

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)  
de 13 de febrero de 2003 \*

En el asunto C-409/00,

Reino de España, representado por la Sra. M. López-Monís Gallego, en calidad de agente, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. D. Triantafyllou y la Sra. S. Pardo, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tiene por objeto la anulación de la Decisión 2001/605/CE de la Comisión, de 26 de julio de 2000, relativa al régimen de ayudas aplicado por España para la adquisición de vehículos industriales mediante el Convenio de colaboración de 26 de febrero de 1997 entre el Ministerio de Industria y Energía y el Instituto de Crédito Oficial (DO 2001, L 212, p. 34),

\* Lengua de procedimiento: español.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. J.-P. Puissochet (Ponente), Presidente de Sala, y la Sra. F. Macken y el Sr. J.N. Cunha Rodrigues, Jueces;

Abogado General: Sr. S. Alber;  
Secretario: Sr. H.A. Rühl, administrador principal;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídos los informes orales de las partes en la vista celebrada el 20 de junio de 2002, durante la cual el Reino de España estuvo representado por el Sr. S. Ortiz Vaamonde, en calidad de agente, y la Comisión por el Sr. D. Triantafyllou y la Sra. S. Pardo;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 10 de septiembre de 2002;

dicta la siguiente

**Sentencia**

- 1 Mediante recurso presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 10 de noviembre de 2000, el Reino de España solicitó, con arreglo al artículo 230 CE, la anulación de la Decisión 2001/605/CE de la Comisión, de 26 de julio de 2000,

relativa al régimen de ayudas aplicado por España para la adquisición de vehículos industriales mediante el Convenio de colaboración de 26 de febrero de 1997 entre el Ministerio de Industria y Energía y el Instituto de Crédito Oficial (DO 2001, L 212, p. 34; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).

### Antecedentes de hecho del litigio y Decisión impugnada

- 2 El 26 de febrero de 1997, el Ministerio español de Industria y Energía y el Instituto de Crédito Oficial (en lo sucesivo, «ICO») celebraron un convenio de colaboración por el que se establece un régimen de ayudas a la adquisición de vehículos industriales (en lo sucesivo, «Convenio»). El Convenio entró en vigor con carácter retroactivo el 1 de enero de 1997 y expiró el 31 de diciembre de 1997.
  
- 3 El Convenio sucede a un régimen de ayudas análogo, que fue objeto de la Decisión 98/693/CE de la Comisión, de 1 de julio de 1998, relativa al régimen español de ayudas a la compra de vehículos industriales Plan Renove Industrial (agosto de 1994 — diciembre de 1996) (DO L 329, p. 23). Según el artículo 2 de dicha Decisión, las ayudas concedidas, en forma de bonificación, a personas físicas o a pequeñas y medianas empresas (en lo sucesivo «PYME») dedicadas a actividades distintas del transporte a escala exclusivamente local o regional para la adquisición de vehículos industriales de la categoría D no constituían ayudas estatales. En los artículos 3 y 4 de la misma Decisión, la Comisión consideró que «todas las otras ayudas concedidas a personas físicas y a PYME constituyen ayudas estatales con arreglo al apartado 1 del artículo 92 del Tratado», que eran ilegales e incompatibles con el mercado común y que el Reino de España debía, en consecuencia, recuperarlas.

- 4 El Reino de España interpuso ante el Tribunal de Justicia un recurso por el que se solicitaba la anulación de los artículos 3 y 4 de la Decisión 98/693. Mediante sentencia de 26 de septiembre de 2002, España/Comisión (C-351/98, Rec. p. I-8031), el Tribunal de Justicia estimó dicho recurso.
- 5 Por lo que respecta al presente asunto, el Convenio tiene por objeto apoyar la renovación del parque de vehículos industriales en España, incentivando a las personas físicas que trabajan por cuenta propia y a las empresas que respondan a la definición comunitaria de PYME a adquirir vehículos nuevos en sustitución de sus antiguos vehículos.
- 6 A tal efecto, el Convenio establece que las personas físicas sujetas al impuesto de actividades económicas y las PYME pueden obtener un préstamo concedido por un plazo máximo de cuatro años sin período de carencia que puede alcanzar hasta el 70 % de los costes subvencionables. Este préstamo es objeto de una bonificación máxima de 85.000 pesetas por millón de pesetas prestado, es decir, unos 511 euros por 6.010 euros prestados. El equivalente de subvención de dicha medida asciende, de este modo, al 8,5 %.
- 7 La concesión de tal préstamo está sujeta a tres requisitos acumulativos. En primer lugar, la persona física o PYME de que se trate debe adquirir un vehículo industrial nuevo o arrendarlo con intención de adquirirlo. En segundo lugar, ha de presentar un documento expedido por la Dirección General de Tráfico que certifique que se ha dado la baja definitiva para desguace a otro vehículo industrial. Es preciso que el vehículo de referencia se haya matriculado en España al menos siete años antes si se trata de un tractocamión y como mínimo diez años antes en todos los demás casos. En tercer lugar, el vehículo destinado al desguace ha de tener, en principio, una capacidad de carga equivalente a la del vehículo que se adquiere.
- 8 Con el fin de facilitar la apreciación del último requisito mencionado en el apartado anterior, el Convenio distingue seis categorías de vehículos, a saber, los

tractocamiones y camiones de más de 30 toneladas (categoría A), los camiones desde 12 hasta 30 toneladas (categoría B), los camiones desde 3,5 hasta 12 toneladas (categoría C), los modelos derivados de turismos, furgonetas y camiones de hasta 3,5 toneladas (categoría D), los autobuses y autocares (categoría E) y los remolques y semirremolques (categoría F).

- 9 Por lo que se refiere a la financiación y a las formas de concesión de los préstamos, el Convenio establece que el ICO abrirá una línea de crédito de un importe máximo de 35.000 millones de pesetas y celebrará contratos con entidades financieras públicas y privadas, las cuales concederán los préstamos con bonificación a las personas físicas y a las PYME. El Ministerio de Industria y Energía compensará, hasta un máximo de 4,5 puntos, la diferencia existente entre el tipo de interés aplicado por el ICO y el tipo de interés normalmente aplicado en este tipo de transacciones. El importe total de la intervención del Reino de España debía ascender a 3.000 millones de pesetas, es decir, unos 18 millones de euros.
  
- 10 Mediante escrito de 26 de febrero de 1997, las autoridades españolas notificaron el Convenio a la Comisión, con arreglo al artículo 93, apartado 3, del Tratado CE (actualmente artículo 88 CE, apartado 3).
  
- 11 Mediante escrito de 3 de abril de 1997, la Comisión solicitó información complementaria a las autoridades españolas. Éstas pidieron en tres ocasiones a la Comisión que les concediera un plazo adicional para enviar la información solicitada. No obstante, tras expirar el último plazo señalado por la Comisión, las autoridades españolas aún no habían enviado a ésta información adicional alguna.
  
- 12 Mediante escrito de 20 de noviembre de 1997, la Comisión comunicó a las autoridades españolas, por un lado, que el régimen de ayudas, retroactivo, iba a

ser tratado como una ayuda no notificada y, por otro lado, su decisión de iniciar el procedimiento establecido en el artículo 93, apartado 2, del Tratado. La Comisión publicó dicho escrito en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (DO 1999, C 29, p. 14) y pidió a las partes interesadas que presentasen sus observaciones.

- 13 Mediante escrito de 22 de febrero de 1999, el Reino de España formuló sus observaciones a la Comisión. Ningún otro Estado miembro ni tercero interesado comunicó sus observaciones. En estas circunstancias, la Comisión adoptó la Decisión impugnada.
- 14 Tras presentar el procedimiento, describir la estructura del Convenio y recordar el tenor de las observaciones formuladas por el Reino de España, la Comisión considera, en la parte IV de la motivación de la Decisión impugnada, que el régimen de ayudas a la adquisición de vehículos industriales debe ser calificado de ayuda de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado CE (actualmente artículo 87 CE, apartado 1, tras su modificación).
- 15 La Comisión señala, en primer lugar, que los créditos destinados a la financiación de dicho régimen de ayudas proceden del presupuesto del Ministerio de Industria y Energía. Las ayudas financieras de que se trata se conceden, pues, a través de recursos estatales.
- 16 En segundo lugar, la Comisión considera que el Convenio favorece a determinadas empresas. La Comisión afirma que el ámbito de aplicación material del Convenio se limita a las seis categorías de vehículos industriales enumeradas por éste y que únicamente las personas físicas o jurídicas que se dediquen, utilizando un vehículo que pertenezca a alguna de dichas categorías, a actividades de transporte por cuenta propia o por cuenta ajena pueden beneficiarse de los préstamos de que se trata. Por ello, el régimen de ayudas es, a su juicio, selectivo tanto desde el punto de vista material como personal.

- 17 En tercer lugar, la Comisión afirma que el régimen de ayudas establece un mecanismo que tiene un efecto equivalente a una subvención, en la medida en que lleva consigo una reducción de los costes soportados normalmente por las personas físicas y las PYME que reciben las ayudas. De ello deduce que el régimen de ayudas falsea la competencia, en detrimento de los demás operadores económicos del sector.
- 18 En cuarto lugar, la Comisión alega que el régimen de ayudas genera una discriminación entre transportistas establecidos en España y transportistas no residentes y que esta discriminación se produce en el sector del transporte por carretera, que ha quedado abierto a la competencia intracomunitaria con la adopción de medidas que afectan tanto al transporte internacional como al cabotaje. En consecuencia, la Comisión considera que el régimen de ayudas afecta a los intercambios entre Estados miembros.
- 19 No obstante, en el artículo 1 de la Decisión impugnada, la Comisión reconoce que cuando, por un lado, el beneficiario ejerce su actividad en sectores distintos al del transporte y opera únicamente a escala local o regional y, por otro lado, la ayuda financiera concedida a dicho beneficiario se refiere solamente a la adquisición de pequeños vehículos industriales de categoría D, los cuales son utilizados habitualmente para trayectos de corta duración, no procede considerar que la referida ayuda afecta a los intercambios entre Estados miembros. La citada institución deduce de lo antedicho que tales ayudas financieras no constituyen ayudas de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado.
- 20 En último lugar, por lo que respecta a las ayudas financieras no comprendidas en el supuesto descrito en el apartado anterior, la Comisión señala que no pueden ser justificadas basándose en la regla *de minimis*, en virtud de la cual las ayudas que no pueden falsear la competencia ni afectar a los intercambios entre Estados miembros, dado su reducido importe, no se rigen por lo dispuesto en el artículo 92, apartado 1, del Tratado. En efecto, se desprende de la Comunicación de la Comisión de 1992, relativa a las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas (DO C 213, p. 2; en lo sucesivo, «Directrices sobre ayudas a las PYME de 1992») y de la Comunicación de la

Comisión relativa a las ayudas *de minimis* (DO 1996, C 68, p. 9; en lo sucesivo, «Comunicación *de minimis*») que dicha regla no se aplica al sector de los transportes, habida cuenta de que dicho sector se caracteriza por la existencia de un elevado número de pequeñas empresas y de que cantidades relativamente reducidas pueden, en consecuencia, tener repercusiones en la competencia y en los intercambios comerciales entre Estados miembros. Pues bien, el régimen de ayudas de que se trata beneficia, en definitiva, a empresas que se dedican a actividades de transporte por cuenta propia o por cuenta ajena. De ello se desprende, a su juicio, que la regla *de minimis* no es aplicable.

- 21 De lo antedicho deduce la Comisión que las ayudas financieras concedidas al amparo del Convenio a personas físicas sujetas al impuesto de actividades económicas o a PYME, distintas de las ayudas a que se refiere el apartado 19 de la presente sentencia, deben calificarse de ayudas de Estado y, en consecuencia, son incompatibles, en principio, con el mercado común.
- 22 La Comisión afirma además que dichas ayudas son ilegales. Concretamente, no pueden acogerse a la excepción prevista en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, en virtud del cual las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas pueden considerarse compatibles con el mercado común, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. En efecto, el régimen de ayudas controvertido no cumple los requisitos establecidos en la citada disposición. Según la Comisión, no va destinado a facilitar el desarrollo de una actividad económica y su repercusión en los intercambios va más allá de lo que permite el interés común.
- 23 En cuanto se refiere, por un lado, al destino de las ayudas de que se trata, la Comisión recuerda que de su Comunicación relativa a las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (DO 1994, C 72, p. 3; en lo sucesivo, «Directrices sobre ayudas en favor del medio ambiente») se desprende que una ayuda de Estado solamente puede acogerse a la excepción prevista en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, debido a que mejora la seguridad vial y contribuye a la protección del medio ambiente, a condición de que dicha ayuda se limite a los costes de inversión adicionales necesarios para

alcanzar normas más elevadas que las exigidas por la ley o para cumplir nuevas normas obligatorias en materia medioambiental. Pues bien, el régimen de ayudas controvertido únicamente va destinado a favorecer la renovación del parque de vehículos industriales, sin tomar en consideración objetivos relacionados con el medio ambiente o con la seguridad vial.

- 24 Por lo que respecta, por otro lado, a la repercusión de las ayudas de que se trata sobre los intercambios, la Comisión considera que, en un mercado como el del transporte por carretera, caracterizado por una situación de exceso de capacidad, una ayuda a la adquisición de vehículos es, en principio, contraria al interés común, aun cuando su único objetivo sea sustituir medios de transporte existentes. Además, las ayudas destinadas a descargar a determinadas empresas de los costes que normalmente deberían soportar en el marco de sus actividades comerciales se consideran, por su propia naturaleza, contrarias al interés común. De ello se deduce que no pueden estar comprendidas dentro del ámbito de aplicación de la excepción prevista en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado.
- 25 En consecuencia, la Comisión decidió, en el artículo 2 de la Decisión impugnada, que las ayudas controvertidas, a excepción de las contempladas en el apartado 19 de la presente sentencia, son incompatibles con el mercado común y, en el artículo 4 de dicha Decisión, que incumbe al Reino de España proceder sin demora a recuperarlas.

### Pretensiones de las partes

- 26 El Reino de España solicita al Tribunal de Justicia que:

— Anule la Decisión impugnada.

— Condene en costas a la Comisión.

27 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que:

— Desestime el recurso por infundado.

— Declare la inadmisibilidad del motivo de anulación basado en la indeterminación de la parte dispositiva de la Decisión impugnada y, con carácter subsidiario, lo declare ineficaz o infundado.

— Condene en costas al Reino de España.

### Sobre el recurso

28 El Reino de España invoca tres motivos de anulación en apoyo de su recurso.

29 El primer motivo se basa en la indeterminación general de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, en la medida en que el artículo 1 de dicha Decisión individualiza ayudas financieras que no pueden ser calificadas de ayudas de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado, toda vez que el ordenamiento jurídico español no permite en modo alguno distinguirlas de las

ayudas consideradas incompatibles con el mercado común en el artículo 2 de la misma Decisión y que deben, por ello, ser objeto de recuperación.

- 30 Mediante el segundo motivo, el Reino de España sostiene que la Comisión ha incurrido en un error manifiesto de apreciación al considerar que las ayudas controvertidas están comprendidas dentro del ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado, puesto que no tienen carácter selectivo y no originan ninguna distorsión de la competencia.
- 31 El tercer motivo se basa en la infracción del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, en la medida en que la Comisión consideró equivocadamente que las ayudas controvertidas no podían ser autorizadas con arreglo a la excepción prevista en la referida disposición.
- 32 Dado que únicamente es de utilidad examinar el primer motivo si se desestiman los motivos segundo y tercero, procede pronunciarse previamente sobre éstos.

*Sobre el segundo motivo, basado en la infracción del artículo 92, apartado 1, del Tratado*

- 33 El Reino de España sostiene mediante el segundo motivo que las ayudas controvertidas no constituyen ayudas de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado. Este motivo se articula en dos partes. Por un lado, las ayudas controvertidas no tienen carácter selectivo. Por otro lado, no falsean o amenazan con falsear la competencia y no tienen ninguna repercusión en los intercambios entre Estados miembros.

Sobre la primera parte, basada en que la Comisión consideró equivocadamente que las ayudas controvertidas tienen carácter selectivo

— Alegaciones de las partes

- 34 En primer lugar, el Reino de España reprocha a la Comisión haber considerado que la estructura jurídica del Convenio favorece a determinadas categorías de personas físicas o jurídicas.
- 35 Por un lado, el Reino de España afirma que el Convenio va destinado con carácter general a un conjunto de beneficiarios potenciales. En efecto, la propia existencia de los requisitos enumerados en el apartado 7 de la presente sentencia tiene como consecuencia que una persona física o jurídica que no los cumpla no puede, por este motivo, acceder a un préstamo, pero esta circunstancia no genera ninguna selectividad prohibida por el artículo 92, apartado 1, del Tratado, dado que únicamente lleva a exigir que los beneficiarios se encuentren en una situación objetivamente idéntica.
- 36 Por otro lado, el Reino de España, que no niega que el Convenio excluye expresamente a las grandes empresas de su ámbito de aplicación, afirma que el régimen de ayudas controvertido se enmarca dentro de un sistema de apoyo a la protección del medio ambiente, a la seguridad del tráfico vial y a la renovación del parque automovilístico. La exclusión de las grandes empresas, que renuevan su parque de vehículos con mayor regularidad y sin necesidad de ayudas a tal efecto, es necesaria para la estructura del referido sistema, en el sentido de la Decisión 96/369/CE de la Comisión, de 13 de marzo de 1996, relativa a una ayuda fiscal en forma de amortización en beneficio de las compañías aéreas alemanas (DO L 146, p. 42). En estas circunstancias, la Comisión debería haber decidido que de ello no se desprende ningún tipo de selectividad.

- 37 En segundo lugar, el Reino de España señala que la Comisión consideró equivocadamente que el Convenio era selectivo dado que se refería únicamente a determinadas categorías de vehículos industriales. Alega que el Convenio distingue las seis categorías de vehículos enumeradas en el apartado 8 de la presente sentencia solamente para permitir que los beneficiarios se aseguren de que cumplen el requisito de equivalencia de capacidad de carga y que las autoridades competentes controlen el cumplimiento de dicho requisito. En cualquier caso, tales categorías abarcan todos los vehículos industriales.
- 38 En tercer lugar, el Reino de España afirma que la Comisión ha incurrido en un error manifiesto de apreciación al considerar que, si bien el régimen de ayudas controvertido no era jurídicamente selectivo, sí que lo era en la práctica. En efecto, procede deducir por analogía de la sentencia de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión (C-75/97, Rec. p. I-3671), apartado 28, que la circunstancia de que las ayudas controvertidas beneficien de hecho a determinadas empresas no permite llegar a la conclusión de que existen ayudas de Estado. Esta conclusión es conforme, a su juicio, con la práctica de la Comisión, tal como se recoge concretamente en su Comunicación sobre control de las ayudas de Estado y reducción de los costes laborales (DO 1997, C 1, p. 10).
- 39 En último lugar, según el Reino de España, al apreciar las ayudas controvertidas hay que tener en cuenta el concepto de «subvención específica» que figura en el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias (en lo sucesivo, «Acuerdo sobre Subvenciones») recogido en el anexo 1A del Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, aprobado en nombre de la Comunidad, por lo que respecta a los temas de su competencia, por la Decisión 94/800/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 1994 (DO L 336, p. 1). En virtud del artículo 2, apartado 2.1, letra b), del Acuerdo sobre Subvenciones, «cuando la autoridad otorgante, o la legislación en virtud de la cual actúe la autoridad otorgante, establezca criterios o condiciones objetivos [...] que rijan el derecho a obtener la subvención y su cuantía, se considerará que no existe especificidad». La expresión «criterios o condiciones objetivos» significa, según la nota a pie de página nº 2 del citado Acuerdo, «criterios o condiciones que sean imparciales, que no favorezcan a determinadas empresas con respecto a otras y que sean de

carácter económico y de aplicación horizontal; cabe citar como ejemplos el número de empleados y el tamaño de la empresa». A la luz de estas disposiciones, hay que reconocer que las ayudas controvertidas no son específicas y, en consecuencia, quedan fuera de la calificación de ayudas de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado.

- 40 La Comisión replica que las ayudas controvertidas tienen carácter selectivo.
- 41 Por lo que respecta, en primer lugar, a la estructura del Convenio, la Comisión sostiene, por un lado, que la alegación del Reino de España basada en los requisitos de aplicación horizontales y objetivos del régimen de ayudas controvertido no puede acogerse. En efecto, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que tales requisitos constituyen uno de los elementos característicos de un régimen de ayudas, por oposición a una ayuda individual. Por tanto, de ser acogida, dicha alegación tendría como consecuencia que todo régimen de ayudas quedaría automáticamente excluido del ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado.
- 42 Por otro lado, la Comisión afirma que la justificación basada en la existencia de un sistema de cargas de interés general que excluye a las grandes empresas por un motivo de racionalidad económica no puede prosperar. En primer lugar, podría admitirse dicha justificación en el marco de sistemas de interés general como un sistema fiscal o de seguridad social, pero no en el de un régimen de ayudas, aun cuando éste persiga objetivos legítimos. La Comisión cita sobre este particular las sentencias del Tribunal de Justicia de 29 de febrero de 1996, Bélgica/Comisión (C-56/93, Rec. p. I-723), apartado 79; de 26 de septiembre de 1996, Francia/Comisión (C-241/94, Rec. p. I-4551), apartado 20, y de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión, antes citada, apartado 25, así como la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 29 de septiembre de 2000, CETM/Comisión (T-55/99, Rec. p. II-3207), apartado 53. En segundo lugar, incluso suponiendo que sea admisible dicha justificación, la Comisión considera que el Reino de España no ha aportado, en el presente caso, la prueba de la existencia de tal sistema de cargas de interés general. En tercer lugar, siempre según la Comisión, aun

suponiendo que baste únicamente con demostrar que el régimen de ayudas controvertido persigue objetivos generales para acreditar la existencia de un sistema de cargas de interés general que puede quedar fuera de la calificación de ayuda de Estado, dicho Estado miembro no ha demostrado por qué no puede considerarse que, en la medida en que es necesaria, a su juicio, para el funcionamiento del referido sistema, la exclusión de las grandes empresas establece una selección.

- 43 La Comisión señala, seguidamente, que no procede acoger tampoco la alegación según la cual las medidas que benefician más a unas empresas que a otras no son necesariamente selectivas en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado. En efecto, dicha alegación se basa en el ámbito específico de las medidas de apoyo al empleo y no puede ser extrapolada válidamente al caso de autos. Por el contrario, procede aplicar por analogía la posición del Tribunal de Justicia en materia de ayudas a la exportación (sentencias de 10 de diciembre de 1969, Comisión/Francia, asuntos acumulados 6/69 y 11/69, Rec. p. 523, apartado 21, y de 7 de junio de 1988, Grecia/Comisión, 57/86, Rec. 2855, apartado 8) y concluir que un régimen de ayudas que puede beneficiar al conjunto de las personas físicas y PYME usuarias de vehículos industriales, excluyendo a las personas físicas y PYME que no utilizan tales vehículos, puede constituir una ayuda de Estado. Este planteamiento es conforme con la posición mantenida en la Comunicación de la Comisión de 1996 relativa a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a las pequeñas y medianas empresas (DO C 213, p. 4; en lo sucesivo, «Directrices sobre ayudas a las PYME de 1996»).
- 44 Por último, la Comisión señala que no debe apreciarse la legalidad de las ayudas controvertidas a la luz del Acuerdo sobre Subvenciones, que persigue un objetivo diferente a las finalidades del artículo 92, apartado 1, del Tratado.

#### — Apreciación del Tribunal de Justicia

- 45 El artículo 92, apartado 1, del Tratado define las ayudas de Estado en principio incompatibles con el mercado común como las ayudas otorgadas por los Estados

o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

- 46 Hay que señalar, con carácter preliminar, que dicha disposición no establece una distinción según las causas o los objetivos de las intervenciones estatales, sino que las define en función de sus efectos (sentencias, antes citadas, de 29 de febrero de 1996, Bélgica/Comisión, apartado 79; Francia/Comisión, apartado 20, y de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión, apartado 25).
- 47 De lo antedicho se deduce que la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado requiere únicamente que se examine si, en el marco de un régimen jurídico concreto, una medida estatal puede favorecer a «determinadas empresas o producciones» en relación con otras empresas que se encuentren en una situación fáctica y jurídica comparable habida cuenta del objetivo perseguido por el referido régimen (sentencia de 8 de noviembre de 2001, Adria-Wien Pipeline y Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, C-143/99, Rec. p. I-8365, apartado 41; véanse también, en este sentido, las sentencias de 1 de diciembre de 1998, Ecotrade, C-200/97, Rec. p. I-7907, apartado 41, y de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión, antes citada, apartado 26). En caso de respuesta afirmativa, la medida de que se trate cumplirá el requisito de selectividad constitutivo del concepto de ayuda de Estado previsto en dicha disposición.
- 48 El hecho de que el número de empresas que pueden aspirar a obtener la medida controvertida sea muy significativo o que dichas empresas pertenezcan a distintos sectores de actividad no puede ser suficiente para desvirtuar su carácter selectivo y, por consiguiente, para excluir la calificación de ayuda de Estado (sentencias, antes citadas, de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión, apartado 32, y Adria-Wien Pipeline y Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, apartado 48).

- 49 En el presente caso, de los autos se desprende en primer lugar que la estructura del régimen de ayudas establecido por el Convenio, en la medida en que éste pretende favorecer y ha favorecido efectivamente a personas físicas y PYME que se dedican a actividades de transporte por cuenta propia o por cuenta ajena, tiene carácter selectivo. La alegación formulada por el Reino de España, según la cual el Convenio se rige por criterios objetivos de aplicación horizontal, resulta irrelevante, ya que únicamente puede demostrar que las ayudas controvertidas forman parte de un régimen de ayudas y no de una ayuda individual.
- 50 Resulta, en segundo lugar, que el Convenio excluye expresamente de su ámbito de aplicación a las grandes empresas, aun cuando dichas empresas hayan adquirido o puedan adquirir un vehículo industrial nuevo durante el período de aplicación del régimen de ayudas y hayan participado por ello, de igual modo que las personas físicas y las PYME, en el objetivo de renovación del parque automovilístico.
- 51 El Reino de España sostiene, sin embargo, que dicha exclusión no es más que una consecuencia del sistema de cargas de interés general en el que se enmarcan las ayudas controvertidas.
- 52 Se desprende, en efecto, de reiterada jurisprudencia que el concepto de ayuda de Estado no se refiere a las medidas estatales que introducen una diferenciación entre empresas cuando esta diferenciación resulte de la naturaleza y la estructura del sistema de cargas en el que se enmarcan. En este supuesto, la medida de que se trata no puede considerarse, en principio, selectiva, aun cuando proporcione una ventaja a las empresas que puedan invocarla (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de marzo de 1993, *Sloman Neptun*, asuntos acumulados C-72/91 y C-73/91, Rec. p. I-887, apartado 21).
- 53 Sin embargo, el Reino de España no ha aportado, en el caso de autos, la prueba de la existencia de un sistema de cargas de interés general. A lo sumo, ha enumerado los motivos de interés general a los que el régimen de ayudas

controvertido tiene por objeto o como efecto contribuir, a saber, por un lado, la protección del medio ambiente y, por otro, la seguridad vial.

54 Pues bien, por legítimos que sean y suponiendo que estén probados, dichos motivos resultan irrelevantes a la hora de apreciar una medida estatal a la luz del artículo 92, apartado 1, del Tratado, como se ha recordado en el apartado 46 de la presente sentencia.

55 En cualquier caso, las cargas de que aquí se trata son las que resultan de la necesidad de las empresas de renovar sus vehículos industriales. Por tanto, las ayudas controvertidas consisten en una reducción de las cargas que, en circunstancias comerciales normales, recaerían sobre el presupuesto de dichas empresas (sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 43). De ello se deduce que no puede considerarse que se enmarcan en la naturaleza y estructura de ningún tipo de sistema de cargas de interés general y que, en consecuencia, la Comisión ha considerado justificadamente que tenían carácter selectivo.

56 Además, la circunstancia de que, en el marco del Acuerdo sobre Subvenciones, las ayudas controvertidas no se consideren eventualmente «subvención específica» no puede reducir el alcance de la definición del concepto de ayuda de Estado que figura en el artículo 92, apartado 1, del Tratado (sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 44).

57 En consecuencia, procede desestimar la primera parte del segundo motivo, sin que sea necesario examinar los demás argumentos invocados por el Reino de España.

Sobre la segunda parte, basada en que la Comisión considera equivocadamente que las ayudas controvertidas tienen una repercusión en la competencia y en los intercambios entre Estados miembros y que, en cualquier caso, son discriminatorias

— Alegaciones de las partes

- 58 Por lo que se refiere a la supuesta repercusión de las ayudas controvertidas en la competencia y en los intercambios entre Estados miembros, el Reino de España alega que la Comisión ha infringido las disposiciones del Tratado aplicables a las ayudas de Estado al negarse a aplicar la regla *de minimis*. Afirma que, aun cuando las personas físicas y jurídicas que han recibido las ayudas controvertidas pertenecieran, como pretende la Comisión, al sector de los transportes, hay que señalar que dichas ayudas son de un importe inferior al umbral de 100.000 euros por período de tres años por debajo del cual no es aplicable el artículo 92, apartado 1, del Tratado. Esta circunstancia debería haber llevado a la Comisión a concluir que las ayudas controvertidas no constituyen ayudas de Estado en el sentido de la citada disposición.
- 59 La Comisión replica que hubiera sido ilegal aplicar la regla *de minimis*. En cualquier caso, las ayudas controvertidas falsean la competencia.
- 60 Alega que los beneficiarios del régimen de ayudas pertenecen al sector de los transportes y que el Reino de España, por un lado, no niega que dicho sector está excluido del ámbito de aplicación de la regla *de minimis* y, por otro lado, se limita a solicitar que se aplique dicha regla al caso de autos, con carácter excepcional.
- 61 Ahora bien, según la Comisión, el tenor expreso de la comunicación *de minimis* y la circunstancia de que la regla que aclara, que establece una excepción a lo dispuesto en el artículo 92, apartado 1, del Tratado, sea objeto de interpretación estricta no permiten ninguna excepción. Añade que el Tribunal de Primera

Instancia ha confirmado este análisis en el apartado 130 de la sentencia CETM/Comisión, antes citada. La Comisión se ampara también en el efecto jurídico de las comunicaciones y las directrices que establece en materia de ayudas de Estado. Tales actos tienen carácter vinculante en primer lugar para la propia Comisión, según se desprende, en particular, de las sentencias del Tribunal de Justicia de 24 de marzo de 1993, CIRFS y otros/Comisión (C-313/90, Rec. p. I-1125), apartados 34 a 36, y del Tribunal de Primera Instancia de 5 de noviembre de 1997, Ducros/Comisión (T-149/95, Rec. p. II-2031), apartado 61. De lo antedicho procede deducir que el Reino de España no está legitimado para solicitar a la Comisión que establezca excepciones, en favor de las ayudas controvertidas, a los requisitos de aplicación de la regla *de minimis*.

- 62 La Comisión recuerda asimismo que el sector del transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una fuerte competencia entre numerosas PYME. Pues bien, el Tribunal de Justicia ha considerado que, en tal situación, ayudas de importancia relativamente reducida pueden afectar a la competencia (sentencia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-303/88, Rec. p. I-1433, apartado 27), habida cuenta, en particular, de sus efectos acumulados. De ello se deduce, según la citada institución, que el artículo 92, apartado 1, del Tratado siempre es aplicable a dichas ayudas, incluso cuando sean de tal importe que debería haberseles aplicado, en principio, la regla *de minimis* (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 30 de abril de 1998, Vlaams Gewest/Comisión, T-214/95, Rec. p. II-717, apartado 46).
- 63 En cualquier caso, la Comisión sostiene que, por el mero hecho de que se conceden principalmente a PYME que operan en un sector de actividad abierto a la competencia por disposiciones comunitarias, las ayudas a la adquisición de vehículos industriales falsean o amenazan con falsear la competencia en perjuicio de empresas establecidas en otros Estados miembros.
- 64 Por lo que respecta al carácter supuestamente discriminatorio de las ayudas controvertidas, el Reino de España mantiene que el Convenio no establece ninguna diferenciación entre nacionales españoles y nacionales de los demás Estados miembros. En primer lugar, la posibilidad de acogerse al Convenio no está supeditada ni a la exigencia de que el adquirente del vehículo industrial sea de nacionalidad española ni a la de que esté establecido en España. En segundo

lugar, el otro requisito indicado en el apartado 7 de la presente sentencia, a tenor del cual incumbe al beneficiario de la ayuda presentar un documento que certifique que un vehículo industrial, matriculado en España como mínimo siete años antes si se trata de un tractocamión y al menos diez años antes en todos los demás casos, ha sido retirado definitivamente de la circulación, no constituye en modo alguno una discriminación contra nacionales de Estados miembros distintos del Reino de España. En la medida en que no es necesario que el adquirente del nuevo vehículo sea también el propietario del vehículo sustituido, el primero tendría la posibilidad de celebrar un contrato con un tercero, propietario de un vehículo debidamente matriculado en España, para acogerse al Convenio. Por último, la exigencia de matriculación en España se aplica tanto a los vehículos fabricados en España como a los importados en este país.

- 65 En definitiva, si resultase que, en la práctica, pocos nacionales de Estados miembros distintos del Reino de España obtuvieron las ayudas controvertidas, ello se explicaría por circunstancias fácticas independientes del régimen de ayudas, por ejemplo, el hecho de que dichos nacionales prefieran solicitar medidas de ayuda o de financiación existentes en su propio Estado miembro.
- 66 La Comisión responde que los argumentos invocados a este respecto por el Reino de España son irrelevantes o, en cualquier caso, infundados, ya que el requisito de matriculación en España constituye por sí mismo una discriminación prohibida.

#### — Apreciación del Tribunal de Justicia

- 67 Con carácter preliminar, procede distinguir entre las ayudas controvertidas según hayan sido concedidas a personas físicas o jurídicas que realizan transportes por cuenta propia (en lo sucesivo, «no profesionales del transporte») o a personas físicas o jurídicas que realizan transportes por cuenta ajena (en lo sucesivo, «transportistas profesionales»). En efecto, de las diferencias de situación

existentes entre estas dos categorías de beneficiarios se desprende que no forman parte del mismo sector ni participan en el mismo mercado (sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 48).

- 68 Por lo que respecta, en primer lugar, a las ayudas controvertidas concedidas a los no profesionales del transporte, de la jurisprudencia recordada en el apartado anterior resulta que, aunque la Comisión tenía derecho a examinar la posible repercusión de tales ayudas en el sector de los transportes, no podía tratar a los no profesionales del transporte pura y simplemente como si fueran transportistas profesionales (sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 49).
- 69 En efecto, la Comisión puede considerar válidamente en sus comunicaciones y directrices, respetando lo dispuesto en el Tratado y aplicando la facultad de apreciación de que dispone para evaluar los posibles efectos económicos de las medidas de ayuda, que, salvo en determinados sectores caracterizados por condiciones de competencia particulares, determinadas ayudas inferiores a ciertos importes no afectan a los intercambios y que, por tanto, no se les aplican los artículos 92 y 93 del Tratado. No obstante, dichas comunicaciones y directrices vinculan, en primer lugar, a la propia Comisión (sentencia España/Comisión, antes citada, apartados 52 y 53).
- 70 Pues bien, aunque el sector de los transportes está expresamente excluido del ámbito de aplicación de la regla *de minimis* en virtud de la Comunicación *de minimis* y de las Directrices sobre ayudas a las PYME de 1992 y 1996, dicha excepción debe ser objeto de interpretación estricta. En consecuencia, no debe extenderse a los no profesionales del transporte.
- 71 De ello se deduce que la Comisión no podía negarse a examinar si las ayudas controvertidas, en cuanto que fueron concedidas a no profesionales del transporte, podían acogerse a la regla *de minimis* (véase, en este sentido, la sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 50).

- 72 En el presente caso, de los autos se desprende que cada una de las ayudas controvertidas ascendía a un importe máximo de 511 euros por cada 6.010 euros prestados. A pesar de que no puede excluirse que determinados no profesionales del transporte hayan podido, durante el año en que ha estado en vigor el Convenio, acogerse a varias medidas de apoyo, con la consecuencia de que el importe acumulado de las ayudas recibidas por ellos haya sido superior a 100.000 euros, no se puede considerar *a priori* que la regla *de minimis* no sea aplicable a esta categoría de empresas.
- 73 En estas circunstancias, deben ser anulados los artículos 2 y 4 de la Decisión impugnada en cuanto tienen por objeto las ayudas controvertidas que han sido concedidas a no profesionales del transporte y cuya cuantía era inferior al umbral *de minimis* fijado en las comunicaciones y directrices vigentes en la fecha de concesión de dichas ayudas.
- 74 Por lo que respecta, en segundo lugar, a posibles ayudas concedidas a los no profesionales del transporte y de cuantía superior al umbral *de minimis*, en determinados casos puede desprenderse de las propias circunstancias en las que se concede la ayuda que ésta puede afectar a los intercambios entre Estados miembros y falsear o amenazar con falsear la competencia. En tales casos, corresponde a la Comisión mencionar dichas circunstancias en los motivos de su decisión (véanse las sentencias de 13 de marzo de 1985, Países Bajos y Leeuwarder Papierwarenfabriek/Comisión, asuntos acumulados 296/82 y 318/82, Rec. p. 809, apartado 24; de 24 de octubre de 1996, Alemania y otros/Comisión, asuntos acumulados C-329/93, C-62/95 y C-63/95, Rec. p. I-5151, apartado 52, y de 19 de octubre de 2000, Italia y Sardeña Lines/Comisión, asuntos acumulados C-15/98 y C-105/99, Rec. p. I-8855, apartado 66).
- 75 En el caso de autos, la Decisión impugnada incluye una apreciación de la repercusión de las ayudas controvertidas en el sector de los transportes. La Comisión ha señalado en los puntos 24 y 25 de la motivación de la Decisión impugnada, sin que el Reino de España la haya contradicho sobre este punto, que dichas ayudas pueden favorecer a los beneficiarios a la hora de competir con las

grandes empresas establecidas en España. La Comisión ha precisado también que la liberalización de los transportes por carretera ha creado las condiciones de una competencia intracomunitaria en el sector del transporte internacional y de cabotaje. Dicha motivación basta para caracterizar la repercusión real o potencial de las ayudas sobre la competencia, así como su efecto sobre los intercambios entre Estados miembros (véase la sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 58).

76 Por lo que se refiere, en tercer lugar, a las ayudas controvertidas de cuantía inferior al umbral *de minimis* concedidas a los transportistas profesionales, procede recordar que, cuando se concede una ayuda a entidades que operan en un sector al que no se aplica la regla *de minimis* y cuando dicho sector se caracteriza por una fuerte competencia, determinadas ayudas de importancia relativamente escasa pueden afectar a la competencia y a los intercambios entre Estados miembros (sentencias de 11 de noviembre de 1987, Francia/Comisión, 259/85, Rec. p. 4393, apartado 24; Italia/Comisión, antes citada, apartado 27, y España/Comisión, antes citada, apartado 63).

77 En el presente caso, la Comisión ha señalado, sin que la haya contradicho el Reino de España, que un sector en situación de exceso de capacidad, como el sector de los transportes, se caracterizaba necesariamente por una situación de fuerte competencia. Con la salvedad del supuesto en el que resulte que determinados operadores del sector han actuado de forma contraria a las normas sobre la competencia, supuesto que ninguna de las partes afirma que se haya dado en este caso, dichos motivos bastan para demostrar, por un lado, que las ayudas de que se trata están comprendidas dentro del ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado y, por otro lado, que falsean o amenazan con falsear la competencia y afectan a los intercambios entre Estados miembros en el sentido de dicha disposición.

78 Por lo que respecta, en último lugar, a las ayudas controvertidas concedidas a los transportistas profesionales de cuantía superior al umbral *de minimis*, a tales

ayudas les son aplicables, con mayor razón, los motivos de la Decisión impugnada expuestos en el apartado 75 de la presente sentencia.

- 79 Sin que sea necesario pronunciarse sobre los demás argumentos invocados por el Reino de España, de lo antedicho se desprende que procede acoger la segunda parte del segundo motivo por lo que se refiere a las ayudas controvertidas concedidas a no profesionales del transporte de cuantía inferior al umbral *de minimis*, y desestimarla en todo lo demás.

*Sobre el tercer motivo, basado, por un lado, en la infracción del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado y, por otro lado, en una motivación insuficiente y contradictoria de la Decisión impugnada*

#### Alegaciones de las partes

- 80 El Reino de España afirma que, en el supuesto de que las ayudas controvertidas constituyeran ayudas de Estado, la Comisión debería haberlas autorizado con arreglo a la excepción prevista en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado basándose en que están justificadas por objetivos de protección del medio ambiente y de mejora de la seguridad vial.
- 81 Según dicho Estado miembro, la Comisión ha incurrido en varios errores a la hora de apreciar y calificar el régimen de ayudas controvertido.

- 82 Considera que la Comisión se ha negado equivocadamente a admitir que el Convenio tenía un impacto indudable sobre la protección del medio ambiente y la seguridad vial. Pues bien, por un lado, precisamente porque tiene por objeto la renovación del parque de vehículos industriales españoles, efectuada en principio sin aumentar la capacidad, dicho régimen de ayudas permite reducir la edad media de dichos vehículos y, en consecuencia, disminuir las emisiones de gases contaminantes (CO<sub>2</sub> y NO<sub>2</sub>). Por otro lado, por idénticos motivos, el régimen de ayudas garantiza una mayor seguridad vial.
- 83 De esta apreciación errónea se derivan, a juicio del referido Estado, varias consecuencias jurídicas.
- 84 Por lo que se refiere, en primer lugar, a la protección del medio ambiente, la Comisión ha infringido el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, al basarse en las Directrices sobre ayudas al medio ambiente para negarse a autorizar las ayudas controvertidas, en la medida en que se trata de ayudas a la inversión. Las disposiciones relevantes de dichas Directrices, que precisan que las ayudas a la inversión únicamente pueden acogerse a lo dispuesto en dicha letra si están estrictamente limitadas a los costes adicionales necesarios para alcanzar normas superiores a las que impone la ley o para cumplir nuevas normas obligatorias en materia de medio ambiente, deben considerarse un cuerpo de normas indicativas de la práctica que va a seguir la Comisión y que se aplican sin perjuicio de la referida disposición. En consecuencia, las Directrices sobre ayudas al medio ambiente no pueden tener como consecuencia reducir la aplicación de la citada disposición únicamente a los supuestos en ellas contemplados. De ello se desprende que las ayudas controvertidas deberían haber sido autorizadas como ayudas a la inversión aunque no cumplieran todos los criterios establecidos específicamente en dichas Directrices.
- 85 De lo antedicho se deduce, según el Reino de España, que la Comisión ha considerado equivocadamente que las ayudas controvertidas eran ilegales.

- 86 El Reino de España añade que, suponiendo que dichas ayudas no constituyan ayudas a la inversión sino ayudas de funcionamiento, la Comisión ha considerado equivocadamente que estaban excluidas, en cualquier supuesto, del ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado. De la jurisprudencia del Tribunal de Primera Instancia se desprende, en efecto, que tales ayudas pueden, en determinadas circunstancias, acogerse a dicha disposición (sentencias de 8 de junio de 1995, Siemens/Comisión, T-459/93, Rec. p. II-1675, apartado 48, y de 27 de enero de 1998, Ladbroke Racing/Comisión, T-67/94, Rec. p. II-1, apartados 123 a 165). Además, de varias comunicaciones relativas a las ayudas de Estado se desprende que las ayudas de funcionamiento pueden estar comprendidas dentro del ámbito de aplicación de la citada disposición. En su Decisión 2000/410/CE, de 22 de diciembre de 1999, sobre la ayuda que Francia contempla aplicar en favor del sector portuario francés (DO 2000, L 155, p. 52), la Comisión declaró la legalidad de una ayuda de funcionamiento teniendo en cuenta una serie de indicios, entre los que se encontraban el reducido impacto económico de la ayuda de que se trataba, el hecho de que los beneficiarios fueran PYME y la falta de objeciones por parte de terceros interesados. En el caso de autos pueden observarse las mismas circunstancias. En consecuencia, la Comisión debería haber reconocido la validez de las ayudas controvertidas.
- 87 En segundo lugar, por lo que respecta a la seguridad vial, el Reino de España alega que el razonamiento de la Comisión incurre también en un error manifiesto. En cualquier caso, adolece de falta de motivación. De ello se deduce que, aun cuando no puedan ser justificadas por un motivo basado en la protección del medio ambiente, las ayudas controvertidas deberían ser autorizadas, al menos, por su contribución a la seguridad vial.
- 88 En último lugar, el Reino de España sostiene que la Decisión impugnada adolece de una motivación contradictoria o incluso de una falta de motivación. La Comisión califica unas veces las ayudas controvertidas como ayudas a la inversión (punto 35 de los motivos de la Decisión impugnada) y otras veces como ayudas de funcionamiento (punto 38 de los motivos de la Decisión impugnada).

- 89 La Comisión replica que, a diferencia de lo que afirma el Reino de España, el régimen de ayudas controvertido no tiene por objeto ni contribuir a una mayor protección del medio ambiente ni mejorar la seguridad vial. Por el contrario, las ayudas controvertidas se conceden en función del valor total del vehículo, sin referirse a costes adicionales en materia de medio ambiente o de seguridad. A lo sumo podría reconocerse que tienen, con carácter incidental, un efecto beneficioso en esos dos ámbitos.
- 90 Pues bien —añade la Comisión—, tal efecto no basta para que las ayudas controvertidas queden comprendidas dentro del ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado. Las Directrices sobre ayudas al medio ambiente, que deben considerarse aplicables por analogía a la seguridad vial, exigen, en cambio, que las ayudas controvertidas tengan como destino específico la protección del medio ambiente. Además, dichas Directrices establecen que las ayudas deben limitarse a compensar los costes adicionales estrictamente exigidos a las empresas de que se trate, lo que evidentemente no sucede en el caso de autos. Por lo demás, es necesario que las ayudas controvertidas no sean contrarias al interés común, aun cuando determinados indicios, como el exceso de capacidad del sector de los transportes por carretera, tienden a probar que, para ser válido, el régimen de ayudas debería tener por objeto la reducción de las capacidades existentes y no limitarse a mantener el nivel de éstas.
- 91 La Comisión alega asimismo que las ayudas controvertidas no pueden ser calificadas de ayudas a la inversión. Por un lado, no tienen el carácter puntual inherente a esta categoría de ayudas. Por otro lado, se refieren a cargas imputables a las empresas por el ejercicio de su actividad comercial habitual. De ello se deduce que deben ser calificadas de ayudas de funcionamiento. La Comisión cita a este respecto la sentencia de 8 de marzo de 1988, *Exécutfif régional wallon y Glaverbel/Comisión* (asuntos acumulados 62/87 y 72/87, Rec. p. 1573), apartados 31 a 34.

- 92 Por último, la Comisión sostiene que la Decisión impugnada está suficientemente motivada con arreglo a Derecho y no adolece de una motivación contradictoria.

### Apreciación del Tribunal de Justicia

- 93 Al aplicar el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, la Comisión goza de una amplia facultad de apreciación, cuyo ejercicio implica consideraciones complejas de orden económico y social que deben efectuarse en un contexto comunitario (véase, por ejemplo, la sentencia de 24 de febrero de 1987, Deufile/Comisión, 310/85, Rec. p. 901, apartado 18). El control jurisdiccional que se aplica al ejercicio de dicha facultad de apreciación se limita a comprobar el respeto de las normas de procedimiento y de motivación, así como a controlar la exactitud material de los hechos alegados y la ausencia de error de Derecho, de error manifiesto al apreciar los hechos o de desviación de poder (sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 74).
- 94 Del propio tenor de los artículos 92, apartado 3, letra c), y 93 del Tratado se desprende que la Comisión «puede» considerar compatibles con el mercado común las ayudas contempladas en la primera de dichas disposiciones. Por tanto, aun cuando corresponde siempre a la Comisión pronunciarse sobre la compatibilidad con el mercado común de las ayudas de Estado sobre las que ejerce su control, aunque no le hayan sido notificadas (sentencia de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión, denominada «Boussac Saint Frères», C-301/87, Rec. p. I-307, apartados 15 a 24), la Comisión no tiene la obligación de declarar tales ayudas compatibles con el mercado común.

- 95 No obstante, por una parte, como se ha recordado en el apartado 69 de la presente sentencia, la Comisión está vinculada por las directrices y las comunicaciones que adopta en materia de control de las ayudas de Estado, en la medida en que no se aparten de las normas del Tratado y sean aceptadas por los Estados miembros. Por otra parte, con arreglo al artículo 253 CE, la Comisión debe motivar sus decisiones, incluidas las que denieguen la compatibilidad de las ayudas con el mercado común al amparo del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado (véase la sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 76).
- 96 Ahora bien, de las Directrices sobre ayudas al medio ambiente se desprende que calificar una ayuda de ayuda a la inversión o de ayuda de funcionamiento es esencial. En efecto, cada una de estas calificaciones lleva aparejados regímenes jurídicos distintos (sentencia España/Comisión, antes citada, apartados 77 a 80).
- 97 En el presente asunto, el examen de la Decisión impugnada no permite saber claramente si la Comisión consideró que las ayudas controvertidas eran ayudas de funcionamiento o ayudas a la inversión. Así, el punto 35 de los motivos de la Decisión impugnada da a entender que se trata de ayudas a la inversión, mientras que el punto 38 de dichos motivos hace suponer que se trata de ayudas de funcionamiento.
- 98 Pues bien, la motivación que exige el artículo 253 CE requiere que se exprese de forma clara e inequívoca el razonamiento de la autoridad comunitaria autora del acto imputado, de manera que los interesados puedan conocer las justificaciones de la medida adoptada y, en su caso, defender sus derechos y el juez ejercer su control (sentencia España/Comisión, antes citada, apartado 82).
- 99 La Decisión impugnada adolece, en consecuencia, de falta de motivación en cuanto a la falta de compatibilidad del régimen de ayudas previsto por el Convenio con los criterios establecidos por las Directrices sobre ayudas al medio ambiente.

- 100 Por tanto, habida cuenta de lo declarado en los apartados 79 y 99 de la presente sentencia y sin necesidad de examinar el primer motivo invocado por el Reino de España, procede estimar el recurso y anular los artículos 2 y 4 de la Decisión impugnada.

### Costas

- 101 A tenor del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Por haber solicitado el Reino de España que se condene en costas a la Comisión y haber sido desestimados los motivos formulados por ésta, procede condenarla en costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

decide:

- 1) Anular los artículos 2 y 4 de la Decisión 2001/605/CE de la Comisión, de 26 de julio de 2000, relativa al régimen de ayudas aplicado por España para la adquisición de vehículos industriales mediante el Convenio de colaboración de 26 de febrero de 1997 entre el Ministerio de Industria y Energía y el Instituto de Crédito Oficial.

2) **Condenar en costas a la Comisión de las Comunidades Europeas.**

Puissochet

Macken

Cunha Rodrigues

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 13 de febrero de 2003.

El Secretario

El Presidente de la Sala Tercera

R. Grass

J.-P. Puissochet