεις ανάλογα με το αν χορηγήθηκαν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που πραγματοποιούν μεταφορές για δικό τους λογαριασμό (στο εξής: μη επαγγελματίες μεταφορείς) ή σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που πραγματοποιούν μεταφορές για λογαριασμό τρίτων (στο εξής: επαγγελματίες μεταφορείς). Συγκεκριμένα, από τις διαφορές που υφίστανται μεταξύ των

καταστάσεων των δύο αυτών κατηγοριών δικαιούχων προκύπτει ότι δεν ανήκουν στον ίδιο τομέα και δεν δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 48).

- 68 Όσον αφορά, πρώτον, τις επίδικες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στους μη επαγγελματίες μεταφορείς, από τη νομολογία που υπενθυμίστηκε στην προηγούμενη σκέψη προκύπτει ότι, να μεν η Επιτροπή είχε δικαίωμα να εξετάσει την ενδεχόμενη επίδραση των ενισχύσεων αυτών στον τομέα των μεταφορών, πλην όμως δεν μπορούσε να αντιμετωπίσει τους μη επαγγελματίες μεταφορείς ως εάν ήσαν επαγγελματίες μεταφορείς (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 49).
- 69 Βεβαίως, η Επιτροπή μπορεί εγκύρως να θεωρήσει, στις ανακοινώσεις και στους κανόνες που θεσπίζει, τηρώντας τη Συνθήκη και ασκώντας την εξουσία εκτιμήσεως που διαθέτει για να αξιολογεί τις πιθανές οικονομικές συνέπειες των μέτρων ενισχύσεων, ότι, εκτός από ορισμένους τομείς που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερες συνθήκες ανταγωνισμού, οι ενισχύσεις που είναι μικρότερες από ορισμένα ποσά δεν επηρεάζουν το εμπόριο και, συνεπώς, δεν εμπίπτουν στα άρθρα 92 και 93 της Συνθήκης. Ωστόσο, οι εν λόγω ανακοινώσεις και κανόνες επιβάλλονται, καταρχάς, στην ίδια την Επιτροπή (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψεις 52 και 53).
- 70 Ναι μεν όμως ο τομέας των μεταφορών αποκλείεται ρητώς, βάσει της ανακοινώσεως de minimis και των κανόνων για τις ενισχύσεις στις ΜΜΕ του 1992 και του 1996, από το πεδίο εφαρμογής του κανόνα de minimis, πλην όμως η εξαίρεση αυτή πρέπει να ερμηνεύεται στενά. Επομένως, δεν μπορεί να επεκταθεί στους μη επαγγελματίες μεταφορείς.
- 71 Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορούσε βασίμως να αρνηθεί να εξετάσει αν οι επίδικες ενισχύσεις, καθόσον είχαν χορηγηθεί στους μη επαγγελματίες μεταφορείς, μπορούσαν να τύχουν της εφαρμογής του κανόνα de minimis (βλ., στο πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 50).

72. Εν προκειμένω, από τον φάκελο προκύπτει ότι εκάστη των επίδικων ενισχύσεων αφορούσε ένα ανώτατο ποσό 511 ευρώ για δάνειο ποσού 6 010 ευρώ. Μολονότι δεν αποκλείεται ορισμένοι μη επαγγελματίες μεταφορείς να έτυχαν, κατά τη διάρκεια του έτους κατά το οποίο η σύμβαση ήταν σε ισχύ, διαφόρων μέτρων στήριξης, με συνέπεια το γεγονός ότι το συσσωρευθέν ποσό των ενισχύσεων που αυτοί έλαβαν ήταν μεγαλύτερο των 100 000 ευρώ, είναι αδύνατο να θεωρηθεί α γιοσί ότι ο κανόνας de minimis δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε αυτή την κατηγορία επιχειρήσεων.
73. Υπό τις συνθήκες αυτές, τα άρθρα 2 και 4 της προσβαλλομένης απόφασης πρέπει να ακυρωθούν, καθόσον αφορούν τις επίδικες ενισχύσεις οι οποίες χορηγήθηκαν στους μη επαγγελματίες μεταφορείς και των οποίων το ύψος ήταν κατώτερο από το όριο de minimis που καθοριζόταν στις ανακοινώσεις και τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο της χορηγήσεως των εν λόγω ενισχύσεων.
74. Όσον αφορά, δεύτερον, ενδεχόμενες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στους μη επαγγελματίες μεταφορείς για ποσό μεγαλύτερο από το όριο de minimis, είναι δυνατόν σε ορισμένες περιπτώσεις να προκύπτει, από τις ίδιες τις συνθήκες υπό τις οποίες χορηγήθηκε μια ενίσχυση, ότι η ενίσχυση αυτή μπορεί να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο και να νοθεύσει ή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η Επιτροπή οφείλει να αναφέρει τις συνθήκες αυτές στις αιτιολογικές σκέψεις της αποφάσεώς της (βλ. αποφάσεις της 13ης Μαρτίου 1985, 296/82 και 318/82, Κάτω Χώρες και Leeuwarder Papierwarenfabriek κατά Επιτροπής, Συλλογή 1985, σ. 809, σκέψη 24· της 24ης Οκτωβρίου 1996, C-329/93, C-62/95 και C-63/95, Γερμανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-5151, σκέψη 52, και της 19ης Οκτωβρίου 2000, C-15/98 και C-105/99, Ιταλία και Sardegna Lines κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-8855, σκέψη 66).
75. Εν προκειμένω, η προσβαλλόμενη απόφαση περιέχει εκτίμηση της επιπτώσεως των επίδικων ενισχύσεων στον τομέα των μεταφορών. Η Επιτροπή, χωρίς να αμφισβητηθεί επί του σημείου αυτού από το Βασίλειο της Ισπανίας, τόνισε, στις αιτιολογικές σκέψεις 24 και 25 της προσβαλλομένης απόφασης, ότι οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να ευνοήσουν τους δικαιούχους στο πλαίσιο του ανταγωνισμού τους με τις

μεγάλες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ισπανία. Η Επιτροπή διευκρίνισε επίσης ότι η απελευθέρωση των οδικών μεταφορών δημιούργησε τις προϋποθέσεις ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού στον τομέα των διεθνών μεταφορών και των ενδομεταφορών. Οι λόγοι αυτοί αρκούν για τον χαρακτηρισμό των πραγματικών ή δυνητικών επιπτώσεων των ενισχύσεων επί του ανταγωνισμού, καθώς και των συνεπειών τους στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 58).

- 76 Όσον αφορά, τρίτον, τις επίδικες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στους επαγγελματίες μεταφορείς για ποσό κατώτερο του ορίου *de minimis*, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όταν μια ενίσχυση χορηγείται σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ένα τομέα στον οποίο δεν έχει εφαρμογή ο κανόνας *de minimis* και όταν ο τομέας αυτός παρουσιάζει έντονο ανταγωνισμό, οι ενισχύσεις μικρής σχετικά σημασίας μπορούν να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό και το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών (απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 1987, 259/85, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 4393, σκέψη 24· προπαρατεθείσα απόφαση Ιταλία κατά Επιτροπής, σκέψη 27, και προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 63).

- 77 Εν προκειμένω, η Επιτροπή τόνισε, χωρίς να αντικρουστεί από το Βασίλειο της Ισπανίας, ότι ένας τομέας που παρουσιάζει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, όπως είναι ο τομέας των μεταφορών, τελεί αναγκαστικά σε κατάσταση έντονου ανταγωνισμού. Υπό την επιφύλαξη της περιπτώσεως στην οποία θα προέκυπτε ότι ορισμένοι επιχειρηματίες του τομέα υιοθέτησαν συμπεριφορές αντίθετες προς τον ανταγωνισμό, περίπτωση σχετικά με την οποία κανένας αντίδικος δεν υποστηρίζει ότι επαληθεύεται εν προκειμένω, οι λόγοι αυτοί αρκούν να αποδειχθεί, αφενός, ότι οι επίμαχες ενισχύσεις εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης και, αφετέρου, ότι νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών υπό την έννοια της διατάξεως αυτής.

- 78 Όσον αφορά, τέλος, τις επίδικες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στους επαγγελματίες μεταφορείς για ποσό μεγαλύτερο του ορίου *de minimis*, ισχύουν γι' αυτές, κατά

μείζονα λόγο, τα στοιχεία του αιτιολογικού της προσβαλλομένης αποφάσεως που εκτέθηκαν στη σκέψη 75 της παρούσας αποφάσεως.

- 79 Χωρίς να χρειάζεται να κριθούν τα λοιπά επιχειρήματα που προέβαλε το Βασίλειο της Ισπανίας, από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το δεύτερο σκέλος του δεύτερου λόγου ακυρώσεως πρέπει να γίνει δεκτό, καθόσον αφορά τις επίδικες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε μη επαγγελματίες μεταφορείς για ποσό μικρότερο του ορίου de minimis, και να απορριφθεί κατά τα λοιπά.

Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά, αφενός, παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και, αφετέρου, ανεπαρκή και αντιφατική αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 80 Το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι, σε περίπτωση που οι επίδικες ενισχύσεις συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή θα έπρεπε να τις επιτρέψει βάσει της παρεκκλίσεως που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, με το αιτιολογικό ότι δικαιολογούνται από τους σκοπούς της προστασίας του περιβάλλοντος και της βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας.

- 81 Κατά το κράτος μέλος αυτό, η Επιτροπή υπέπεσε σε διάφορες πλάνες κατά την εκτίμηση και τον χαρακτηρισμό του επίμαχου καθεστώτος ενισχύσεων.

- 82 Η Επιτροπή αρνήθηκε εσφαλμένα να δεχθεί ότι η σύμβαση είχε αναμφισβήτητα αποτελέσματα στην προστασία του περιβάλλοντος και στην οδική ασφάλεια. Αφενός, λόγω του γεγονότος ότι αποσκοπεί στην ανανέωση του στόλου των ισπανικών επαγγελματικών οχημάτων που πραγματοποιείται κατ' αρχήν χωρίς μεταβολή της χωρητικότητας, το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων επιτρέπει τη μείωση της μέσης ηλικίας των οχημάτων αυτών και, κατά συνέπεια, τη μείωση του ποσοστού εκπομπών ρυπογόνων αερίων (CO₂ και NO₂). Αφετέρου, για τους ίδιους λόγους, το καθεστώς ενισχύσεων διασφαλίζει μεγαλύτερη οδική ασφάλεια.
- 83 Από αυτή την εσφαλμένη εκτίμηση προκύπτουν διάφορες έννομες συνέπειες.
- 84 Όσον αφορά, πρώτον, την προστασία του περιβάλλοντος, η Επιτροπή παρερμήνευσε το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, στηριζόμενη στους κανόνες για τις ενισχύσεις υπέρ του περιβάλλοντος για να μην επιτρέψει τις επίδικες ενισχύσεις, στον βαθμό που πρόκειται για ενισχύσεις των επενδύσεων. Οι σχετικές διατάξεις των ως άνω κανόνων, που διευκρινίζουν ότι επιτρέπεται η εφαρμογή της διατάξεως αυτής στις ενισχύσεις των επενδύσεων μόνον αν περιορίζονται αυστηρά στο πρόσθετο κόστος που είναι αναγκαίο για την επίτευξη προτύπων υψηλότερων από εκείνα που επιβάλλει ο νόμος ή για τη συμμόρφωση προς νέα περιβαλλοντικά πρότυπα, έπρεπε να ερμηνευθούν ως ένα σύνολο κανόνων που είναι ενδεικτικοί για την πρακτική την οποία η Επιτροπή προτίθεται να ακολουθήσει και οι οποίοι εφαρμόζονται υπό την επιφύλαξη της εν λόγω διατάξεως. Κατά συνέπεια, οι κανόνες για τις ενισχύσεις υπέρ του περιβάλλοντος δεν μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της εφαρμογής της διατάξεως αυτής στις περιπτώσεις και μόνον που οι κανόνες αυτοί αφορούν. Εντεύθεν προκύπτει ότι οι επίδικες ενισχύσεις έπρεπε να επιτραπούν ως ενισχύσεις των επενδύσεων, μολοντί δεν πληρούν το σύνολο των κριτηρίων που καθορίζουν ειδικώς οι εν λόγω κανόνες.
- 85 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι οι επίδικες ενισχύσεις ήταν παράνομες.

86 Ακόμη και αν υποθεθεί ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν συνιστούν ενισχύσεις των επενδύσεων, αλλά ενισχύσεις για τη λειτουργία, η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα ότι αποκλείονταν, εν πάση περιπτώσει, από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης. Από τη νομολογία του Πρωτοδικείου προκύπτει, συγκεκριμένα, ότι σε τέτοιες ενισχύσεις μπορεί, υπό ορισμένες περιστάσεις, να γίνει δεκτή η εφαρμογή της διατάξεως αυτής (αποφάσεις της 8ης Ιουνίου 1995, T-459/93, Siemens κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1675, σκέψη 48, και της 27ης Ιανουαρίου 1998, T-67/94, Ladbroke Racing κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-1, σκέψεις 123 έως 165). Κατά τα λοιπά, από διάφορες ανακοινώσεις σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις προκύπτει ότι οι ενισχύσεις για τη λειτουργία μπορούν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω διατάξεως. Με την απόφασή της 2000/410/ΕΚ, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με το πρόγραμμα χορήγησης ενισχύσεων που σχεδιάζει να εφαρμόσει η Γαλλία υπέρ του γαλλικού λιμενικού κλάδου (ΕΕ 2000, L 155, σ. 52), η Επιτροπή κατέληξε ότι μια ενίσχυση για τη λειτουργία ήταν νόμιμη, λαμβάνοντας υπόψη μια δέσμη ενδείξεων, στις οποίες περιλαμβάνονταν οι περιορισμένες οικονομικές επιπτώσεις της επίμαχης ενισχύσεως, το γεγονός ότι οι δικαιούχοι ήταν ΜΜΕ και η έλλειψη αντιρρήσεων εκ μέρους των ενδιαφερομένων τρίτων. Εν προκειμένω μπορεί να παρατηρηθεί ότι συντρέχουν οι ίδιες περιστάσεις. Η Επιτροπή θα έπρεπε συνεπώς να δεχθεί ότι οι επίδικες ενισχύσεις ήταν έγκυρες.

87 Όσον αφορά, δεύτερον, την οδική ασφάλεια, το Βασίλειο της Ισπανίας ισχυρίζεται ότι η συλλογιστική της Επιτροπής είναι επίσης προδήλως εσφαλμένη. Εν πάση περιπτώσει, παρουσιάζει ελλιπή αιτιολογία. Εντεύθεν προκύπτει ότι οι επίδικες ενισχύσεις, έστω και αν δεν μπορούσαν να δικαιολογηθούν από λόγο αφορώντα την προστασία του περιβάλλοντος, θα έπρεπε, τουλάχιστον, να επιτραπούν λόγω του ότι συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια.

88 Τέλος, το Βασίλειο της Ισπανίας υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση έχει αντιφατική ή ακόμη και ελλιπή αιτιολογία. Η Επιτροπή χαρακτηρίζει διαδοχικά τις επίδικες ενισχύσεις ως ενισχύσεις των επενδύσεων (αιτιολογική σκέψη 35 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και ως ενισχύσεις για τη λειτουργία (αιτιολογική σκέψη 38 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

- 89 Η Επιτροπή απαντά ότι, αντίθετα προς όσα υποστηρίζει το Βασίλειο της Ισπανίας, το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων δεν αποσκοπεί ούτε στο να συμβάλει σε μεγαλύτερη προστασία του περιβάλλοντος ούτε στο να βελτιώσει την οδική ασφάλεια. Αντιθέτως, οι επίδικες ενισχύσεις χορηγήθηκαν με βάση τη συνολική αξία του οχήματος, χωρίς να ληφθεί υπόψη το επί πλέον κόστος που αφορά το περιβάλλον ή την ασφάλεια. Μπορεί το πολύ να γίνει δεκτό ότι έχουν, παρεμπιπτόντως, ευεργετικό αποτέλεσμα στους τομείς αυτούς.
- 90 Ένα τέτοιο αποτέλεσμα όμως δεν αρκεί για να εμπίπτουν οι επίδικες ενισχύσεις στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης. Οι κανόνες για τις ενισχύσεις υπέρ του περιβάλλοντος, οι οποίοι πρέπει να θεωρηθεί ότι εφαρμόζονται κατ' αναλογία στην οδική ασφάλεια, απαιτούν αντιθέτως οι επίμαχες ενισχύσεις να έχουν ως ειδικό προορισμό την προστασία του περιβάλλοντος. Επί πλέον, οι κανόνες αυτοί προβλέπουν ότι οι ενισχύσεις πρέπει να περιορίζονται στην αντιστάθμιση του επί πλέον κόστους που αυστηρώς επιβάλλεται στις οικείες επιχειρήσεις, πράγμα το οποίο προδήλως δεν συμβαίνει εν προκειμένω. Επί πλέον, είναι αναγκαίο οι επίδικες ενισχύσεις να μην είναι αντίθετες προς το κοινό συμφέρον, ενώ ορισμένες ενδείξεις, όπως η πλεονάζουσα ικανότητα του τομέα των οδικών μεταφορών, τείνουν να αποδείξουν ότι το καθεστώς των ενισχύσεων, για να είναι έγκυρο, θα έπρεπε να αποβλέπει στη μείωση των υφισταμένων ικανοτήτων και δεν θα έπρεπε να περιορίζεται στη διατήρηση της υφισταμένης καταστάσεως των ικανοτήτων αυτών.
- 91 Η Επιτροπή ισχυρίζεται εν συνεχεία ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ενισχύσεις των επενδύσεων. Αφενός, δεν έχουν τον περιορισμένο και ειδικό χαρακτήρα που είναι σύμφυτος με αυτή την κατηγορία ενισχύσεων. Αφετέρου, αφορούν επιβαρύνσεις που πρέπει να φέρουν οι επιχειρήσεις στο πλαίσιο της συνήθους εμπορικής δραστηριότητάς τους. Επομένως, πρέπει να χαρακτηρισθούν ενισχύσεις για τη λειτουργία. Η Επιτροπή αναφέρεται επί του σημείου αυτού κυρίως στην απόφαση της 8ης Μαρτίου 1988, 62/87 και 72/87, Exécutive régional wallon και Glaverbel κατά Επιτροπής (Συλλογή 1988, σ. 1573, σκέψεις 31 έως 34).

92 Τέλος, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι επαρκώς κατά νόμο αιτιολογημένη και η αιτιολογία δεν παρουσιάζει αντιφάσεις.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

93 Η Επιτροπή διαθέτει, για την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, ευρεία εξουσία εκτιμήσεως, της οποίας η άσκηση συνεπάγεται εκτιμήσεις οικονομικής και κοινωνικής φύσεως που πρέπει να γίνονται σε κοινοτικό πλαίσιο (βλ., για παράδειγμα, απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 1987, 310/85, Deufil κατά Επιτροπής, σ. 901, σκέψη 18). Ο δικαστικός έλεγχος της ασκήσεως της εν λόγω εξουσίας εκτιμήσεως περιορίζεται στην επαλήθευση της τηρήσεως των διαδικαστικών κανόνων και της υποχρεώσεως αιτιολογίας, καθώς και στον έλεγχο της ακρίβειας των πραγματικών περιστατικών που ελήφθησαν υπόψη και της απουσίας πλάνης περί το δίκαιο, πρόδηλης πλάνης περί την εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών ή καταχρήσεως εξουσίας (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 74).

94 Από το γράμμα των άρθρων 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', και 93 της Συνθήκης προκύπτει ότι η Επιτροπή «μπορεί» να θεωρήσει συμβατές προς την κοινή αγορά τις ενισχύσεις που αναφέρονται στην πρώτη από τις δύο διατάξεις. Επομένως, μολονότι η Επιτροπή πρέπει πάντοτε να αποφαινεται επί της συμβατότητας προς την κοινή αγορά των κρατικών ενισχύσεων που ελέγχει, ακόμη και αν αυτές δεν της έχουν κοινοποιηθεί (βλ. απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1990, C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, αποκαλούμενη «Boussac Saint Frères», Συλλογή 1990, σ. I-307, σκέψεις 15 έως 24), δεν υποχρεούται, πάντως, να κηρύσσει τις ενισχύσεις αυτές συμβατές με την κοινή αγορά.

- 95 Ωστόσο, αφενός, όπως υπενθυμίζεται στη σκέψη 69 της παρούσας απόφασεως, η Επιτροπή δεσμεύεται από τους κανόνες ή τις ανακοινώσεις που θεσπίζει σε θέματα ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, στον βαθμό που δεν αποκλίνουν από τους κανόνες της Συνθήκης ή γίνονται δεκτοί από τα κράτη μέλη. Αφετέρου, κατά το άρθρο 253 ΕΚ, η Επιτροπή πρέπει να αιτιολογεί τις αποφάσεις της, περιλαμβανομένων αυτών με τις οποίες αρνείται να κηρύξει ενισχύσεις συμβατές προς την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 76).
- 96 Από τους κανόνες για τις ενισχύσεις υπέρ του περιβάλλοντος προκύπτει ότι ο χαρακτηρισμός μιας ενισχύσεως ως ενισχύσεις των επενδύσεων ή ως ενισχύσεως για τη λειτουργία είναι ουσιώδης. Συγκεκριμένα, σε κάθε ένα από τους χαρακτηρισμούς αυτούς αντιστοιχεί διαφορετικό νομικό καθεστώς (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψεις 77 έως 80).
- 97 Εν προκειμένω, από την εξέταση της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν προκύπτει σαφώς το αν η Επιτροπή θεώρησε τις επίδικες ενισχύσεις ως ενισχύσεις των επενδύσεων ή ως ενισχύσεις για τη λειτουργία. Έτσι, η αιτιολογική σκέψη 35 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφήνει να εννοηθεί ότι πρόκειται για ενισχύσεις των επενδύσεων, ενώ η αιτιολογική σκέψη 38 αφήνει να εννοηθεί ότι πρόκειται για ενισχύσεις για τη λειτουργία.
- 98 Από την απαιτούμενη όμως από το άρθρο 253 ΕΚ αιτιολογία πρέπει να προκύπτει κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική της κοινοτικής αρχής που εξέδωσε την προσβαλλόμενη πράξη, κατά τρόπο που να καθιστά δυνατό στους ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους που δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου και, ενδεχομένως, να υπερασπίζονται τα δικαιώματά τους, καθώς και στον δικαστή να ασκεί τον έλεγχο του (προπαρατεθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 82).
- 99 Η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει συνεπώς από έλλειψη αιτιολογίας, όσον αφορά τη μη συμβατότητα του καθεστώτος ενισχύσεων που προβλέπει η σύμβαση προς τα κριτήρια που ορίζουν οι κανόνες για τις ενισχύσεις υπέρ του περιβάλλοντος.

- 100 Επομένως, πρέπει, λαμβανομένων υπόψη των διαπιστώσεων που εκτέθηκαν στις σκέψεις 79 και 99 της παρούσας αποφάσεως και χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί ο πρώτος λόγος ακυρώσεως που προέβαλε το Βασίλειο της Ισπανίας, να γίνει δεκτή η προσφυγή και να ακυρωθούν τα άρθρα 2 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 101 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 το Βασίλειο της Ισπανίας ζήτησε να καταδικαστεί η Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα και αυτή ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Ακυρώνει τα άρθρα 2 και 4 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 Ιδρύματος.

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

Puissochet

Macken

Cunha Rodrigues

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 13 Φεβρουαρίου 2003.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του τρίτου τμήματος

R. Grass

J.-P. Puissochet