

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)
της 26ης Σεπτεμβρίου 2002 *

Στην υπόθεση C-351/98,

Βασίλειο της Ισπανίας, εκπροσωπούμενο από τη R. Silva de Lapuerta, με τόπο
επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγον,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τους J. Guerra
Fernández και Δ. Τριανταφύλλου, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

που έχει ως αντικείμενο τη μερική ακύρωση 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),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: S. Alber

γραμματέας: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις αγορεύσεις των διαδίκων κατά τη συνεδρίαση της 31ης Ιανουαρίου 2002,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 7ης Μαΐου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

I - 8070

Απόφαση

- 1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 25 Σεπτεμβρίου 1998, το Βασίλειο της Ισπανίας ζήτησε, δυνάμει του άρθρου 173, πρώτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 230, πρώτο εδάφιο, ΕΚ), την ακύρωση των άρθρων 3 και 4 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, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).

Τα πραγματικά περιστατικά και η προσβαλλόμενη απόφαση

- 2 Με σύμβαση που συνήφθη στις 27 Σεπτεμβρίου 1994 μεταξύ του Υπουργείου Βιομηχανίας και Ενέργειας της Ισπανίας και του Instituto de Crédito Oficial (επίσημο πιστωτικό ιδρύματος), οι ισπανικές αρχές καθιέρωσαν σύστημα, το οποίο εφαρμόστηκε από τον Αύγουστο του 1994 έως τον Δεκέμβριο του 1996 υπό την επίδραση στην παρούσα υπόθεση μορφή και αποκαλείται «Plan Renove Industrial» (Σχέδιο επαγγελματικής ανανέωσης, στο εξής: ΣΕΑ), για να διευκολύνουν την αντικατάσταση επαγγελματικών οχημάτων υπέρ φυσικών προσώπων, μικρομεσαίων επιχειρήσεων (στο εξής: ΜΜΕ), οργανισμών τοπικής ή περιφερειακής δημόσιας διοικήσεως και τοπικών φορέων παροχής δημοσίων υπηρεσιών.
- 3 Το σύστημα συνίστατο σε επιδότηση επιτοκίων για πιστώσεις που συνάπτονταν για την αγορά ή τη χρηματοδοτική μίσθωση με προοπτική αγοράς νέου επιλέξιμου οχήματος. Οι χορηγούμενες στο πλαίσιο του ΣΕΑ πιστώσεις μπορούσαν να καλύπτουν έως το 70 % της τιμής αγοράς του νέου οχήματος εκτός ΦΠΑ, ενώ υπόθεση για την επιδότηση των επιτοκίων ήταν η σε αντιστάθμισμα οριστική απόσυρση από την αγορά επαγγελματικού οχήματος ταξινομημένου τουλάχιστον προ δεκαετίας (επταετίας για τους οδικούς ελκυστήρες) το οποίο πληρούσε ορισμένες προϋποθέσεις που καθορίζονταν ανάλογα με το είδος του οχήματος που επρόκειτο να αγορασθεί. Λαμβανομένης υπόψη της διάρκειας των χρησιμοποι-

ούμενων πιστώσεων, το ανώτατο όριο του ισοδυνάμου επιχορηγήσεως της επιδοτήσεως ήταν 6,5 % της τιμής αγοράς εκτός ΦΠΑ του νέου οχήματος.

- 4 Εκτιμώντας ότι το εν λόγω μέτρο δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποίησης, άρθρου 87, παράγραφος 1, ΕΚ), οι ισπανικές αρχές δεν το κοινοποίησαν στην Επιτροπή, όπως προβλέπουν οι διατάξεις του άρθρου 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 88, παράγραφος 3, ΕΚ).
- 5 Η Επιτροπή έλαβε γνώση του εν λόγω μέτρου από τον Τύπο. Αφού απέστειλε αρχικά αίτηση παροχής πληροφοριακών στοιχείων στις ισπανικές αρχές στις 9 Φεβρουαρίου 1995 και κατόπιν ανταλλαγής σειράς επιστολών με αυτές, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης. Ενημέρωσε σχετικά τις ισπανικές αρχές με έγγραφο της 26ης Ιουνίου 1996 και δημοσίευσε το έγγραφο αυτό στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (ΕΕ 1996, C 266, σ. 10), καλώντας όλους τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.
- 6 Οι ισπανικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους με έγγραφο της 26ης Ιουλίου 1996. Κανένα άλλο κράτος μέλος και κανένας τρίτος ενδιαφερόμενος δεν υπέβαλε παρατηρήσεις. Κατόπιν νέων αιτήσεων παροχής πληροφοριακών στοιχείων και νέας αλληλογραφίας και έπειτα από διμερή συνάντηση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και αυτών της Ισπανικής Κυβερνήσεως, η Επιτροπή εξέδωσε την προβαλλόμενη απόφαση.
- 7 Στο μέρος II των αιτιολογικών σκέψεων της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή υπενθυμίζει, κατ' αρχάς, ότι οι διεθνείς οδικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων ελευθερώθηκαν πλήρως στο εσωτερικό της Κοινότητας από την 1η Ιουνίου 1992 και την 1η Ιανουαρίου 1993, αντιστοίχως. Όσον αφορά τις ενδομεταφορές (κα-

μποτάζ), η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η ελευθέρωσή τους ισχύει στην πράξη από τις 30 Αυγούστου 1992 όσον αφορά τις οδικές μεταφορές επιβατών (εκτός από τα τακτικά δρομολόγια), ενώ πραγματοποιήθηκε σταδιακά μεταξύ 1990 και 1ης Ιουλίου 1998 για τις ενδομεταφορές.

- 8 Ακολουθώς, η Επιτροπή εκτιμά, όπως προκύπτει από το μέρος IV των αιτιολογικών σκέψεων της προσβαλλομένης απόφασης, ότι οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν υπέρ περιφερειακών δημόσιων αρχών ή τοπικών επιχειρήσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών, καθώς και οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν για την αγορά μικρών επαγγελματικών οχημάτων σε φυσικά πρόσωπα ή σε ΜΜΕ, εφόσον δεν είναι επαγγελματικές επιχειρήσεις μεταφορών (στο εξής: μη επαγγελματίες μεταφορείς) και ασκούν τη δραστηριότητά τους αποκλειστικά σε τοπική ή περιφερειακή κλίμακα, δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Συγκεκριμένα, κατά την Επιτροπή, οι επιδοτήσεις αυτές δεν επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Ειδικότερα, όσον αφορά τους μη επαγγελματίες μεταφορείς που ασκούν τη δραστηριότητά τους αποκλειστικά σε τοπική ή περιφερειακή κλίμακα, η Επιτροπή εκτιμά ότι το είδος των διαδρομών που πραγματοποιούν τα μικρά επαγγελματικά οχήματα, καθώς και η απουσία οικονομικά βιώσιμης εναλλακτικής επιλογής που να παρέχει τη δυνατότητα αναθέσεως των αντίστοιχων μεταφορών σε επαγγελματικές επιχειρήσεις μεταφορών, υποδηλώνουν τον μη επηρεασμό του ενδοκοινοτικού εμπορίου και της αγοράς μεταφορών. Η εκτίμηση αυτή επαναλαμβάνεται στα άρθρα 1 και 2 του διατακτικού της προσβαλλομένης απόφασης.
- 9 Αντιθέτως, η Επιτροπή εκτιμά ότι όλες οι άλλες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν, στο πλαίσιο του ΣΕΑ, σε φυσικά πρόσωπα ή σε ΜΜΕ (στο εξής: επίδικες ενισχύσεις) συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, οι οποίες είναι παράνομες και ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά. Η εκτίμηση αυτή επαναλαμβάνεται στο άρθρο 3 του διατακτικού της προσβαλλομένης απόφασης.
- 10 Αφενός, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επίδικες ενισχύσεις χρηματοδοτούνται με κρατικά έσοδα, νοθεύουν τον ανταγωνισμό μειώνοντας το σύνηθες κόστος της επιχειρηματικής δραστηριότητας όσων τις λαμβάνουν και επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος τείνει προς την πλήρη ελευ-

θέρωσή του. Συναφώς, η Επιτροπή τονίζει ότι οι δικαιούχοι των ενισχύσεων αυτών τελούν σε ανταγωνισμό με τις επιχειρήσεις μεταφορών που είναι εγκατεστημένες στην Ισπανία ή σε άλλα κράτη μέλη και δεν μπορούν να επωφεληθούν από αυτές. Ισχυρίζεται ότι, τουλάχιστον στην πράξη, το ΣΕΑ εισάγει δυσμενείς διακρίσεις εις βάρος των μεταφορέων που δεν είναι εγκατεστημένοι στην Ισπανία, οι οποίοι οφείλουν, αν επιθυμούν να λάβουν τις ενισχύσεις, να συνάψουν προηγούμενη συμφωνία με ισπανική επιχείρηση μεταφορών πρόθυμη να αποσύρει από την κυκλοφορία ανάλογο όχημα ταξινομημένο στο εν λόγω κράτος μέλος.

- 11 Αφετέρου, η Επιτροπή εκτιμά ότι για τις επίδικες ενισχύσεις δεν μπορεί να ισχύσει καμία εξαίρεση και, ειδικότερα, ότι δεν εμπίπτουν στην προβλεπόμενη στο άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης εξαίρεση υπέρ των ενισχύσεων που προορίζονται να διευκολύνουν την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων.
- 12 Συγκεκριμένα, ο αποκαλούμενος κανόνας de minimis, σύμφωνα με τον οποίο οι ενισχύσεις μικρής σημασίας δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 της Συνθήκης, ως προκύπτει από τους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις προς τις ΜΜΕ τους οποίους θέσπισε η Επιτροπή (βλ., αντιστοίχως, ΕΕ 1992, C 213, σ. 2, και ΕΕ 1996, C 213, σ. 4, καθώς και ΕΕ 1996, C 68, σ. 9), δεν τυγχάνει εφαρμογής στον τομέα των μεταφορών, ο οποίος περιλαμβάνει επίσης τις μεταφορές που εκτελούν οι μη επαγγελματίες μεταφορείς «για ίδιο λογαριασμό». Πράγματι, οι μεταφορές αυτές, καθώς και οι μεταφορές που εκτελούν οι ειδικευμένες επιχειρήσεις, μπορούν να αλληλοϋποκατασταθούν.
- 13 Εξάλλου, η δικαιολογία που επικαλούνται οι ισπανικές αρχές ότι σκοπός του ΣΕΑ είναι η προστασία του περιβάλλοντος δεν μπορεί να γίνει δεκτή, διότι, εκτός από την περίπτωση εξαιρέσεων που δεν ασκούν εν προκειμένω επιρροή, οι κοινοτικοί κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος (ΕΕ 1994, C 72, σ. 3, στο εξής: κανόνες για το περιβάλλον) προβλέπουν τη δυνατότητα χορηγήσεως κρατικών ενισχύσεων μόνο για να ευνοηθούν δραστηριότητες που βαίνουν πέρα από τα όσα απαιτούν οι εκ του νόμου επιταγές σε θέματα περιβάλλοντος, κάτι που δεν ισχύει για τις επίδικες ενισχύσεις. Συγκεκριμένα, οι επιδοτήσεις υπολογίζονται βάσει της αξίας του νέου αυτοκινήτου, ανεξάρτητα από κάθε οικολογική μέριμνα. Επιπλέον, οι οδικές μεταφορές χαρακτηρίζονται από πλεόνασμα

δυναμικού το οποίο αυξάνεται με το ΣΕΑ, καθότι αυτό παρέχει τη δυνατότητα αντικατάστασης παλαιών οχημάτων με νέα οχήματα ανώτερης κατηγορίας. Η Επιτροπή προσθέτει ότι, σύμφωνα με τη γενική πρακτική που ακολουθεί σε θέματα ενισχύσεων, επιτρέπει τις ενισχύσεις για νέες επενδύσεις που άλλως δεν θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν, αλλά όχι τις ενισχύσεις για επενδύσεις που προορίζονται αποκλειστικά για αντικατάσταση.

- 14 Η Επιτροπή εκτιμά, επίσης, ότι υπάρχει κίνδυνος σωρεύσεως με άλλες ενισχύσεις που έχει ήδη εγκρίνει.
- 15 Τέλος, η Επιτροπή αποφασίζει ότι οι επιχορηγήσεις που συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, πρέπει να αναζητούνται από τους δικαιούχους προκειμένου να αποκαθίστανται οι συνθήκες ανταγωνισμού που ίσχυαν πριν από τη χορήγησή τους. Αναφέρει ότι οι επίδικες ενισχύσεις χορηγήθηκαν παρανόμως, ότι δεν κατέστησαν νόμιμες λόγω του διαστήματος που μεσολάβησε από τη θέση σε ισχύ του ΣΕΑ και απορρίπτει το επιχειρημα των ισπανικών αρχών ότι, δεδομένης της μικρής σημασίας των εν λόγω ενισχύσεων, η ανάκτησή τους δεν συνάδει προς την αρχή της αναλογικότητας. Η απαίτηση ανακτήσεως αναφέρεται στο άρθρο 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

- 16 Κατόπιν της ασκήσεως προσφυγής από το Βασίλειο της Ισπανίας, η Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) άσκησε ενώπιον του Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων παράλληλη προσφυγή, αποβλέποντας επίσης στην ακύρωση των άρθρων 3 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Η εν λόγω προσφυγή πρωτοκολλήθηκε με αριθμό T-55/99. Η διαδικασία ενώπιον του Πρωτοδικείου διεξήχθη κανονικώς.

- 17 Με διάταξη της 25ης Ιανουαρίου 2000, κατόπιν ακροάσεως των διαδίκων, το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν των άρθρων 47, τρίτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου και 82α, παράγραφος 1, στοιχείο α', του Κανονισμού Διαδικασίας, ανέστειλε τη διαδικασία μέχρι της εκδόσεως οριστικής αποφάσεως του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-55/99. Με απόφαση της 29ης Σεπτεμβρίου 2000, T-55/99, CETM κατά Επιτροπής (Συλλογή 2000, σ. Π-3207), το Πρωτοδικείο απέρριψε την προσφυγή της CETM.
- 18 Η Ισπανική Κυβέρνηση, όταν ερωτήθηκε σχετικά, απάντησε στο Δικαστήριο ότι η ενώπιόν του διαδικασία έπρεπε να συνεχιστεί παρά την έκδοση της προπαρατεθείσας αποφάσεως του Πρωτοδικείου CETM κατά Επιτροπής.
- 19 Το Βασίλειο της Ισπανίας ζητεί από το Δικαστήριο:
- να ακυρώσει τα άρθρα 3 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως,
 - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 20 Η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο:
- να απορρίψει την προσφυγή ως αβάσιμη,
 - να καταδικάσει το Βασίλειο της Ισπανίας στα δικαστικά έξοδα.

Επί της προσφυγής

- 21 Προς στήριξη της προσφυγής της, η Ισπανική Κυβέρνηση προβάλλει πέντε λόγους ακυρώσεως. Πρώτον, οι επίδικες ενισχύσεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Δεύτερον, ακόμη και αν συνιστούσαν ενισχύσεις εμπίπτουσες στη διάταξη αυτή, έπρεπε να εγκριθούν βάσει του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ, της Συνθήκης. Τρίτον, η Επιτροπή παραβίασε την αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης. Τέταρτον, η υποχρέωση ανακτήσεως των επίδικων ενισχύσεων συνιστά παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας. Τέλος, πέμπτον, η απόφαση δεν είναι αιτιολογημένη όσον αφορά την εν λόγω υποχρέωση ανακτήσεως.

Επί του λόγου ακυρώσεως που αντλείται από την παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 22 Σύμφωνα με την Ισπανική Κυβέρνηση, τα αναφερόμενα στο άρθρο 3 της προσβαλλομένης αποφάσεως μέτρα δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.
- 23 Πρώτον, οι επίδικες ενισχύσεις δεν ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένες παραγωγές. Συγκεκριμένα, απευθύνονται σε μη καθορισμένο σύνολο δυνατικών δικαιούχων. Επιπλέον, δεν εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις, εφόσον οι μεταφορείς που δεν ήταν εγκαταστημένοι στην Ισπανία μπορούσαν να επωφεληθούν από αυτά είτε συνάπτοντας συμφωνία με τον ιδιοκτήτη οχήματος ταξινομημένου στην Ισπανία, ο οποίος να είναι πρόθυμος να το αποσύρει, είτε ταξινομώντας τα δικά τους οχήματα στην Ισπανία προτού τα αποσύρουν. Η Ισπανική Κυβέρνηση προσθέτει ότι το γεγονός ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις δεν εμπίπτουν στο ΣΕΑ ανταποκρίνεται στη

φύση και την οικονομία του συστήματος, το οποίο αποβλέπει στην προώθηση της προστασίας του περιβάλλοντος, της οδικής ασφάλειας και της ανανεώσεως του στόλου των οχημάτων: συγκεκριμένα, οι μεγάλες επιχειρήσεις ανανεώνουν τον στόλο των οχημάτων τους πολύ πιο συχνά από τις μικρότερες επιχειρήσεις, οπότε δεν χρειάζονται ενισχύσεις για τον σκοπό αυτό.

- 24 Συναφώς, η Ισπανική Κυβέρνηση παραπέμπει στον ορισμό της «ειδικής επιδοτήσεως», ως έχει στο άρθρο 2, σημείο 2.1, στοιχείο β', της συμφωνίας για τις επιδοτήσεις και τα αντισταθμιστικά μέτρα που περιέχεται στο παράρτημα 1Α της Συμφωνίας περί ιδρύσεως του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (στο εξής: συμφωνία για τις επιδοτήσεις), η οποία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/800/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με την εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σύναψη των συμφωνιών που απέρρευσαν από τις πολυμερείς διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης (1986-1994), καθόσον αφορά τα θέματα που εμπíπτουν στις αρμοδιότητές της (ΕΕ L 336, σ. 1). Σύμφωνα με την κυβέρνηση αυτή, ο εν λόγω ορισμός, όπως διευκρινίζεται με την υποσημείωση 2 της οικείας διατάξεως της συμφωνίας για τις επιδοτήσεις, δεν περιλαμβάνει τις επιδοτήσεις που χορηγούνται με 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 επιχειρήσεως». Η Ισπανική Κυβέρνηση συνάγει ότι το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΑ πληροί το κριτήριο της συμφωνίας του προς τη φύση και την οικονομία του συστήματος, οπότε δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «ενίσχυση» υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.
- 25 Δεύτερον, οι επίδικες ενισχύσεις δεν νοθεύουν τον ανταγωνισμό και δεν επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο.
- 26 Η Ισπανική Κυβέρνηση αναφέρεται, κατ' αρχάς, στους θεσπισθέντες από την Επιτροπή προαναφερθέντες κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις προς τις ΜΜΕ και, μεταξύ άλλων, στον περιεχόμενο σ' αυτούς κανόνα de minimis. Η Επιτροπή αποτίμησε σε 100 000 ECU ανά επιχείρηση και για χρονικό διάστημα τριών

ετών το ποσό της ενισχύσεως μέχρι του οποίου δεν τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Σύμφωνα όμως με την κυβέρνηση αυτή, ακόμη και αν οι κοινοτικοί κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις προς τις ΜΜΕ δεν τυγχάνουν εφαρμογής στον τομέα των μεταφορών, οι λόγοι για τους οποίους θεσπίστηκε ο κανόνας de minimis έπρεπε να οδηγήσουν στην εν προκειμένω εφαρμογή του κανόνα αυτού.

- 27 Ακολούθως, η Ισπανική Κυβέρνηση επικαλείται ορισμένα πραγματικά στοιχεία προκειμένου να αποδείξει τη μικρή επίδραση των επίδικων ενισχύσεων στην κοινή αγορά. Ισχυρίζεται, μεταξύ άλλων, ότι οι ενισχύσεις αυτές απευθύνονται, κυρίως, μόνο σε επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, σε τοπική κλίμακα, καθώς και σε επαγγελματίες μεταφορείς η πλειονότητα των οποίων διαθέτει μικρό μόνον αριθμό οχημάτων. Έτσι, το ΣΕΑ αφορά κυρίως οχήματα που δεν τελούν σε ανταγωνισμό με αυτά άλλων κρατών μελών.
- 28 Όσον αφορά, ειδικότερα, τους μη επαγγελματίες μεταφορείς που πραγματοποιούν μεταφορές αποκλειστικά για ίδιο λογαριασμό, η Ισπανική Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει ότι οι μεταφορές αυτές δεν τελούν σε ανταγωνισμό με τις μεταφορές που πραγματοποιούνται για λογαριασμό τρίτων από επαγγελματίες μεταφορείς, με την έκθεσή της COM(1998) 47 τελικό, της 4ης Φεβρουαρίου 1998, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σ' ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό (ΕΕ L 279, σ. 1), η οποία περιέχει απολογισμό των δραστηριοτήτων ενδομεταφορών μεταξύ 1990 και 1995 και σύμφωνα με την οποία οι ενδομεταφορές για ίδιο λογαριασμό σε ένα κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος εγκαταστάσεως είναι τόσο αμελητέες που δεν λαμβάνονται υπόψη.
- 29 Η Ισπανική Κυβέρνηση προβάλλει, επίσης, σειρά επιχειρημάτων για να αποδείξει ότι οι επαγγελματίες μεταφορές για λογαριασμό τρίτων και οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό δεν αποτελούν ενιαία αγορά.

- 30 Κατά την άποψή της, η δικαιολογία που προέβαλε η Επιτροπή για να αποδείξει την επίδραση στον ανταγωνισμό και στο εμπόριο, ήτοι η ελευθέρωση των οδικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, δεν είναι, εν πάση περιπτώσει, επαρκής για να αποδειχθεί η επίδραση αυτή. Αναφερόμενη στις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 13ης Μαρτίου 1985, 296/82 και 318/82, Κάτω Χώρες και Leeuwarder Papierwarenfabriek κατά Επιτροπής (Συλλογή 1985, σ. 809), και της 24ης Οκτωβρίου 1996, C-329/93, C-62/95 και C-63/95, Γερμανία κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1996, σ. I-5151), η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η διαπίστωση του επηρεασμού του μεταξύ κρατών μελών εμπορίου πρέπει να αιτιολογείται, ειδικότερα, σε σχέση με την πραγματική κατάσταση της εξεταζομένης αγοράς, με το μερίδιο της αγοράς των δικαιούχων της ενισχύσεως επιχειρήσεων, με την κατάσταση των επιχειρήσεων που τελούν σε ανταγωνισμό καθώς και με τα εμπορικά ρεύματα των οικείων υπηρεσιών ή προϊόντων μεταξύ των κρατών μελών. Κανένα όμως από τα ως άνω στοιχεία αιτιολογήσεως δεν περιέχεται στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- 31 Τέλος, κατά την Ισπανική Κυβέρνηση, οι δικαιούχοι των επίδικων ενισχύσεων που μπορούν πράγματι να ανταγωνιστούν τους μεταφορείς άλλων κρατών μελών περιορίζονται σε αυτούς που έχουν αγοράσει τα μεγαλύτερα οχήματα, τα δε επιδοτούμενα οχήματα αυτής της κατηγορίας αντιπροσωπεύουν μόνον το 0,1 % του στόλου των επαγγελματικών οχημάτων.
- 32 Η Επιτροπή αμφισβητεί τον ισχυρισμό ότι το ΣΕΑ δεν ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένες παραγωγές και συνιστά, ως εκ τούτου, μέτρο γενικού περιεχομένου που δεν αποτελεί σύστημα ενισχύσεων υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Πρώτον, το ΣΕΑ ευνοεί μόνον τις επιχειρήσεις που χρειάζονται επαγγελματικά οχήματα και, επομένως, όσες δεν έχουν τέτοιου είδους ανάγκες δεν μπορούν να λάβουν τις επίδικες ενισχύσεις. Δεύτερον, μεταξύ των επιχειρήσεων, μόνον οι ΜΜΕ είναι επιλέξιμες στο πλαίσιο του ΣΕΑ. Τρίτον, το γεγονός ότι οι κατηγορίες των δικαιούχων καθορίζονται απρόσωπα δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τον επιλεκτικό χαρακτήρα των εν λόγω ενισχύσεων. Τέταρτον, το ότι αποκλείονται οι μεγάλες επιχειρήσεις ουδόλως δικαιολογείται από τη «φύση και την οικονομία του συστήματος» υπό την έννοια της νομολογίας του Δικαστηρίου. Πέμπτον, οι κανόνες της συμφωνίας για τις επιδοτήσεις δεν ασκούν επιρροή ως προς την αξιολόγηση ενός μέτρου υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ειδικότερα όσον αφορά την επιλεκτικότητά του.

- 33 Η Επιτροπή απορρίπτει, επίσης, τον ισχυρισμό ότι το ΣΕΑ δεν νοθεύει τον ανταγωνισμό ή δεν έχει επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.
- 34 Η Επιτροπή τονίζει ότι το Βασίλειο της Ισπανίας επικαλείται τον κανόνα de minimis χωρίς να αποδεικνύει ότι οι επιχειρήσεις δεν λαμβάνουν επιδοτήσεις ανώτερες από το ισχύον όριο. Υπενθυμίζει ότι ο εν λόγω κανόνας δεν τυγχάνει, εν πάση περιπτώσει, εφαρμογής στον τομέα των μεταφορών, διότι αυτός χαρακτηρίζεται, αφενός, από πλεόνασμα δυναμικού, οπότε οποιαδήποτε ενίσχυση, ακόμη και αν είναι μικρή, επιδεινώνει αυτό το πρόβλημα και, αφετέρου, από πολύ μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων, ιδίως στην Ισπανία, οπότε μια ενίσχυση, έστω μικρή, που χορηγείται σε κάθε επιχείρηση έχει σημαντική επίδραση στο σύνολο του τομέα. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι το από απόψεως όγκου συνολικό δυναμικό του στόλου των επαγγελματικών οχημάτων στην Ισπανία αυξήθηκε λόγω της καθιέρωσης του ΣΕΑ.
- 35 Η Επιτροπή υποστηρίζει, περαιτέρω, ότι οι επαγγελματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων και οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό αποτελούν τμήματα της ίδιας αγοράς, εφόσον οι παρεχόμενες υπηρεσίες μπορούν κάλλιστα να αλληλοϋποκατασταθούν. Το γεγονός ότι από τη σχετική με τις ενδομεταφορές έκθεση της 4ης Φεβρουαρίου 1998 προκύπτει ότι οι επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές για ίδιο λογαριασμό έκαναν περιορισμένη μόνο χρήση της δυνατότητας εκτέλεσης ενδομεταφορών σε άλλα κράτη μέλη μεταξύ 1990 και 1995 είναι εντελώς φυσιολογικό, διότι μόνο μετά τη θέση σε ισχύ του κανονισμού (ΕΚ) 792/94 της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 1994, για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, όσον αφορά τους οδικούς μεταφορείς που ενεργούν για ίδιο λογαριασμό (ΕΕ L 92, σ. 13), είχαν οι επιχειρήσεις αυτές ελεύθερη πρόσβαση στις ενδομεταφορές.
- 36 Όσον αφορά την επίδραση στον ανταγωνισμό, η Επιτροπή τονίζει επίσης ότι, ακόμη και αν οι επίδικες ενισχύσεις δεν επηρεάζουν τις τιμές που εφαρμόζουν οι δικαιούχοι, δεδομένου του χρόνου αποσβέσεως των οχημάτων, ενισχύουν, εν πάση περιπτώσει, την οικονομική τους θέση. Το γεγονός ότι, με την καθιέρωση του ΣΕΑ, ανανεώθηκε

μόνον το 0,5 % του ισπανικού στόλου επαγγελματικών οχημάτων δεν ασκεί επιρροή. Αφενός, η Επιτροπή, εκδίδοντας την προσβαλλόμενη απόφαση, δεν μπορούσε να προδικάσει το πραγματικό αποτέλεσμα των εν λόγω ενισχύσεων και, αφετέρου, ως σημείο αναφοράς πρέπει να θεωρηθεί ο στόλος των ταξινομημένων τουλάχιστον προ δεκαετίας οχημάτων που μπορούσαν να τύχουν των ενισχύσεων αυτών και όχι το σύνολο του στόλου των επαγγελματικών οχημάτων.

- 37 Όσον αφορά, ειδικότερα, τον επηρεασμό του ενδοκοινοτικού εμπορίου, η Επιτροπή προβάλλει διάφορα επιχειρήματα για να τον αποδείξει και υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν ήταν αναγκαία η ανάλυση των συγκεκριμένων επιπτώσεων των επίδικων ενισχύσεων επί του ενδοκοινοτικού εμπορίου, εφόσον οι περιστάσεις από τις οποίες προέκυπτε σαφώς η ζημία για το εμπόριο (τομέας ανοικτός στον ανταγωνισμό, πλεόνασμα δυναμικού, ενίσχυση της οικονομικής ικανότητας και δυνατότητες δράσεως των δικαιούχων επιχειρήσεων σε σχέση με τους αλλοδαπούς ανταγωνιστές) μνημονεύονταν στην προσβαλλόμενη απόφαση, κατά δε τη νομολογία δεν απαιτείται λεπτομερής οικονομική ανάλυση, ειδικότερα όταν πρόκειται για μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση. Η Επιτροπή επικαλείται συναφώς την απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998, T-214/95, *Vlaams Gewest κατά Επιτροπής* (Συλλογή 1998, σ. II-717).

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 38 Το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης ορίζει τις εμπόσεις στις ρυθμίσεις της Συνθήκης ενισχύσεις ως τις ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής, κατά το μέτρο που επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο.
- 39 Πρώτον, πρέπει να εξεταστεί το επιχείρημα της Ισπανικής Κυβερνήσεως ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν ευνοούν ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένες παραγωγές.

- 40 Επιβάλλεται κατ' αρχάς η διαπίστωση ότι, ανεξάρτητα από το ζήτημα αν το ΣΕΑ εισάγει ή δεν εισάγει δυσμενείς διακρίσεις, δεν παρέχει οφέλη σε μη ΜΜΕ και, συνεπώς, αφορά ειδικώς ορισμένες επιχειρήσεις, μολονότι ο αριθμός τους δεν είναι περιορισμένος.
- 41 Ακολούθως, πρέπει να σημειωθεί ότι το γεγονός ότι οι μη ΜΜΕ δεν επωφελούνται από το ΣΕΑ δεν δικαιολογείται λόγω της φύσεως και της οικονομίας του συστήματος στο οποίο αυτό εντάσσεται, με αποτέλεσμα ενδεχομένως να μη θεωρηθεί ενίσχυση εμπίπτουσα στο άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.
- 42 Η έννοια της ενισχύσεως έχει, ασφαλώς, ερμηνευθεί από το Δικαστήριο ως μη αφορώσα μέτρα που διαφοροποιούν τις επιχειρήσεις όσον αφορά τις επιβαρύνσεις, εφόσον η διαφοροποίηση αυτή δικαιολογείται από τη φύση ή την οικονομία του συστήματος των οικείων επιβαρύνσεων (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 2ας Ιουλίου 1974, 173/73, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 351, σκέψη 33, της 17ης Μαρτίου 1993, C-72/91 και C-73/91, Sloman Neptun, Συλλογή 1993, σ. I-887, σκέψη 21, και της 20ής Σεπτεμβρίου 2001, C-390/98, Banks, Συλλογή 2001, σ. I-6117, σκέψη 33).
- 43 Εντούτοις, εν προκειμένω, οι επίδικες επιβαρύνσεις είναι αυτές που απορρέουν από την ανάγκη των επιχειρήσεων να ανανεώσουν τα επαγγελματικά τους οχήματα, επιβαρύνσεις που κανονικά βαρύνουν τον προϋπολογισμό τους. Επομένως, η στήριξη προς ορισμένες επιχειρήσεις για να καλυφθεί μέρος των επιβαρύνσεων αυτών δεν δικαιολογείται από τη φύση και την οικονομία του συστήματος των οικείων επιβαρύνσεων και πρέπει να θεωρηθεί ότι ευνοεί τις επιχειρήσεις αυτές. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι λόγοι που προβάλλει η Ισπανική Κυβέρνηση για να εξηγήσει τον αποκλεισμό των μεγάλων επιχειρήσεων από τα πλεονεκτήματα του ΣΕΑ δεν μπορούν παρά να θεωρηθούν ως δικαιολογίες του σκοπού του μέτρου και όχι ως στοιχεία βάσει των οποίων αποκλείεται ο χαρακτηρισμός του ως ενισχύσεως.

- 44 Τέλος, το γεγονός ότι, στο πλαίσιο της συμφωνίας για τις επιδοτήσεις, οι επίδικες ενισχύσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «ειδική επιδότηση» δεν μπορεί να περιορίσει το εύρος του ορισμού των κατά το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης ενισχύσεων.
- 45 Συνεπώς, το πρώτο επιχείρημα που προβάλλει η Ισπανική Κυβέρνηση για να υποστηρίξει ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης πρέπει να απορριφθεί.
- 46 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν νοθεύουν τον ανταγωνισμό και δεν επηρεάζουν το ενδοκοινοτικό εμπόριο, πρέπει κατ' αρχάς να εξεταστούν τα στοιχεία που προβάλλει η Ισπανική Κυβέρνηση σχετικά με τους μη επαγγελματίες μεταφορείς που εκτελούν μεταφορές αποκλειστικώς για ίδιο λογαριασμό. Συναφώς, η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι οι μεταφορείς αυτοί δεν τελούν σε ανταγωνισμό με τους επαγγελματίες μεταφορείς και ότι η Επιτροπή όφειλε να εφαρμόσει ως προς αυτούς τον κανόνα de minimis.
- 47 Οι επιλογές ως προς τη διαχείριση των επιχειρήσεων αυτών, όσον αφορά την κάλυψη από άλλες επιχειρήσεις ή από τις ίδιες των αναγκών τους σε θέματα μεταφορών, ασκούν ασφαλώς επιρροή στην αγορά των μεταφορών. Συγκεκριμένα, όταν ένας μη επαγγελματίας μεταφορέας επενδύει σε μέσα μεταφορών για να εκτελεί ο ίδιος το σύνολο ή μέρος των μεταφορών που απαιτούν οι δραστηριότητές του, περιορίζει, κατ' αρχήν για ορισμένο χρονικό διάστημα, την αγορά στην οποία έχουν πρόσβαση οι επαγγελματίες μεταφορείς. Αυτό ισχύει, εξάλλου, για όλες τις αγορές υπηρεσιών ή προϊόντων που μια επιχείρηση μπορεί είτε να εξασφαλίσει ή να παρασκευάσει μόνη της για να καλύψει τις ανάγκες της είτε να ζητήσει την παροχή τους από άλλους προμηθευτές.
- 48 Πάντως, οι διαφορές της καταστάσεως μεταξύ επαγγελματιών μεταφορέων και επιχειρήσεων που πραγματοποιούν μεταφορές για να καλύψουν μόνον τις δικές τους

ανάγκες είναι τέτοιες που είναι αδύνατο να θεωρηθεί ότι οι τελευταίες συμμετέχουν στην αγορά των μεταφορών και αποτελούν τμήμα του τομέα μεταφορών. Ειδικότερα, οι επιχειρήσεις αυτές δεν έχουν και δεν αναζητούν πελάτες για να τους παράσχουν υπηρεσίες μεταφορών και καθεμία από αυτές εκτελεί μεταφορές που μπορούν να υποκαταστήσουν τις προτεινόμενες από τους επαγγελματίες μεταφορείς μόνον μέχρι του ορίου των ιδίων αναγκών τους. Έτσι, η κατάσταση των επαγγελματιών μεταφορέων και η κατάσταση των επιχειρήσεων που εκτελούν μεταφορές μόνο για ίδιο λογαριασμό δεν είναι επαρκώς ομοιογενείς ώστε να καθορίσουν την ένταξη δύο κατηγοριών στον ίδιο τομέα και τη δράση τους στην ίδια αγορά.

- 49 Επομένως, ναι μεν η Επιτροπή είχε δικαίωμα να εξετάσει την επίδραση που είχε στον τομέα των μεταφορών η χορήγηση των επίδικων ενισχύσεων στους μη επαγγελματίες μεταφορείς, δεν μπορούσε, όμως, να τους θεωρήσει απλώς ως επιχειρήσεις του τομέα των μεταφορών.
- 50 Συνεπώς, η Επιτροπή δεν μπορούσε να αρνηθεί να εξετάσει αν, όπως υποστήριζαν οι ισπανικές αρχές, ο κανόνας de minimis ίσχυε για τις ενισχύσεις προς τους μη επαγγελματίες μεταφορείς, η εφαρμογή του οποίου αποκλείεται μόνο, σύμφωνα με τις ανακοινώσεις της Επιτροπής, για ορισμένους τομείς και για τις ενισχύσεις στις εξαγωγές.
- 51 Συναφώς, πρέπει να σημειωθεί ότι, ναι μεν το Δικαστήριο έκρινε ότι το σχετικά χαμηλό ύψος μιας ενισχύσεως ή το σχετικά μέτριο μέγεθος της λαμβάνουσας την ενίσχυση επιχειρήσεως δεν αποκλείουν a priori τη δυνατότητα επηρεασμού του ενδοκοινοτικού εμπορίου (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, C-142/87, Βέλγιο κατά Επιτροπής, αποκαλούμενη «Tubemeuse», Συλλογή 1990, σ. I-959, σκέψη 43), το χαμηλό, όμως, ύψος των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν σε μια επιχείρηση για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα αποκλείει, σε ορισμένους οικονομικούς τομείς, τον επηρεασμό του ενδοκοινοτικού εμπορίου.

- 52 Έτσι, η Επιτροπή έκρινε, στο πλαίσιο της εξουσίας εκτιμήσεως που διαθέτει για να αξιολογεί τις πιθανές οικονομικές συνέπειες των μέτρων ενισχύσεων, ότι, εκτός από ορισμένους τομείς που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερες συνθήκες ανταγωνισμού και από τις ενισχύσεις στις εξαγωγές, οι ενισχύσεις ποσών κατώτερων από τα οριζόμενα στους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις προς τις ΜΜΕ καθώς και στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis (ΕΕ 1996, C 68, σ. 9) δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στα άρθρα 92 και 93 της Συνθήκης. Τα ποσά που έλαβε υπόψη της η Επιτροπή δεν έχουν αμφισβητηθεί μέχρι τώρα.
- 53 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 (αποφάσεις της 24ης Φεβρουαρίου 1987, 310/85, Deufil κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 901, σκέψη 22, της 24ης Μαρτίου 1993, C-313/90, CIRFS κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-1125, σκέψη 36, της 15ης Οκτωβρίου 1996, C-311/94, IJssel-Vliet, Συλλογή 1996, σ. I-5023, σκέψη 43). Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να αρνηθεί την εφαρμογή του κανόνα de minimis επί ενισχύσεων που χορηγούνται σε επιχειρήσεις ανήκουσες σε τομείς στους οποίους οι ισχύουσες διατάξεις δεν αποκλείουν την εφαρμογή του.
- 54 Υπό τις συνθήκες αυτές, τα άρθρα 3 και 4 της προσβαλλομένης απόφασης πρέπει να ακυρωθούν, καθόσον αφορούν τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε φυσικά πρόσωπα ή σε ΜΜΕ που ασχολούνται με δραστηριότητες διαφορετικές από τις δραστηριότητες μεταφορών και το ποσό των οποίων είναι κατώτερο από το όριο de minimis που έχει καθοριστεί με τους κανόνες και τις ανακοινώσεις της Επιτροπής, ως ίσχυαν κατά την ημερομηνία χορηγήσεως των ενισχύσεων.
- 55 Όσον αφορά τις υπερβαίνουσες το εν λόγω όριο de minimis ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε μη επαγγελματίες μεταφορείς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αιτιολογεί την επίδρασή τους στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο αποκλειστικά σε σχέση με τον τομέα των μεταφορών.

- 56 Συναφώς, με την προσβαλλόμενη απόφαση η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι οι επιδίκες ενισχύσεις επηρεάζουν τον ανταγωνισμό με τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες τόσο στην Ισπανία όσο και στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον η ελευθέρωση των οδικών μεταφορών άνοιξε τον ανταγωνισμό με τις επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών στον τομέα των διεθνών μεταφορών ή των ενδομεταφορών. Στην πράξη, οι τελευταίες αυτές επιχειρήσεις υφίστανται διακρίσεις, δεδομένου ότι έχουν δυσχερέστερη πρόσβαση στο σύστημα που καθιερώθηκε με το ΣΕΑ.
- 57 Πρέπει, κατ' αρχάς, να σημειωθεί ότι το επιχείρημα της Επιτροπής ότι το ΣΕΑ εισάγει διακρίσεις είναι αβάσιμο. Κατά πάγια νομολογία, διάκριση συνιστά ιδίως η διαφορετική αντιμετώπιση ομοίων καταστάσεων, συνεπιφέρουσα μειονέκτημα για ορισμένους επιχειρηματίες σε σχέση με άλλους, χωρίς η διαφορετική αυτή μεταχείριση να δικαιολογείται από την ύπαρξη αντικειμενικών και σημαντικών διαφορών (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1962, 17/61 και 20/61, Klöckner-Werke και Hoesch κατά Ανωτάτης Αρχής, Συλλογή τόμος 1954/1964, σ. 787, της 15ης Ιανουαρίου 1985, 250/83, Finsider κατά Επιτροπής, Συλλογή 1985, σ. 131, σκέψη 8, και προπαρατεθείσα Banks, σκέψη 35). Το θεσπισθέν από μια δημόσια αρχή μέτρο ενισχύσεως των επενδύσεων, όμως, εξ ορισμού έχει εφαρμογή μόνο εντός των εδαφικών ορίων ευθύνης της εν λόγω αρχής, δεν μπορεί δε να της προσαφθεί ότι δεν παρέχει το ίδιο πλεονέκτημα και σε επιχειρήσεις μη εγκατεστημένες εντός των ως άνω εδαφικών ορίων, δεδομένου ότι αυτές τελούν σε κατάσταση εντελώς διαφορετική από την κατάσταση των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες εντός των εν λόγω εδαφικών ορίων. Εντούτοις, η ως άνω διευκρίνιση δεν αποκλείει τον χαρακτηρισμό ως «ενισχύσεως», υπό την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ενός τέτοιου μέτρου ενισχύσεως, εφόσον αυτό πληροί τα προβλεπόμενα από τη διάταξη αυτή κριτήρια.
- 58 Συναφώς, σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι δυνατόν να προκύπτει, από τις ίδιες τις συνθήκες υπό τις οποίες έχει χορηγηθεί η ενίσχυση, ότι αυτή είναι ικανή 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. προπαρατεθείσες αποφάσεις Κάτω Χώρες και Leeuwarder Papierwarenfabriek κατά Επιτροπής, σκέψη 24, και Γερμανία κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 52, καθώς και την απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2000, C-15/98 και C-105/99, Ιταλία και Sardegna Lines κατά Επι-

τροπής, Συλλογή 2000, σ. I-8855, σκέψη 66). Σε αντίθεση, όμως, προς ό,τι υποστηρίζει η Ισπανική Κυβέρνηση, η αιτιολογία της προσβαλλομένης απόφασης, όπως εκτίθεται στην πρώτη περίοδο της σκέψεως 56 της παρούσας απόφασης, αρκεί για τον χαρακτηρισμό των επιπτώσεων του ΣΕΑ στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, εφόσον αυτό εφαρμόζεται σε αόριστο αριθμό δικαιούχων πέρα από το όριο de minimis, αφορά υπηρεσίες η παροχή των οποίων είναι ελεύθερη μεταξύ κρατών μελών, είναι δε εκ της φύσεώς τους δυνατή η προσφορά τους σε διακρατικό επίπεδο. Συναφώς, το γεγονός ότι, στην πράξη, περιορισμένος μόνον αριθμός επαγγελματιών μεταφορέων άλλων κρατών μελών εκτελεί ενδομεταφορές στην Ισπανία δεν ασκεί επιρροή, στον βαθμό που το ΣΕΑ μπορούσε πράγματι να ανακόψει την ανάπτυξη της παροχής τέτοιου είδους υπηρεσιών.

- 59 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς την επίδραση των επίδικων ενισχύσεων στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο όσον αφορά αυτές τις υπερβαίνουσες το όριο de minimis ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε μη επαγγελματίες μεταφορείς.
- 60 Η ίδια αιτιολογία ισχύει κατά μείζονα λόγο για τις υπερβαίνουσες το όριο de minimis ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε επαγγελματίες μεταφορείς.
- 61 Πρέπει ακόμη να εξεταστεί το ζήτημα αν, όσον αφορά τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε επαγγελματίες μεταφορείς για ποσό κατώτερο από το όριο de minimis, η Επιτροπή αιτιολόγησε επαρκώς την επίδραση των ενισχύσεων αυτών στον ανταγωνισμό και το εμπόριο. Επεσήμανε συναφώς, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι ο κανόνας de minimis εξαιρεί ρητώς από το πεδίο εφαρμογής του τον τομέα των μεταφορών, διότι στον τομέα αυτό, ο οποίος χαρακτηρίζεται από υψηλό αριθμό μικρών επιχειρήσεων, σχετικά μικρά ποσά ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Περαιτέρω, υπενθύμισε ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από πλεόνασμα δυναμικού και ότι το ΣΕΑ είχε, σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισαν οι ισπανικές αρχές, επιφέρει ελαφρά αύξηση σε όγκο του δυναμικού των μεταφορών.

- 62 Η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι η πλειονότητα των επαγγελματιών μεταφορέων που λαμβάνουν τις επίδικες ενισχύσεις διαθέτει μικρό μόνον αριθμό οχημάτων. Ειδικότερα, το 81 % των εν λόγω δικαιούχων που έχει αγοράσει οχήματα ανώτερων κατηγοριών διαθέτει μόλις ένα όχημα και το 97 % διαθέτει λιγότερα από πέντε οχήματα. Μόνον τα μισά περίπου από τα οχήματα κατώτερων κατηγοριών που ανήκαν στους επαγγελματίες μεταφορείς διέθεταν άδεια μεταφορών σε «εθνική» κλίμακα. Μεταξύ των οχημάτων που διαθέτουν άδεια «εθνικών» μεταφορών, τα οποία η Ισπανική Κυβέρνηση θεωρεί ως τα μόνα που τελούν σε ανταγωνισμό με τους μεταφορείς άλλων κρατών μελών, μόνον το 10 % μπορούσε να ανανεωθεί στο πλαίσιο του ΣΕΑ, διότι ήταν ταξινομημένο τουλάχιστον προ δεκαετίας. Συνολικά, η ανανέωση αφορούσε μόνον το 0,5 % του ισπανικού στόλου επαγγελματικών οχημάτων (καθότι τα οχήματα ανώτερων κατηγοριών που ανανεώθηκαν αντιπροσώπευαν, όπως αναφέρθηκε στη σκέψη 31 της παρούσας αποφάσεως, μόλις το 0,1 % του εν λόγω στόλου). Τέλος, μια μέγιστη ενίσχυση της τάξεως του 6,5 % της τιμής αγοράς εκτός ΦΠΑ ανά όχημα δεν μπορούσε να επιφέρει σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως προς τις τιμές, λαμβανομένης υπόψη της διάρκειας χρησιμοποίησης του οικείου οχήματος.
- 63 Πρέπει να υπομνησθεί ότι οι ενισχύσεις σχετικά μικρής σημασίας είναι ικανές να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό και το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών στην περίπτωση που στον τομέα όπου δραστηριοποιούνται οι επιχειρήσεις που τις λαμβάνουν επικρατεί έντονος ανταγωνισμός (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).
- 64 Με εξαίρεση την περίπτωση στην οποία οι επιχειρήσεις της οικείας αγοράς ακολουθούν συμπεριφορά αντίθετη προς τον ανταγωνισμό, σ' έναν τομέα με πλεόνασμα δυναμικού, όπως χαρακτήρισε η Επιτροπή τον τομέα των οδικών μεταφορών, χωρίς η Ισπανική Κυβέρνηση να αμφισβητήσει τον ισχυρισμό αυτό, επικρατεί οπωσδήποτε έντονος ανταγωνισμός. Επιπλέον, είναι σαφές ότι, όπως επισημαίνει η Επιτροπή με το μέρος V της προσαλλομένης αποφάσεως, όταν ένας τομέας χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό μικρών επιχειρήσεων, μια ενίσχυση, έστω μικρή θεωρούμενη μεμονωμένα, η οποία δυνητικά απευθύνεται στο σύνολο ή σε μεγάλο μέρος των επιχει-

ρήσεων του τομέα, μπορεί να έχει επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Συναφώς, τα στοιχεία που κοινοποίησε η Ισπανική Κυβέρνηση επιβεβαιώνουν ότι η πλειονότητα των δικαιούχων των επίδικων ενισχύσεων αποτελείται από μικρές επιχειρήσεις.

- 65 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς ότι οι ενισχύσεις ποσού κατώτερου από το όριο de minimis που χορηγήθηκαν στους επαγγελματίες μεταφορείς εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92 της Συνθήκης.
- 66 Τα επιχειρήματα που προβάλλει η Ισπανική Κυβέρνηση, όπως συνοψίζονται στη σκέψη 62 της παρούσας αποφάσεως, δεν είναι ικανά να θέσουν υπό αμφισβήτηση την εκτίμηση αυτή. Έτσι, το γεγονός ότι τουλάχιστον τα μισά από τα οχήματα κατώτερων κατηγοριών που ανανεώθηκαν διαθέτουν άδεια μόνο για τοπικές ή περιφερειακές μεταφορές δεν αποδεικνύει ότι τα οχήματα αυτά δεν μπορούν να τελούν σε ανταγωνισμό με μεταφορείς άλλων κρατών μελών που πραγματοποιούν ή έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν ενδομεταφορές στην Ισπανία. Ομοίως, το γεγονός ότι μόνον το 10 % των οχημάτων που διαθέτουν άδεια «εθνικών» μεταφορών μπορούσε να ανανεωθεί στο πλαίσιο του ΣΕΑ δεν συνεπάγεται ότι μια τέτοια ανανέωση, η οποία κατέστη δυνατή λόγω του ΣΕΑ, δεν επιδρά στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Τέλος, ούτε το γεγονός ότι εκ των υστέρων διαπιστώθηκε ότι μικρό μόνο μέρος του ισπανικού στόλου επαγγελματικών οχημάτων ανανεώθηκε κατόπιν της θεσπίσεως του ΣΕΑ μπορεί να ληφθεί υπόψη κατά της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 67 Συγκεκριμένα, αφενός, κατά το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης, τα συστήματα ενισχύσεων πρέπει να κοινοποιούνται και να εγκρίνονται από την Επιτροπή πριν τεθούν σε ισχύ και, κατά συνέπεια, η εξέτασή τους μπορεί να στηριχθεί μόνο στα εκ των προτέρων οριζόμενα γενικά χαρακτηριστικά τους και όχι στις συνέπειες που διαπιστώνονται εκ των υστέρων. Σε αντίθετη περίπτωση, τα κράτη μέλη που θα καθιέρωναν σύστημα ενισχύσεων χωρίς να έχουν λάβει τη σχετική έγκριση της Επιτροπής, θα τελούσαν αναμφίβολα σε ευνοϊκότερη θέση από τα κράτη μέλη που τηρούν την υποχρέωση να μη θέσουν σε εφαρμογή τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν από την τελική απόφαση του οικείου οργάνου. Αφετέρου, ακόμη και αν λαμβάνονταν υπόψη οι εκ των υστέρων, εν προκειμένω, διαπιστώσεις, στην πραγματι-

κότητα αρκετές χιλιάδες επαγγελματιών οχημάτων ανανεώθηκαν στο πλαίσιο του ΣΕΑ, γεγονός που, στο πλαίσιο ενός τομέα με πλεόνασμα δυναμικού στον οποίο επικρατεί έντονος ανταγωνισμός, αρκεί για να εντοπιστεί η επίδραση του ΣΕΑ στο εμπόριο και στον ανταγωνισμό, όπως υπομνήσθηκε με τη σκέψη 64 της παρούσας απόφασης. Το ίδιο είδος συλλογισμού οδηγεί στην απόρριψη του επιχειρήματος ότι το ποσό των επίδικων ενισχύσεων είναι πολύ χαμηλό για να προσπορίσει σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους δικαιούχους των ενισχύσεων αυτών.

- 68 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο λόγος ακυρώσεως που αντλείται από παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης δεν μπορεί να γίνει δεκτός παρά κατά το μέτρο που αφορά τις κατώτερες του ορίου *de minimis* ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε φυσικά πρόσωπα ή σε ΜΜΕ που δεν δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών και ότι αυτός ο λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί κατά τα λοιπά.

Επί του λόγου ακυρώσεως που αντλείται από παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ' της Συνθήκης

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 69 Η Ισπανική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή έπρεπε να εγκρίνει το ΣΕΑ βάσει του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, δεδομένων των επιδιωκόμενων από το ΣΕΑ σκοπών βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- 70 Η επίδραση του ΣΕΑ στους σκοπούς αυτούς είναι αδιαμφισβήτητη. Το ότι το όφελος από τις επίδικες ενισχύσεις δεν συνδέεται με το γεγονός ότι τα νέα οχήματα που αποκτώνται ανταποκρίνονται σε ακόμη αυστηρότερους κανόνες από τους γενικώς

ισχύοντες για τα νέα οχήματα εξηγείται από το ότι οι κανόνες αυτοί ήταν ήδη αυστηροί και, έτσι, η πρόωγη αντικατάσταση ενός παλαιού οχήματος με νέο ισοδυναμεί με αισθητή βελτίωση της καταστάσεως ως προς τους δύο προαναφερθέντες σκοπούς. Εν πάση περιπτώσει, το ΣΕΑ επιδιώκει βελτίωση σε σχέση με τους ισχύοντες γενικούς κανόνες κυκλοφορίας των οχημάτων, εφόσον ευνοεί την απόσυρση παλαιών οχημάτων λιγότερο αποδοτικών που ακόμη πάντως κυκλοφορούν νομίμως. Εν προκειμένω, το κόστος της επιδιωκόμενης βελτιώσεως ισούται κατ' ανάγκη με την τιμή αγοράς του νέου οχήματος και βάσει αυτής πρέπει να υπολογιστεί το επίπεδο ενισχύσεως της χορηγηθείσας επιδοτήσεως (6,5 % κατ' ανώτατο όριο). Η εν λόγω επιδότηση δεν συνιστά ενίσχυση λειτουργίας, διότι απλώς αντισταθμίζει τα υψηλά επιτόκια που αντιμετωπίζουν οι εγκατεστημένες στην Ισπανία επιχειρήσεις, τα οποία είναι ανώτερα από τα ισχύοντα στα άλλα κράτη μέλη. Η Ισπανική Κυβέρνηση προσθέτει ότι το γεγονός ότι οι μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στα άλλα κράτη μέλη δεν έχουν συμφέρον να ζητήσουν να επωφεληθούν του ΣΕΑ οφείλεται μάλλον στο επίπεδο των επιτοκίων, τα οποία είναι πιο ελκυστικά σε άλλα κράτη μέλη, και όχι σε οποιαδήποτε εις βάρος τους διάκριση. Όσον αφορά την αύξηση σε όγκο του δυναμικού των μεταφορών, λόγω της αντικατάστασεως οχήματος ταξινομημένου τουλάχιστον προ δεκαετίας με νέο όχημα ανώτερης κατηγορίας, αυτό συνέβη μόνο στο 12,3 % των περιπτώσεων. Τέλος, οι ισπανικές αρχές έλαβαν μέτρα για να αποφύγουν σωρεύσεις ενισχύσεων στους δικαιούχους.

- 71 Κατά την Επιτροπή, η Ισπανική Κυβέρνηση δεν απέδειξε τις θετικές συνέπειες του ΣΕΑ για το περιβάλλον και την οδική ασφάλεια. Οι επίδικες ενισχύσεις απλώς αντισταθμίζουν μέρος του κόστους του νέου οχήματος, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το περιβάλλον ή η ασφάλεια. Είναι επιλέξιμα για τις ενισχύσεις μοντέλα που κυκλοφορούν στην αγορά από χρόνια και δεν είναι ικανοποιητικά όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια. Οι περιβαλλοντικοί κανόνες και οι κανόνες ασφαλείας εφαρμόζονται ούτως ή άλλως στο σύνολο των οχημάτων που κυκλοφορούν, περιλαμβανομένων αυτών των οποίων ευνοείται η απόσυρση. Στην περίπτωση που οι κανόνες είναι πιο αυστηροί για τα οχήματα που τέθηκαν πρόσφατα σε κυκλοφορία σε σχέση με τα παλαιότερα οχήματα, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η δυνατότητα ορισμένων από τα τελευταία να ανταποκρίνονται στην πράξη σε απαιτήσεις παρεμφερείς με αυτές των νέων οχημάτων. Εν πάση περιπτώσει, το ΣΕΑ δεν μπορούσε παρά να ευνοήσει την εφαρμογή των υφιστάμενων κανόνων.

- 72 Η πολιτική όμως της Επιτροπής σε θέματα κρατικών ενισχύσεων για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως ορίζεται στους κανόνες για το περιβάλλον, λαμβάνει υπόψη την αρχή σύμφωνα με την οποία είναι αναγκαίες μόνον οι ενισχύσεις που αποβλέπουν σε στόχους υψηλότερους από το επίπεδο αυστηρότητας των υποχρεωτικών κανόνων. Από τους οικείους κανόνες προκύπτει ότι το ΣΕΑ θα μπορούσε να θεωρηθεί εξαίρεση μόνον αν οι επίδικες ενισχύσεις αφορούσαν αποκλειστικά το μέρος των επενδύσεων που προορίζεται για την επίτευξη των περιβαλλοντικών σκοπών και όχι το σύνολο των επενδύσεων και αν, όσον αφορά αυτά τα «επιλέξιμα έξοδα», είχε καλύφθει μόνον το 15 % των εξόδων αυτών κατ' ανώτατο όριο. Εν προκειμένω, όμως, η βάση υπολογισμού των εν λόγω ενισχύσεων είναι το κόστος του νέου οχήματος στο σύνολό του και όχι το κόστος των βελτιώσεων σε σχέση με τα παλαιά οχήματα. Επομένως, πρόκειται απλώς για ενίσχυση λειτουργίας η οποία περιορίζει τα έξοδα που βαρύνουν κανονικά τις επιχειρήσεις και που, από την ίδια τη φύση της, επηρεάζει το εμπόριο κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.
- 73 Επιπλέον, μια σειρά από περιστάσεις ενισχύουν τον ασυμβίβαστο χαρακτήρα του ΣΕΑ με την κοινή αγορά, ιδίως το πλεόνασμα δυναμικού στον τομέα των μεταφορών, που με το ΣΕΑ αυξήθηκε αντί να περιοριστεί, και τον πραγματικό κίνδυνο σωρεύσεως των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν κατ' εφαρμογήν του με ενισχύσεις που είχαν προηγουμένως εγκριθεί από την Επιτροπή. Συναφώς, οι διαβεβαιώσεις που, κατά την Επιτροπή, η Ισπανική Κυβέρνηση παρέσχε για πρώτη φορά με το υπόμνημά της απαντήσεως είναι αόριστες, δεν αρκούν για την αποτροπή αυτού του κινδύνου και, εν πάση περιπτώσει, δεν γνωστοποιήθηκαν στην Επιτροπή πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 74 Η Επιτροπή διαθέτει, για την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 3, 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, προπαρατεθείσα απόφαση Deufil κατά Επιτροπής, σκέψη 18).

Ο δικαστικός έλεγχος της ασκήσεως της εν λόγω εξουσίας εκτιμήσεως περιορίζεται στην επαλήθευση της τηρήσεως των δικονομικών 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.

- 75 Από το γράμμα των άρθρων 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', και 93 της Συνθήκης προκύπτει ότι η Επιτροπή «μπορεί» να θεωρήσει συμβατές με την κοινή αγορά τις ενισχύσεις που αναφέρονται στην πρώτη από τις δύο διατάξεις. Επομένως, μολονότι η Επιτροπή πρέπει πάντοτε να αποφαίνεται επί της συμβατότητας με 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.
- 76 Πάντως, αφενός, όπως υπενθυμίζεται στη σκέψη 53 της παρούσας αποφάσεως, 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 190 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 253 ΕΚ), η Επιτροπή πρέπει να αιτιολογεί τις αποφάσεις της, περιλαμβανομένων αυτών με τις οποίες αρνείται να κηρύξει ενισχύσεις συμβατές με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης. Η παράβαση του άρθρου 190 της Συνθήκης μπορεί να διαπιστωθεί αυτεπαγγέλτως.
- 77 Από τους κανόνες για το περιβάλλον προκύπτει ότι ο χαρακτηρισμός μιας ενισχύσεως ως επενδυτικής ενισχύσεως ή ως ενισχύσεως λειτουργίας είναι ουσιώδης για να καθοριστεί αν η ενίσχυση αυτή μπορεί να εγκριθεί βάσει των κανόνων αυτών.
- 78 Συγκεκριμένα, στο σημείο 3.2 των κανόνων αυτών, το οποίο αφορά τις επενδυτικές ενισχύσεις, αναφέρεται κατ' αρχάς, στο σημείο 3.2.1., ότι τέτοιου είδους ενισχύσεις, μεταξύ άλλων οι σχετικές με τον εξοπλισμό που προορίζεται για τη μείωση της

ρύπανσης και των βλαπτικών παραγόντων, μπορούν να εγκριθούν εντός των ορίων που καθορίζονται με τους κανόνες αυτούς. Επισημαίνεται ότι τα επιλέξιμα έξοδα περιορίζονται αυστηρά στα πρόσθετα έξοδα επενδύσεων που είναι αναγκαία για την επίτευξη των σκοπών της προστασίας του περιβάλλοντος και ότι τα έξοδα που δεν αποβλέπουν στον σκοπό αυτό αποκλείονται. Έτσι, στην περίπτωση επενδύσεων για αντικατάσταση, το κόστος των βασικών επενδύσεων που προορίζονται απλώς για την αντικατάσταση του δυναμικού, χωρίς να βελτιώνεται η κατάσταση από απόψεως περιβάλλοντος, δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη. Εν πάση περιπτώσει, οι κανόνες αυτοί δεν έχουν εφαρμογή στις ενισχύσεις που φαινομενικά προορίζονται για μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά που, στην πραγματικότητα, προορίζονται για γενικές επενδύσεις.

- 79 Ακολούθως, το σημείο 3.2.3 των κανόνων για το περιβάλλον προβλέπει ότι οι ενισχύσεις για επενδύσεις με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος μπορούν να εγκριθούν αν δεν υπερβαίνουν ορισμένα επίπεδα. Διακρίνει (Α) τις ενισχύσεις με προορισμό να βοηθήσουν τις επιχειρήσεις να προσαρμοστούν σε νέους υποχρεωτικούς κανόνες, κατηγορία στο πλαίσιο της οποίας διακρίνονται ακόμη (Α1) οι ενισχύσεις που αποβλέπουν στην προσαρμογή υφιστάμενων εγκαταστάσεων ή εξοπλισμών και (Α2) οι ενισχύσεις για την αντικατάσταση των εγκαταστάσεων και (Β) οι ενισχύσεις με προορισμό να ωθήσουν τις επιχειρήσεις να δράσουν περαιτέρω σε σχέση με τα προβλεπόμενα από τους υποχρεωτικούς κανόνες.
- 80 Αντιθέτως, από το σημείο 3.4 των εν λόγω κανόνων προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν εγκρίνει τις ενισχύσεις λειτουργίας, ακόμη και αν δικαιολογούνται από τον σκοπό της προστασίας του περιβάλλοντος, παρά μόνο σε σαφώς καθορισμένες περιπτώσεις σχετικές με τη διαχείριση αποβλήτων και την προσωρινή ελάφρυνση των οικολογικών φόρων.
- 81 Εν προκειμένω, ωστόσο, από την εξέταση της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν προκύπτει σαφώς το αν η Επιτροπή θεώρησε τις εν λόγω ενισχύσεις ως ενισχύσεις λειτουργίας ή ως επενδυτικές ενισχύσεις, παρά το γεγονός ότι, στο πλαίσιο των κοινοτικών κανόνων για το περιβάλλον, προβλέπονται διαφορετικά συστήματα για τις δύο κατηγορίες. Έτσι, στο μέρος V των αιτιολογικών σκέψεων της προσβαλλομένης αποφάσεως, το δωδέκατο, το δέκατο τρίτο και το δέκατο πέμπτο εδάφιο αφήνει μάλλον να εννοηθεί ότι πρόκειται για επενδυτικές ενισχύσεις, ενώ, αντιθέτως, το δέκατο έβδομο εδάφιο αφήνει να εννοηθεί ότι πρόκειται για ενισχύσεις λειτουργίας.

- 82 Από την απαιτούμενη από το άρθρο 190 της Συνθήκης αιτιολογία πρέπει να εμφανίζεται κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική της κοινοτικής αρχής που εκδίδει την προσβαλλόμενη πράξη, κατά τρόπο που να καθιστά δυνατό στους ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους που δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου προκειμένου να υπερασπιστούν τα δικαιώματά τους και στο αρμόδιο δικαιοδοτικό όργανο να ασκεί τον έλεγχό του.
- 83 Δεδομένου ότι δεν υπήρχε σαφής χαρακτηρισμός των εν λόγω ενισχύσεων ως επενδυτικών ενισχύσεων ή ως ενισχύσεων λειτουργίας, το Βασίλειο της Ισπανίας δεν ήταν πλήρως σε θέση να υπερασπιστεί τα δικαιώματά του.
- 84 Ασφαλώς, ενώπιον του Δικαστηρίου η Επιτροπή υποστήριξε ότι επρόκειτο για ενισχύσεις λειτουργίας. Εντούτοις, η αιτιολογία πρέπει, εκτός εξαιρετικών περιστάσεων, να ανακοινώνεται στον ενδιαφερόμενο ταυτοχρόνως με τη βλαπτική γι' αυτόν απόφαση και η παράβαση του άρθρου 190 της Συνθήκης δεν μπορεί να καλυφθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1981, 195/80, Michel κατά Κοινοβουλίου, Συλλογή 1981, σ. 2861, 2876).
- 85 Συνεπώς, η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει από έλλειψη αιτιολογίας όσον αφορά τη μη συμβατότητα του ΣΕΑ με τα κριτήρια των κανόνων για το περιβάλλον.
- 86 Επιβάλλεται επίσης η διαπίστωση ότι, περαιτέρω, οι ιδιαίτερες περιστάσεις λόγω των οποίων, σύμφωνα με την Επιτροπή, οι επίδικες ενισχύσεις δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με τους κανόνες για το περιβάλλον δεν είναι αποφασιστικής σημασίας.
- 87 Όσον αφορά, πρώτον, το γεγονός ότι το ΣΕΑ ευνοεί το πλεόνασμα δυναμικού στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να σημειωθεί ότι οι κανόνες για το περιβάλλον προβλέπουν, στο σημείο 2.1, την εφαρμογή του στις ενισχύσεις που χορηγούνται σε όλους

τους τομείς που διέπει η Συνθήκη ΕΚ (με εξαίρεση έναν συγκεκριμένο γεωργικό τομέα), περιλαμβανομένων αυτών που υπόκεινται σε ειδικούς κοινοτικούς κανόνες σε θέματα κρατικών ενισχύσεων (ο δε τομέας των μεταφορών μνημονεύεται ρητά), εκτός αν προβλέπεται το αντίθετο με διατάξεις των ειδικών αυτών κανόνων. Συναφώς, χωρίς να χρειάζεται να διαπιστωθεί αν οι ειδικοί κανόνες στον τομέα των μεταφορών απαγορεύουν κάθε ενίσχυση που επιφέρει αύξηση σε όγκο του δυναμικού των μεταφορών, αρκεί η διαπίστωση ότι, με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή μπορούσε να θεωρήσει μη συμβατές μόνο τις ενισχύσεις που κατέστησαν δυνατή την αγορά οχήματος κατηγορίας ανώτερης από αυτήν του οχήματος που αποσύρθηκε από την κυκλοφορία.

- 88 Όσον αφορά, δεύτερον, τον κίνδυνο σωρεύσεως των επίδικων ενισχύσεων με ενισχύσεις που είχε εγκρίνει προηγουμένως η Επιτροπή, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι διατάξεις των κανόνων για το περιβάλλον σχετικά με τις σωρεύσεις ενισχύσεων, οι οποίες περιέχονται στο σημείο 3.8 των κανόνων αυτών, προβλέπουν περιοριστικά ότι τα όρια που έχουν καθοριστεί ως προς το επίπεδο των ενισχύσεων που μπορούν να χορηγηθούν υπέρ των αναφερομένων στους εν λόγω κανόνες σκοπών προστασίας του περιβάλλοντος τυγχάνουν εφαρμογής στις ενισχύσεις κάθε προελεύσεως. Η διάταξη αυτή ουδόλως αφορά το ζήτημα ενδεχόμενων σωρεύσεων διαφόρων τύπων ενισχύσεων σε μια επιχείρηση, ζήτημα το οποίο επικαλείται η Επιτροπή προς στήριξη της επιχειρηματολογίας της.
- 89 Αντιθέτως, το ζήτημα αυτό αποτελεί αντικείμενο της ανακοινώσεως της Επιτροπής σχετικά με τη σώρευση των διαφόρων τύπων ενισχύσεων (ΕΕ 1985, C 3, σ. 2), η οποία προβλέπει μηχανισμούς κοινοποιήσεως σημαντικών περιπτώσεων σωρεύσεως διαφόρων τύπων ενισχύσεων που χορηγούνται για συγκεκριμένο επενδυτικό σχέδιο. Από την ανακοίνωση αυτή, όμως, ουδόλως προκύπτει ότι ένα σύστημα ενισχύσεων δεν μπορεί να κριθεί συμβατό με την κοινή αγορά για τον λόγο ότι ορισμένοι από τους δικαιούχους του έχουν ήδη λάβει ενισχύσεις που είχαν εγκριθεί για άλλο σκοπό.
- 90 Συνεπώς, αν ένα σύστημα ενισχύσεων με σκοπό τη μείωση της ρύπανσης και των βλαπτικών παραγόντων πληροί τα κριτήρια που προβλέπονται στους εφαρμοζόμενους σ' αυτό κοινοτικούς κανόνες και, ενδεχομένως, σε ορισμένους ειδικούς

κανόνες του τομέα, δεν μπορεί να κριθεί πλήρως ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά για τον λόγο ότι ορισμένοι από τους δικαιούχους του έχουν ήδη λάβει κρατικές ενισχύσεις που έχουν εγκριθεί για άλλο λόγο. Εναπόκειται, ενδεχομένως, μόνο στο οικείο κράτος μέλος να κοινοποιήσει στην Επιτροπή σημαντικές περιπτώσεις σωρεύσεως διαφόρων τύπων ενισχύσεων στην ίδια επιχείρηση, υπό τις συνθήκες που ορίζονται στη σχετική με τέτοιου είδους σωρεύσεις ανακοίνωση.

- 91 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι, όσον αφορά τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν βάσει του ΣΕΑ σε επαγγελματίες μεταφορείς και, στο μέτρο που οι ενισχύσεις υπερβαίνουν το όριο de minimis, σε μη επαγγελματίες μεταφορείς, η Επιτροπή παρέβη τα άρθρα 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', και 190 της Συνθήκης, κηρύσσοντας το σύνολο των ενισχύσεων αυτών ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά, στηριζόμενη στην αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 92 Επομένως, λαμβανομένης επίσης υπόψη της διαπιστώσεως που επισημάνθηκε με τη σκέψη 68 της παρούσας αποφάσεως και χωρίς να χρειάζεται να εξεταστούν οι λοιποί λόγοι ακυρώσεως που προβάλλει η Ισπανική Κυβέρνηση, πρέπει να γίνει δεκτή η προσφυγή και να ακυρωθούν τα άρθρα 3 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 93 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον έχει διατυλώσει 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 (έκτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) **Ακυρώνει τα άρθρα 3 και 4 της απόφασης 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).**

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

Macken

Gulmann

Puissochet

Skouris

Cunha Rodrigues

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 26 Σεπτεμβρίου 2002.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του έκτου τμήματος

R. Grass

F. Macken