

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)
den 13 februari 2003 *

I mål C-409/00,

Konungariket Spanien, företrätt av M. López-Monís Gallego, i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av D. Triantafyllou och S. Pardo, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut 2001/605/EG av den 26 juli 2000 om det stödprogram som införts av Spanien för inköp av nyttofordon och som inrättats genom samarbetsavtalet av den 26 februari 1997 mellan spanska industri- och energiministeriet och statliga kreditinstitutet (Instituto de Crédito Oficial) (EGT L 212, 2001, s. 34),

meddelar

* Rättegångsspråk: spanska.

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden J.-P. Puissochet (referent) samt domarna F. Macken och J.N. Cunha Rodrigues,

generaladvokat: S. Alber,

justitiesekreterare: avdelningsdirektören H.A. Rühl,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att parterna har avgivit muntliga yttranden vid förhandlingen den 20 juni 2002, vid vilken Konungariket Spanien företrätts av S. Ortiz Vaamonde, i egenskap av ombud, och kommissionen av D. Triantafyllou och S. Pardo,

och efter att den 10 september 2002 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Konungariket Spanien har, genom ansökan som inkom till domstolens kansli den 10 november 2000, med stöd av artikel 230 EG begärt att kommissionens beslut 2001/605/EG av den 26 juli 2000 om det stödprogram som införts av

Spanien för inköp av nyttofordon och som inrättats genom samarbetsavtalet av den 26 februari 1997 mellan spanska industri- och energiministeriet och statliga kreditinstitutet (Instituto de Crédito Oficial) (EGT L 212, 2001, s. 34) skall ogiltigförklaras.

Omständigheterna i målet och det ifrågasatta beslutet

- 2 Spanska industri- och energiministeriet och Instituto de Crédito Oficial (nedan kallat ICO) slöt den 26 februari 1997 ett samarbetsavtal (nedan kallat avtalet) varigenom ett stödprogram för inköp av nyttofordon infördes. Avtalet trädde i kraft den 1 januari 1997 och upphörde att gälla den 31 december 1997.

- 3 Avtalet ersatte ett liknande stödprogram som var föremål för kommissionens beslut 98/693/EG av den 1 juli 1998 om det spanska stödprogrammet för anskaffning av industriella fordon, Plan Renove Industrial (augusti 1994—december 1996, EGT L 329, s. 23). Stöden, som beviljats i form av räntebidrag till fysiska personer samt till små och medelstora företag (nedan kallade SMF) med annan verksamhet än transportverksamhet på uteslutande lokal eller regional nivå, för att dessa skulle kunna förvärva industriella fordon i kategori D, utgjorde enligt artikel 2 i detta beslut inte statliga stöd. Kommissionen anförde i artiklarna 3 och 4 i samma beslut att "[a]llt annat stöd som beviljats till fysiska personer eller små och medelstora företag utgör statligt stöd i enlighet med artikel 92.1 i fördraget", att det var olagligt och oförenligt med den gemensamma marknaden samt att Konungariket Spanien följaktligen var skyldigt att kräva återbetalning av stödet.

- 4 Konungariket Spanien väckte talan vid domstolen och yrkade att artiklarna 3 och 4 i beslut 98/693 skulle ogiltigförklaras. Genom dom av den 26 september 2002 i mål C-351/98, Spanien mot kommissionen (REG 2002, s. I-8031) biföll domstolen Spaniens talan.
- 5 Avsikten med avtalet är att främja förnyelsen av vagnparken av nyttofordon i Spanien. Detta sker genom att fysiska personer som driver enskild näringsverksamhet eller som är anställda i företag som motsvarar gemenskapsdefinitionen av SMF stimuleras att förvärva nya fordon som ersättning för deras gamla fordon.
- 6 I avtalet föreskrivs för detta ändamål att fysiska personer som är skattskyldiga för de berörda näringsverksamheterna och SMF kan få lån beviljade för en längsta tid av fyra år, utan någon amorteringsfri period, upp till högst 70 procent av de stödberättigande kostnaderna. Lånet beviljades med en högsta subvention på 85 000 ESP per miljon ESP som lånades ut, eller ungefär 511 euro per 6 010 utlånade euro. Bidragsekvivalenten för denna åtgärd uppgick således till 8,5 procent.
- 7 Tre villkor, som alla måste vara uppfyllda, gäller för att ett sådant lån skall beviljas. För det första måste den fysiska personen eller den näringsverksamhet som berörs förvärva ett nytt nyttofordon eller hyra ett sådant i syfte att köpa det. För det andra skall denna person uppvisa en handling från den statliga trafikmyndigheten med intyg om att ett annat nyttofordon definitivt tagits ur trafik för att skrotas. Det krävs att det berörda fordonet har varit registrerat i Spanien sedan minst sju år om det är fråga om ett dragfordon, och sedan minst tio år i alla andra fall. För det tredje skall det fordon som sänds i väg till skrotning i princip ha samma lastförmåga som det fordon som köps in.
- 8 För att underlätta bedömningen av det tredje nämnda villkoret görs i avtalet åtskillnad mellan sex kategorier av fordon, nämligen (kategori A) dragfordon och

lastbilar med högsta tillåtna vikt över 30 ton; (kategori B) lastbilar med högsta tillåtna vikt mellan 12 och 30 ton; (kategori C) lastbilar med högsta tillåtna vikt mellan 3,5 and 12 ton; (kategori D) modifierade personbilar, skåpbilar och lastbilar med högsta tillåtna vikt 3,5 ton; (kategori E) bussar; (kategori F) släpvagnar och påhängsvagnar.

- 9 När det gäller finansiering och former för beviljande av lånen föreskrivs i avtalet att ICO skall ställa en kredit på 35 miljarder ESP och sluta avtal med privata och offentliga finansiella institut, som lämnar räntesubventionerade lån till fysiska personer eller SMF. Skillnaden mellan den räntesats som tillämpas av ICO och den räntesats som normalt tillämpas vid denna typ av transaktioner kompenseras upp till 4,5 procent av industri- och energiministeriet. Det totala belopp som Spanien bidrar med torde uppgå till 3 miljarder ESP, eller cirka 18 miljoner euro.

- 10 De spanska myndigheterna underrättade i enlighet med artikel 93.3 i EG-fördraget (nu artikel 88.3 EG) kommissionen om avtalet, genom en skrivelse av den 26 februari 1997.

- 11 I skrivelse av den 3 april 1997 begärde kommissionen att få kompletterande upplysningar från de spanska myndigheterna. Dessa begärde vid tre upprepade tillfällen att kommissionen skulle medge ytterligare svarstid med avseende på den efterfrågade informationen. Efter utgången av den sista svarsfrist som kommissionen beviljat hade de spanska myndigheterna emellertid ännu inte tillställt kommissionen någon tilläggsinformation.

- 12 I skrivelse av den 20 november 1997 underrättade kommissionen de spanska myndigheterna dels om att ett retroaktivt stödprogram skulle komma att

betraktas som ett icke anmält stöd, dels att den beslutat att inleda ett förfarande i enlighet med artikel 93.2 i fördraget. Kommissionen lät offentliggöra denna skrivelse i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (EGT C 29, 1999, s. 14) och uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter.

- 13 Konungariket Spanien inkom, i skrivelse av den 22 februari 1999, med synpunkter till kommissionen. Ingen av de övriga medlemsstaterna och inte heller någon utomstående part inkom med några synpunkter. Kommissionen fattade mot denna bakgrund det ifrågasatta beslutet.
- 14 Efter att ha redogjort för förfarandet, beskrivit avtalets uppbyggnad och återgivit Konungariket Spaniens synpunkter, fann kommissionen i avdelning IV i skälen till det ifrågasatta beslutet att stödprogrammet för förvärv av nyttofordon måste betecknas som ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i EG-fördraget (nu artikel 87.1 EG).
- 15 Kommissionen anförde för det första att de krediter som användes för att finansiera detta stödprogram kom från industri- och energiministeriets budget. De ifrågavarande finansiella stöden skulle alltså ha beviljats med statliga medel.
- 16 För det andra ansåg kommissionen att vissa företag gynnas genom avtalet. Kommissionen hävdade att avtalets materiella tillämpningsområde är begränsat till endast sex kategorier av nyttofordon vilka räknades upp, och att endast fysiska eller juridiska personer, som inte med hjälp av ett fordon i någon av dessa kategorier ägnar sig åt transportverksamhet för egen eller annans räkning, kan erhålla de ifrågavarande lånen. Stödprogrammet innehåller alltså materiella och personella urskiljningskriterier.

- 17 Kommissionen gjorde för det tredje gällande att det genom stödprogrammet införs en mekanism med en verkan som motsvarar en subvention, då den medför att de kostnader som normalt skulle ha bestridits av stödmottagande fysiska personer och SMF reduceras. Av detta följer att stödprogrammet snedvrider konkurrensen till nackdel för andra ekonomiska aktörer på området.

- 18 För det fjärde gjorde kommissionen gällande att stödprogrammet innebär en diskriminering mellan transportörer som är etablerade i Spanien och transportörer som inte är det, och att denna diskriminering inverkar på vägtransportsektorn, som öppnats för konkurrens inom gemenskapen genom åtgärder för både internationella transporter och cabotage. Kommissionen ansåg följaktligen att stödprogrammet påverkade handeln mellan medlemsstaterna.

- 19 Kommissionen anförde emellertid i artikel 1 i det ifrågasatta beslutet att, eftersom stödmottagaren dels bedriver sin verksamhet inom andra sektorer än transportsektorn och uteslutande på lokal eller regional nivå, dels det finansiella stödet som beviljas denna stödmottagare endast avser förvärv av små nyttofordon i kategori D vilka vanligtvis används för korta körningar, stödet inte kan anses påverka handeln mellan medlemsstaterna. Kommissionen drog härav slutsatsen att denna typ av finansiella stöd inte utgör statliga stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.

- 20 Slutligen anförde kommissionen i fråga om finansiella stöd som inte omfattas av det antagande som beskrivits i föregående punkt, att dessa inte kan omfattas av de minimis-regeln, enligt vilken stöd som varken riskerar att snedvrida konkurrensen eller påverka handeln mellan medlemsstaterna med hänsyn till stödets ringa belopp inte omfattas av artikel 92.1 i fördraget. Det framgår nämligen av kommissionens meddelande från år 1992 avseende gemenskapens ramar för statligt stöd till små och medelstora företag (EGT C 213, s. 2) (nedan kallat stöddramen för små och medelstora företag 1992), och av kommissionens meddelande om försumbart stöd (EGT C 68, 1996, s. 9) (nedan kallat

meddelandet om försumbart stöd) att denna regel inte är tillämplig på transportsektorn, eftersom denna sektor kännetecknas av ett större antal små företag och att de förhållandevis ringa beloppen alltså kan inverka på konkurrensen och på handelsutbytet mellan medlemsstaterna. Det ifrågavarande stödprogrammet skulle emellertid definitivt ha gynnat företag som bedriver transportverksamhet för egen eller annans räkning. Av detta följer att de minimis-regeln inte är tillämplig.

- 21 Kommissionen drog härav slutsatsen att de statliga stöd som på grundval av avtalet beviljats fysiska personer som var skattskyldiga för näringsverksamhet, eller andra SMF, och som inte utgjorde sådana stöd som avses i punkt 19 i förevarande dom, i princip var oförenliga med den gemensamma marknaden.

- 22 Kommissionen hävdade dessutom att dessa stöd var rättsstridiga. Det var framför allt omöjligt att tillåta dem med stöd av undantaget som föreskrivs i artikel 92.3 c i fördraget, enligt vilket stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning som strider mot det gemensamma intresset, kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. Det ifrågavarande stödprogrammet uppfyllde nämligen villkoren som stadgas i denna bestämmelse. Enligt kommissionen är stödet inte avsett att underlätta utvecklingen av någon näringsverksamhet, och dess inverkan på handeln går längre än vad som kan motiveras av allmänintresset.

- 23 Kommissionen har erinrat om att, när det å ena sida gäller ändamålet med de ifrågavarande stöden, det framgår av meddelandet avseende gemenskapens riktlinjer om stöd för miljöskydd (EGT C 72, 1994, s. 3) (nedan kallade riktlinjerna om stöd för miljöskydd) att ett statligt stöd kan omfattas av det undantag som föreskrivs i artikel 92.3 c i fördraget på den grunden att det skulle förbättra säkerheten på vägarna och bidra till miljöskyddet, endast om stödet avser extra investeringskostnader som är nödvändiga för att högre normer än

dem som föreskrivs i lag skall uppnås, eller för att nya miljönormer skall uppfyllas. Det ifrågavarande stödprogrammet är emellertid endast avsett att underlätta förnyandet av nyttofordonsparken, medan de ändamål som är knutna till miljön eller säkerheten på vägarna inte beaktas.

- 24 När det å andra sidan gäller de ifrågavarande stödets inverkan på handeln mellan medlemsstaterna anser kommissionen att på en sådan marknad som vägtransportmarknaden, som kännetecknas av en situation med överkapacitet, strider ett stöd för förvärv av fordon i princip mot allmänintresset. Detta gäller även om det enda ändamålet med stödet vore att ersätta befintliga transportmedel. Stöden som är ämnade att ersätta vissa företag för de kostnader som de normalt skulle ha haft inom ramen för sina affärsverksamheter skulle dessutom till sin natur komma att anses strida mot allmänintresset. Härav följer att undantaget som föreskrivs i artikel 92.3 c i fördraget inte är tillämpligt på stöden.
- 25 Kommissionen beslutade följaktligen i artikel 2 i det ifrågasatta beslutet att de omtvistade stöden, med undantag av dem som avses i punkt 19 i förevarande dom, inte är förenliga med den gemensamma marknaden samt, i artikel 4 i nämnda beslut, att det åligger Spanien att omgående kräva återbetalning av stöden.

Parternas yrkanden

- 26 Konungariket Spanien har yrkat att domstolen skall

— ogiltigförklara det ifrågasatta beslutet, och

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

27 Kommissionen har yrkat att domstolen skall

— ogilla talan,

— avvisa talan i den del som avser påståendet att de berörda artiklarna i det ifrågasatta beslutet är alltför vagt formulerade, eller, i andra hand, ogilla talan i denna del, och

— förplikta Konungariket Spanien att ersätta rättegångskostnaderna.

Talan

28 Konungariket Spanien har till stöd för sin talan åberopat tre grunder.

29 Den första grunden är att det ifrågasatta beslutet är vagt formulerat då vart och ett av de finansiella stöd som inte kan anses utgöra statliga stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, anges i artikel 1 i detta beslut, medan den spanska rättsordningen inte på något sätt medger att dessa särskiljs från stöd som i

artikel 2 i samma beslut har bedömts vara oförenliga med den gemensamma marknaden och av den anledningen skall återkrävas.

- 30 Konungariket Spaniens andra grund är att kommissionen gjorde sig skyldig till en uppenbart felaktig bedömning när den fann att de omtvistade stöden omfattas av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget då de inte är selektiva och då de inte på något sätt snedvrider konkurrensen.
- 31 Den tredje grunden är att artikel 92.3 c har åsidosatts genom att kommissionen felaktigt ansett att de omtvistade stöden inte kunnat beviljas på grundval av det undantag som föreskrivits i denna bestämmelse.
- 32 Den första grunden behöver bara prövas om den andra och den tredje grunden avfärdas. Dessa två grunder skall följaktligen prövas först.

Den andra grunden om åsidosättande av artikel 92.1 i fördraget

- 33 Konungariket Spaniens andra grund är att de omtvistade stöden inte utgör statliga stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget. Grunden består av två delar. För det första är de omtvistade stöden inte selektiva, för det andra kan de inte snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen, och de har inte någon inverkan på handeln mellan medlemsstaterna.

Grundens första del om att kommissionen felaktigt ansåg att de omtvistade stöden är selektiva

— Parternas argument

- 34 Konungariket Spanien har för det första invänt mot att kommissionen har ansett att avtalets rättsliga systematik gynnar vissa kategorier av fysiska och juridiska personer.
- 35 Konungariket Spanien har hävdad att avtalet allmänt avser en grupp potentiella stödmottagare. Själva förekomsten av de villkor som anges i artikel 7 i förevarande dom skulle förvisso kunna få till följd att en fysisk eller juridisk person som inte uppfyller dessa villkor på grund därav inte kan få ett lån. I den mån denna omständighet endast utmynnar i ett krav på att stödmottagarna skall befinna sig i en objektivt sett likadan situation, leder den emellertid inte till någon sådan selektivitet som är förbjuden enligt artikel 92.1 i fördraget.
- 36 Vidare har Konungariket Spanien, som inte har bestridit att stora företag uttryckligen utesluts i avtalet, hävdad att det ifrågavarande stödprogrammet ingår i system för understödjande av miljöskydd, säkerhet på vägarna och förnyande av bilparken. Det var med hänsyn till systemets uppbyggnad nödvändigt att undanta stora företag som förnyar sin fordonspark mera regelbundet utan att behöva något stöd för detta ändamål, vilket framgår av kommissionens beslut 96/369/EG av den 13 mars 1996 om skattemässigt stöd i fråga om avskrivning till förmån för tyska lufttrafikföretag (EGT L 146, s. 42). Under dessa förhållanden borde kommissionen ha slagit fast att det inte förelåg någon selektivitet.

- 37 Konungariket Spanien anser för det andra att kommissionen felaktigt fann att avtalet var selektivt, på grund av att det endast gällde för vissa kategorier av nyttofordon, och har gjort gällande att det genom avtalet görs en åtskillnad mellan sex kategorier av fordon som räknas upp i punkt 8 i förevarande dom. Det enda syftet med detta var att göra det möjligt för stödmottagarna att tillse att de uppfyllde kravet på likvärdig lastförmåga, och att låta behöriga myndigheter kontrollera att detta villkor uppfylldes. Nämnade kategorier innefattade i vilket fall som helst samtliga nyttofordon.
- 38 För det tredje har Konungariket Spanien hävdade att kommissionens bedömning när den ansåg att det ifrågavarande stödprogrammet i sämsta fall var rättsligt selektivt, och att det under alla förhållanden var selektivt i praktiken, var uppenbart oriktig. Det var nämligen nödvändigt att analogt utläsa ur domen av den 17 juni 1999 i mål C-75/97, Belgien mot kommissionen (REG 1999, s. I-3671, punkt 28), att den omständigheten att de omtvistade stöden faktiskt gynnar vissa företag inte får leda till slutsatsen att statliga stöd föreligger. Denna ståndpunkt är förenlig med kommissionens praxis, sådan den tar sig uttryck bland annat i kommissionens tillkännagivande om kontroll av statligt stöd och sänkning av arbetskraftskostnaderna (EGT C 1, 1997, s. 10).
- 39 Slutligen skall begreppet ”selektiv subvention”, som förekommer i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder (nedan kallat subventionsavtalet), intaget i bilaga 1A till avtalet om upprättande av Världshandelsorganisationen, vilket med avseende på de områden som omfattas av gemenskapens befogenheter godkänts av gemenskapen i beslut 94/800/EG av den 22 december 1994 (EGT L 336, s. 1), beaktas vid bedömningen av de omtvistade stöden. Enligt artikel 2, punkt 2.1 b i subventionsavtalet gäller att ”i fall då den myndighet som beviljar subventionen, eller den lagstiftning som reglerar denna myndighet fastställer objektiva kriterier eller villkor... som avgör berättigandet till och storleken av en subvention, skall selektivitet inte anses föreligga”. Med uttrycket ”objektiva kriterier eller villkor” förstås enligt fotnoten på sidan 2 i samma avtal ”kriterier och villkor som är

neutrala, som inte gynnar vissa företag framför andra, och som är ekonomiska till sin karaktär och kan tillämpas horisontellt, såsom antalet anställda i eller storleken av ett företag”. Mot bakgrund av dessa bestämmelser skall de omtvistade stöden inte anses vara selektiva och följaktligen inte anses utgöra statliga stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.

- 40 Kommissionen har i sin replik anfört att de omtvistade stöden är selektiva.
- 41 Kommissionen har inledningsvis med avseende på avtalets systematik hävdatt att Konungariket Spaniens argument angående villkoren för horisontell och objektiv tillämpning av det ifrågavarande stödprogrammet inte kan tillmätas någon betydelse. Det framgår nämligen av domstolens rättspraxis att sådana villkor utgör ett av kännetecknen för ett stödprogram, i motsats till vad som gäller för enskilda stöd. Om argumentet i fråga tillmätts betydelse får detta alltså till följd att alla stödprogram automatiskt utesluts från tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget.
- 42 Kommissionen har också hävdatt att rättfärdigandet i form av ett system med allmänna räntesatser, som av rationella ekonomiska skäl inte gäller för stora företag, inte kan godtas. För det första skulle detta rättfärdigande kunna tas upp till sakprövning inom ramen för sådana system av allmänt intresse som ett skattesystem eller ett system för social trygghet, men däremot inte inom ramen för ett stödprogram även om också detta användes för att uppnå legitima ändamål. Kommissionen har i detta avseende hänvisat till domstolens dom av den 29 februari 1996 i mål C-56/93, kommissionen mot Belgien (REG 1996, s. I-723), punkt 79, av den 26 september 1996 i mål C-241/94, Frankrike mot kommissionen (REG 1996, s. I-4551), punkt 20, och av den 17 juni 1999 i det ovannämnda målet Belgien mot kommissionen, punkt 25, liksom till förstainstansrättens dom av den 29 september 2000 i mål T-55/99, CETM mot kommissionen (REG 2000, s. II-3207), punkt 53. För det andra har Konungariket Spanien även för det fall att detta rättfärdigande skulle kunna tas upp till

sakprövning, inte bevisat att det finns något sådant system med allmänna räntor. Även om det antas att det räcker med att visa att allmänna ändamål eftersträvas med det ifrågasvarande stödprogrammet för att det av denna enda omständighet skall kunna fastställas att det finns ett system med allmänna räntor som inte kan anses utgöra ett statligt stöd, har denna medlemsstat för det tredje inte visat varför uteslutandet av stora företag för att nämnda system skall fungera, inte skall anses vara selektivt.

- 43 Kommissionen har vidare hävdat att inte heller argumentet att de åtgärder som gynnar vissa företag mer än andra inte nödvändigtvis är selektiva i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget skall tillmätas någon betydelse. Detta argument är nämligen hämtat från det särskilda området för åtgärder för sysselsättningsstöd, och kan inte med giltig verkan överföras på förevarande mål. Däremot skall domstolens ståndpunkt i fråga om exportstöd (dom av den 10 december 1969 i mål 6/69 och 11/69, kommissionen mot Frankrike, REG 1969, s. 523, punkt 21; svensk specialutgåva, volym 1, s. 427, och av den 7 juni 1988 i mål 57/86, Grekland mot kommissionen, REG 1988, s. 2855, punkt 8), tillämpas analogt, och det skall konstateras att ett stödprogram som kan gynna samtliga fysiska personer och SMF som använder nyttofordon — med undantag för fysiska personer och SMF som inte använder sådana fordon — kan utgöra ett statligt stöd. Detta synsätt är förenligt med den ståndpunkt som kommissionen intog i sitt meddelande år 1996 om gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till små och medelstora företag (EGT C 213, s. 4) (nedan kallat 1996 års riktlinjer för små och medelstora företag).
- 44 Kommissionen har slutligen anfört att det inte med hjälp av subventionsavtalet kan avgöras om de omtvistade stöden är lagenliga, eftersom ändamålen som eftersträvas med nämnda avtal är andra än dem som eftersträvas med artikel 92.1 i fördraget.

— Domstolens bedömning

- 45 I artikel 92.1 i fördraget definieras statliga stöd som i princip är oförenliga med den gemensamma marknaden som sådana stöd som ges av en medlemsstat eller

med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än må vara, som snedvrider eller hotar att snedvrída konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, i den mån det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

- 46 Det skall inledningsvis påpekas att det i denna bestämmelse inte sker någon uppdelning efter skälen för eller målen med de statliga ingripandena, utan de definieras i förhållande till verkningarna (domarna i de ovannämnda målen av den 29 februari 1996, Belgien mot kommissionen, punkt 79, av den 26 september 1996, Frankrike mot kommissionen, punkt 20, och av den 17 juni 1999, Belgien mot kommissionen, punkt 25).
- 47 Av detta följer att tillämpningen av artikel 92.1 i fördraget innebär att det enda som skall fastställas är huruvida en statlig åtgärd, inom ramen för en viss rättsordning, kan gynna "vissa företag eller viss produktion" i jämförelse med andra företag som i faktiskt och rättsligt hänseende befinner sig i en jämförbar situation, med hänsyn till målsättning med rättsordningen (dom av den 8 november 2001 i mål C-143/99, Adria-Wien Pipeline och Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, REG 2001, s. I-8365, punkt 41. Se i detta avseende även dom av den 1 december 1998 i mål C-200/97, Ecotrade, REG 1998, s. I-7907, punkt 41, och av den 17 juni 1999 i det ovannämnda målet Belgien mot kommissionen, punkt 26). Den berörda åtgärden uppfyller mycket väl villkoret för selektivitet, vilket utgör grund för begreppet statligt stöd som föreskrivs i denna bestämmelse.
- 48 Den omständigheten att antalet företag som kan påstås vara gynnade av åtgärden i fråga är mycket betydande, eller att de tillhör olika verksamhetssektorer, medför inte att åtgärden inte skall anses vara selektiv, och därmed heller inte utgöra statligt stöd (domarna i de ovannämnda målen av den 17 juni 1999, Belgien mot kommissionen, punkt 32, och Adria-Wien Pipeline och Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, punkt 48).

- 49 I förevarande fall framgår det för det första av handlingarna i målet att stödprogrammets systematik som fastställs i avtalet är selektivt i den mån som det enligt detta system är möjligt att gynna fysiska personer och SMF som bedriver transportverksamhet för egen eller andras räkning, och att sådant gynnande faktiskt har förekommit. Spaniens argument att avtalet styrs av objektiva kriterier som tillämpas horisontellt kan inte tillmätas någon betydelse, eftersom det endast tjänar till att fastställa att de omtvistade stöden omfattas av ett stödprogram och att de inte utgör enskilda stöd.
- 50 För det andra framgår det att stora företag uttryckligen utesluts från avtalets tillämpningsområde, även om nämnda företag förvärvat eller skulle kunna förvärva ett nytt nyttofordon under den period när stödprogrammet tillämpas, och därigenom av samma skäl som fysiska personer och SMF har haft målsättningen att förnya bilparken.
- 51 Konungariket Spanien har emellertid hävdats att även följderna av systemet med allmänna räntesatser i vilket de omtvistade stöden ingår måste beaktas i samband med nämnda utslutning.
- 52 Det följer nämligen av fast rättspraxis att begreppet statligt stöd inte avser statliga åtgärder som innebär att företag behandlas olika, så länge denna skillnad följer av egenskaperna och systematiken i det system med räntesatser av vilket åtgärderna utgör en del. Med denna uppfattning kan den ifrågavarande åtgärden i princip inte anses vara selektiv, även om den innebär en fördel för de företag som kan utnyttja den (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 mars 1993 i de förenade målen C-72/91 och C-73/91, *Slovan Neptun*, REG 1993, s. I-887, punkt 21; svensk specialutgåva, volym 14, s. I-47).
- 53 Konungariket Spanien har emellertid inte bevisat att det finns något system med allmänna räntesatser. Nämnda medlemsstat har på sin höjd räknat upp de

ändamål av allmänt intresse som eftersträvas eller uppfylls genom det ifrågavarande stödprogrammet, nämligen dels miljöskydd, dels säkerheten på vägarna.

- 54 Hur berättigade dessa ändamål än må vara, och även om de antas vara bevisade, kan de inte tillmätas någon betydelse vid bedömningen av en statlig åtgärd med beaktande av artikel 92.1 i fördraget, vilket också påpekats i punkt 46 i förevarande dom.
- 55 Under alla förhållanden är de räntesatser som avses i förevarande fall de som följer av företagets behov av att förnya sina nyttofordon. De omtvistade stöden består följaktligen av en sänkning av räntesatserna, vilken motsvarar ett belopp som under normala kommersiella förhållanden skulle ha belastat nämnda företag (domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 43). Av detta följer att de inte kan anses ingå i egenskaperna och systematiken i något system med allmänna räntesatser, och det var alltså på goda grunder som kommissionen ansåg att de var selektiva.
- 56 Den omständigheten att de omtvistade stöden inom ramen för subventionsavtalet inte kan anses vara en ”sektiv subvention” kan inte heller minska räckvidden av definitionen av stöd i artikel 92.1 i fördraget (domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 44).
- 57 Utan att det är nödvändigt att pröva vad Konungariket Spanien anfört i övrigt i denna del, konstaterar domstolen att talan inte skall bifallas med stöd av den andra grundens första del.

Den andra grundens andra del avseende att kommissionen felaktigt ansåg att de omtvistade stöden påverkar konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna, samt att de under alla omständigheter var diskriminerande

— Parternas argument

- 58 När det gäller de omtvistade stödets påstådda inverkan på konkurrensen och på handeln mellan medlemsstaterna har Konungariket Spanien gjort gällande att kommissionen åsidosatte de bestämmelser i fördraget som var tillämpliga på de statliga stöden, när den vägrade att tillämpa de minimis-regeln. Nämda medlemsstat har hävdad att även om de fysiska och juridiska personer som mottagit de omtvistade stöden tillhörde transportsektorn, vilket kommissionen har hävdad, uppgick dessa stöd till belopp som understeg taket på 100 000 euro per treårsperiod, vilket är undre gräns för tillämpningen av artikel 92.1 i fördraget. Av denna omständighet drog kommissionen slutsatsen att de omtvistade stöden inte utgör statliga stöd i den mening som avses i denna bestämmelse.
- 59 Kommissionen har svarat att det skulle ha varit rättsstridigt att tillämpa de minimis-regeln. De omtvistade stöden snedvrider under alla förhållanden konkurrensen.
- 60 Kommissionen har gjort gällande att de som omfattades av stödsystemet tillhör transportsektorn och att Konungariket Spanien inte har bestridit att denna sektor är undantagen från de minimis-regelns tillämpningsområde, och att den inte heller begränsas till ett krav på att den i förevarande fall endast skall tillämpas undantagsvis.
- 61 Enligt kommissionen går det emellertid inte att göra något undantag med stöd av den uttryckliga ordalydelsen i meddelandet om försumbart stöd och inte heller med stöd av en strikt tolkning av regeln som framgår av detta meddelande, vilken avviker från artikel 92.1 i fördraget. Detta bekräftades av förstainstansrätten i punkt 130 i den ovannämnda domen CETM mot kommissionen. Kommissionen har även åberopat den rättsliga verkan av dess meddelanden och de ramar som

den uppställt med avseende på statliga stöd. Sådana rättsakter har tvingande verkan i första hand för kommissionen själv, vilket framgår bland annat av domstolens dom av den 24 mars 1993 i mål C-313/90, CIRFS m.fl. mot kommissionen (REG 1993, s. I-1125; svensk specialutgåva, volym 14, s. I-83), punkterna 34—36, och av förstainstansrättens dom av den 5 november 1997 i mål T-149/95, Ducros mot kommissionen (REG 1997, s. II-2031), punkt 61. Härav måste slutsatsen dras att Konungariket Spanien inte har stöd för att begära att kommissionen skall göra avsteg från villkoren för tillämpning av de minimis-regeln till förmån för de omtvistade statliga stöden.

- 62 Kommissionen har än en gång erinrat om att sektorn avseende vägtransporter av varor kännetecknas av en stor konkurrens mellan ett stort antal SMF. Domstolen har emellertid enligt kommissionen funnit att stöd som är förhållandevis ringa kan påverka konkurrensen i en sådan situation (dom av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433, punkt 27; svensk specialutgåva, volym 11, s. I-115), särskilt med hänsyn till stödets sammanlagda verkan. Härav följer att artikel 92.1 i fördraget alltid är tillämplig på dessa stöd, även när de uppgår till ett belopp som innebär att de minimis-regeln i princip skulle ha varit tillämplig på dem (förstainstansrättens dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Vlaams Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717, punkt 46).
- 63 Kommissionen har under alla förhållanden hävdat att stöden för förvärv av nyttofordon snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen eftersom stöden huvudsakligen ges till SMF som bedriver verksamhet inom en sektor som är konkurrensutsatt på grund av gemenskapsbestämmelser, och att detta är till nackdel för företag som är etablerade i andra medlemsstater.
- 64 När det gäller påståendet att de omtvistade stöden är diskriminerande har Konungariket Spanien vidhållit att avtalet inte föranleder någon skillnad i behandlingen av spanska medborgare i förhållande till medborgare i andra medlemsstater. Först och främst förutsätter inte möjligheten att få del av förmånerna enligt avtalet något krav på att den som förvärvar nyttofordonet är etablerad i Spanien. Inte heller det andra villkoret som återgivits i punkt 7 i

förevarande dom, och som innebär att det åligger den som mottar stödet att uppvisa en handling med intyg om att ett nyttofordon, som varit registrerat i Spanien sedan minst sju år om det är fråga om ett dragfordon och sedan minst tio år i alla andra fall, definitivt tagits ur trafik, utgör på något sätt en diskriminering av medborgare i andra medlemsstater än i Konungariket Spanien. I den mån det inte är nödvändigt att den som förvärvar ett nytt fordon också måste vara ägare till det utbytta fordonet, kan förstnämnda person sluta avtal med tredje man, vilken äger ett fordon som i behörig ordning har registrerats i Spanien, för att få del av de förmåner som följer av avtalet. Slutligen är kravet på registrering i Spanien lika tillämpligt på fordon som tillverkats i Spanien som på importerade fordon.

- 65 För det fall det slutligen skulle visa sig att det i praktiken är få medborgare i andra medlemsstater än Konungariket Spanien som erhåller de omtvistade stöden, förklaras detta av de faktiska omständigheterna vilka inte är beroende av stödprogrammet. Exempel på sådana omständigheter är att nämnda medborgare föredrar att begära att få del av åtgärder i form av stöd eller finansiering som tillhandahålls i deras egna medlemsstater.
- 66 Kommissionen har svarat att de argument som Konungariket Spanien har åberopat i detta avseende inte skall tillmätas någon betydelse, eller att de under alla förhållanden saknar stöd, på grund av att villkoret om registrering i Spanien i sig utgör en förbjuden diskriminering.

— Domstolens bedömning

- 67 Inledningsvis skall den del av de omtvistade stöden som givits till fysiska eller juridiska personer som utför transporter för egen räkning (nedan kallade icke-professionella transportörer), skiljas från den del av nämnda stöd som givits till fysiska eller juridiska personer som utför transporter för annans räkning (professionella transportörer). Det följer nämligen av skillnaderna mellan de

situationer som råder för dessa två kategorier av stödmottagare, att de inte tillhör samma sektor och att de inte verkar på samma marknad (domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 48).

- 68 När det för det första gäller omtvistade stöd till icke-professionella transportörer, följer det av den rättspraxis som angivits i föregående punkt att, även om kommissionen hade rätt att undersöka huruvida sådana stöd påverkar transportsektorn, den inte kan behandla de icke-professionella transportörerna som om de helt enkelt var verksamma inom transportsektorn (domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 49).
- 69 Kommissionen har förvisso, med beaktande av fördraget och inom ramen för det utrymme för skönsmässig bedömning som den har för att bedöma de möjliga ekonomiska effekterna av stödåtgärder, i de meddelanden och riktlinjer som den fastställt med fog kunnat anse att stöd som är mindre än vissa belopp — förutom i vissa sektorer som kännetecknas av särskilda konkurrensvillkor och bortsett från exportstöd — inte påverkar handeln och således inte är hänförliga till artiklarna 92 och 93 i fördraget. Dessa meddelanden och riktlinjer gäller emellertid i första hand för kommissionen själv (domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkterna 52 och 53).
- 70 För det fall transportsektorn i enlighet med meddelandena om försumbart stöd och riktlinjer för stöd till små och medelstora företag från år 1992 och år 1996 uttryckligen har undantagits från de minimis-regelns tillämpningsområde, måste detta undantag tolkas strikt. Det kan således inte utsträckas till icke-professionella transportörer.
- 71 Kommissionen hade följaktligen inte något stöd för att underlåta att undersöka huruvida de omtvistade stöd som givits till icke-professionella transportörer skulle anses omfattade av de minimis-regeln (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 50).

- 72 Det framgår av handlingarna i målet i förevarande fall att vart och ett av de omtvistade stöden avsåg ett högsta belopp på 511 euro per 6 010 lånade euro. Även om det inte är uteslutet att vissa icke-professionella transportörer skulle ha kunnat motta flera stödåtgärder under det år då avtalet gällde, med den följden att det sammanlagda stödbelopp som de mottog kom att överstiga 100 000 euro, är det trots detta fortfarande lika omöjligt att a priori anse att de minimis-regeln inte är tillämplig på denna företagskategori.
- 73 Under dessa omständigheter skall artiklarna 2 och 4 i det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras i den mån de avser omtvistade stöd som beviljats icke-professionella transportörer, och som understiger taket för försumbara stöd som anges i kommissionens riktlinjer och meddelanden, vilka gällde när stödet beviljades.
- 74 När det för det andra gäller eventuella stöd som beviljats icke-professionella transportörer med ett belopp som överstiger taket för stöd, kan det i vissa fall framgå av de förhållanden under vilka stöd beviljas att stödet är av sådant slag att det kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen. I sådana fall åligger det kommissionen att redogöra för dessa omständigheter i motiveringen till sitt beslut (se dom av den 13 mars 1985 i de förenade målen 296/82 och 318/82, Nederländerna och Leeuwarder Papierwarenfabriek mot kommissionen, REG 1985, s. 809, punkt 24; svensk specialutgåva, volym 8, s. 103, av den 24 oktober 1996 i de förenade målen C-329/93, C-62/95 och C-63/95, Tyskland m.fl. mot kommissionen, REG 1996, s. I-5151, punkt 52, samt av den 19 oktober 2000 i de förenade målen C-15/98 och C-105/99, Italien och Sardegna Lines mot kommissionen, REG 2000, s. I-8855, punkt 66).
- 75 Det ifrågasatta beslutet i förevarande fall innehåller en bedömning av de omtvistade stödets inverkan på transportsektorn. Kommissionen har i punkterna 24 och 25 i det ifrågasatta beslutet hävdats att stöden kan gynna mottagarna i deras konkurrens med de stora företag som är etablerade i Spanien. Konungariket Spanien har inte bestridit detta. Kommissionen har även anfört att

avregleringen av vägtransportmarknaden har skapat villkor för en konkurrens inom gemenskapen inom den internationella transportsektorn och inom cabotagesektorn. Dessa skäl räcker för att visa stödets faktiska eller potentiella inverkan på konkurrensen, liksom deras inverkan på handeln mellan medlemsstaterna (se domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 58).

- 76 När det för det tredje gäller de omtvistade stöd som beviljats professionella transportörer med belopp som understiger taket för stöd, erinrar domstolen om att när ett stöd beviljas företag som bedriver verksamhet inom en sektor på vilken de minimis-regeln inte är tillämplig, och när denna sektor kännetecknas av stor konkurrens, kan stöd av ringa betydelse påverka konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna (dom av den 11 november 1987 i mål 259/85, Frankrike mot kommissionen, REG 1987, s. 4393, punkt 24, domen i det ovannämnda målet Italien mot kommissionen, punkt 27, och i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 63).
- 77 Kommissionen har i förevarande fall hävdats att stor konkurrens oundvikligen råder inom en sektor som i likhet med transportsektorn präglas av överkapacitet. Detta har inte bestridits av Konungariket Spanien. Med förbehåll för det antagandet att vissa aktörer inom sektorn har ett konkurrensbegränsande beteende — ett antagande som inte av någon av parterna har påståtts vara bevisat i förevarande fall — är dessa skäl tillräckliga för att fastställa dels att de ifrågasatt stöden omfattas av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget och dels att de snedvrider eller hotar att snedvrída konkurrensen och att de påverkar handeln mellan medlemsstaterna i den mening som avses i denna bestämmelse.
- 78 Slutligen är den del av beslutet som ifrågasatts och som angivits i punkt 75 i förevarande dom, i fråga om de omtvistade stöden som beviljats de professionella

transportörerna med belopp som överstiger taket för stöd, av ännu starkare skäl tillämplig på dessa.

- 79 Av vad som anförts ovan framgår att den andra grundens andra del skall tillmätas betydelse när det gäller de omtvistade stöd som har beviljats icke-professionella transportörer med ett belopp som understiger taket för stöd, men i övrigt lämnas utan avseende. Det är därvid inte nödvändigt att ta ställning till de övriga argumenten som Konungariket Spanien har åberopat.

Den tredje grunden avseende dels att artikel 92.3 c i fördraget har åsidosatts, dels att det ifrågasatta beslutet är bristfälligt motiverat och innehåller motsägelser

Parternas argument

- 80 Konungariket Spanien har hävdats att, för det fall de omtvistade stöden utgör statliga stöd, kommissionen är skyldig att tillåta dessa med stöd av det undantag som föreskrivs i artikel 92.3 c i fördraget, eftersom de är berättigade av miljöskyddsskäl och av skäl avseende förbättringen av säkerheten på vägarna.
- 81 Enligt denna medlemsstat gjorde sig kommissionen skyldig till flera felaktigheter vid bedömningen och klassificeringen av de ifrågasatta stödprogrammen.

- 82 Kommissionen har felaktigt underlåtit att godta att avtalet påverkade miljöskyddet och säkerheten på vägarna. Av samma skäl som en förnyelse av de spanska nyttofordonsparkerna, som i princip genomförs med bibehållen kapacitet, är det emellertid enligt detta stödprogram möjligt att sänka fordonens medelålder, och följaktligen minska utsläppen av gasformiga föroreningar (CO₂ och NO₂). Genom stödprogrammet säkerställs dessutom av samma skäl att säkerheten på vägarna ökar.
- 83 Denna felaktiga bedömning får flera rättsliga följder.
- 84 När det för det första gäller miljöskyddet åsidosatte kommissionen artikel 92.3 c i fördraget när den på grundval av riktlinjerna om stöd för miljöskydd vägrade att tillåta de omtvistade stöden i den mån det rörde sig om investeringsstöd. I de relevanta bestämmelserna för dessa riktlinjer anges att investeringsstöd endast kan tillåtas enligt denna bestämmelse om de är strikt begränsade till merkostnader som är nödvändiga för att uppnå högre normer än dem som föreskrivs i lag, eller för att uppfylla nya tvingande normer på miljöområdet. Dessa bestämmelser bör undersökas som en samling bestämmelser vilka påvisar den praxis som kommissionen söker tillämpa, och de bör tillämpas utan inverkan på ovannämnda bestämmelse. Riktlinjerna om stöd för miljön kan följaktligen inte leda till att denna bestämmelse skall tillämpas endast på de fall som avses i riktlinjerna. Härav följer att de omtvistade stöden skulle ha tillåtits såsom investeringsstöd, även om de inte uppfyllde samtliga kriterier som särskilt fastställts i dessa riktlinjer.
- 85 Kommissionen ansåg följaktligen felaktigt att de omtvistade stöden inte var lagenliga.

- 86 För det fall stöden inte utgör investeringsstöd utan driftstöd, ansåg kommissionen felaktigt att dessa i alla tänkbara fall var undantagna från tillämpningsområdet för artikel 92.3 c i fördraget. Det följer nämligen av förstainstansrättens rättspraxis att sådana stöd under vissa omständigheter kan tillåtas enligt denna bestämmelse (dom av den 8 juni 1995 i mål T-459/93, Siemens mot kommissionen, REG 1995, s. II-1675, punkt 48, och av den 27 januari 1998 i mål T-67/94, Ladbroke Racing mot kommissionen, REG 1998, s. II-1, punkterna 123—165). Det framgår dessutom av flera meddelanden avseende statliga stöd att driftstöd kan omfattas av nämnda bestämmelses tillämpningsområde. Kommissionen fann i sitt beslut 2000/410/EG av den 22 december 1999 om den stödordning som Frankrike planerar att införa till förmån för den franska hamnsektorn (EGT L 155, 2000, s. 52), att ett driftstöd var lagenligt med hänsyn till en rad omständigheter, däribland den begränsade ekonomiska inverkan av det ifrågasatta stödet, det faktum att stödmottagarna utgjordes av SMF samt den omständigheten att tredje män som berördes inte hade gjort några invändningar. Samma omständigheter skulle kunna iakttas i förevarande mål. Kommissionen skulle alltså ha godtagit de omtvistade stöden.
- 87 När det för det andra gäller säkerheten på vägarna har Konungariket Spanien gjort gällande att kommissionen även i sitt resonemang med avseende härpå har gjort sig skyldig till en uppenbart oriktig bedömning. Resonemanget är under alla förhållanden inte motiverat. Därmed skulle de omtvistade stöden åtminstone ha tillåtits på grund av att de bidrar till säkerheten på vägarna, även om de inte kunde rättfärdigas med hänvisning till miljöskyddet.
- 88 Konungariket Spanien har slutligen hävdatt att det ifrågasatta beslutet innehåller en motsägelse, rent av en bristande motivering. Kommissionen betecknade de omtvistade stöden växelvis som investeringsstöd (punkt 35 i det ifrågasatta beslutet) och som driftstöd (punkt 38 i det ifrågasatta beslutet).

- 89 Kommissionen har besvarat detta med att i motsats till vad Konungariket Spanien har hävdats är ändamålet med stödprogrammet varken att bidra till ett bättre miljöskydd eller att förbättra säkerheten på vägarna. Tvärtom beviljades de omtvistade stöden i förhållande till fordonets totala värde utan hänsyn till de merkostnader som uppstår med avseende på miljön och säkerheten på vägarna. Det skulle på sin höjd kunna medges att stöden har en gynnsam bieffekt på dessa två områden.
- 90 En sådan effekt är emellertid inte tillräcklig för att de omtvistade stöden skall omfattas av tillämpningsområdet för artikel 92.3 c i fördraget. Riktlinjerna om stöd för miljöskydd, som får anses analogt tillämpliga på säkerheten på vägarna, innebär tvärtom ett krav på att de ifrågavarande stöden särskilt ägnas åt miljöskydd. För övrigt föreskrivs i dessa riktlinjer att stöden skall begränsas till att kompensera merkostnader som i strikt bemärkelse belastar de berörda företagen, vilket inte är uppenbart i förevarande fall. Dessutom skulle det krävas att de omtvistade stöden inte strider mot allmänintresset, eftersom vissa indikatorer i form av till exempel vägtransportsektorns överkapacitet, skulle tyda på att stödprogrammet för att vara giltigt måste avse en minskning av befintlig kapacitet och inte endast ett bibehållande av den rådande situationen.
- 91 Kommissionen har vidare gjort gällande att de omtvistade stöden inte kan anses utgöra investeringsstöd. Dels uppvisar de inte den punktvisa karaktär som gäller för denna stödkategori. Dels avser de kostnader som företag har i sin vanliga verksamhet. Därmed måste de anses utgöra driftstöd. Kommissionen hänvisar i detta avseende bland annat till domen av den 8 mars 1988 i de förenade målen 62/87 och 72/87, *Exécutif régional wallon och Glaverbel mot kommissionen* (REG 1988, s. 1573), punkterna 31—34.

- 92 Kommissionen har hävdad att det ifrågasatta beslutet är tillräckligt rättsligt motiverat och att det inte innehåller någon motsägelse.

Domstolens bedömning

- 93 Kommissionen har vid tillämpningen av artikel 92.3 i fördraget en omfattande befogenhet att företa skönsmässiga bedömningar som innefattar ekonomiska och sociala bedömningar och som skall göras i ett gemenskapssammanhang (se exempelvis dom av den 24 februari 1987 i mål 310/85, Deufil mot kommissionen, REG 1987, s. 901, punkt 18). Domstolsprövningen av utövandet av denna befogenhet är begränsad till en kontroll av att reglerna för handläggning och för motivering har följts, att de uppgifter om faktiska omständigheter som lagts till grund för det omtvistade beslutet är materiellt riktiga, att bedömningen av dessa omständigheter inte är uppenbart oriktig och att det inte förekommit maktmissbruk (domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 74).
- 94 Det följer redan av ordalydelsen i artikel 92.3 c och artikel 93 i fördraget att kommissionen "kan" anse att det stöd som avses i förstnämnda bestämmelse är förenligt med den gemensamma marknaden. Även om kommissionen alltid skall ta ställning till huruvida statligt stöd, över vilket den utövar sin kontroll, är förenligt med den gemensamma marknaden — även om stödet i fråga inte har anmälts till kommissionen (se dom av den 14 februari 1990 i mål C-301/87, Frankrike mot kommissionen, även kallat Boussac Saint Frères, REG 1990, s. I-307, punkterna 15—24; svensk specialutgåva, volym 10, s. 303) — är kommissionen således inte skyldig att förklara att sådant stöd är förenligt med den gemensamma marknaden.

- 95 Kommissionen är dock, såsom det har erinrats om i punkt 69 i förevarande dom, bunden av de gemenskapsriktlinjer och de meddelanden som den antar beträffande kontroll av statligt stöd i den mån som de inte avviker från reglerna i fördraget och accepteras av medlemsstaterna. Dessutom skall kommissionen, såsom anges i artikel 253 EG, motivera sina beslut, inbegripet beslut om att vägra förklara stöd förenligt med den gemensamma marknaden på grundval av artikel 92.3 c i fördraget (se domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 76).
- 96 Det följer emellertid av miljöriktlinjerna att klassificeringen av ett stöd som investeringsstöd eller som driftstöd är väsentligt. Olika rättssystem är nämligen knutna till var och en av klassificeringarna (domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkterna 77—80).
- 97 I förevarande fall kan det emellertid inte med klarhet utläsas av det ifrågasatta beslutet huruvida kommissionen ansåg att stödet i fråga var driftstöd eller investeringsstöd. Sålunda tyder punkt 35 i det ifrågasatta beslutet på att det är fråga om investeringsstöd, medan punkt 38 snarare låter förstå att det är driftstöd som avses.
- 98 Av den motivering som krävs enligt artikel 253 EG skall det emellertid klart och tydligt framgå hur den gemenskapsinstitution som antagit den ifrågasatta rättsakten har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen till den vidtagna åtgärden för att kunna göra gällande sina rättigheter, och så att domstolen ges möjlighet att utöva sin prövningsrätt (domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 82).
- 99 Det ifrågasatta beslutet är alltså bristfälligt motiverat när det gäller stödprogrammets oförenlighet med kriterierna i riktlinjerna om stöd för miljöskydd.

- 100 Med hänsyn också till vad som slagits fast i punkterna 79 och 99 i förevarande dom och utan att det är nödvändigt att pröva den spanska regeringens övriga argument, skall talan således bifallas och artiklarna 2 och 4 i det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras.

Rättegångskostnader

- 101 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Konungariket Spanien har yrkat att kommissionen skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom kommissionen har tappat målet, skall Konungariket Spaniens yrkande bifallas.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

följande dom:

- 1) Artiklarna 2 och 4 i kommissionens beslut 2001/605/EG av den 26 juli 2000 om det stödprogram som införts av Spanien för inköp av nyttofordon och som inrättats genom samarbetsavtalet av den 26 februari 1997 mellan spanska industri- och energiministeriet och statliga kreditinstitutet (Instituto de Crédito Oficial) ogiltigförklaras.

- 2) Europeiska gemenskapernas kommission skall ersätta rättegångskostnaderna.

Puissochet

Macken

Cunha Rodrigues

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 13 februari 2003.

R. Grass

Justitiesekreterare

J.-P. Puissochet

Ordförande på tredje avdelningen