URTEIL DES GERICHTSHOFES (Dritte Kammer)

13. Februar 2003 *

In der Rechtssache C-409/00

Königreich Spanien, vertreten durch M. López-Monís Gallego als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Kläger,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch D. Triantafyllou und S. Pardo als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung 2001/605/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 bezüglich der von Spanien beim Erwerb von Nutzfahrzeugen gewährten Beihilfen, die durch die Kooperationsvereinbarung vom 26. Februar 1997 zwischen dem Ministerium für Industrie und Energie und dem Instituto de Crédito Oficial eingeführt wurden (ABl. 2001, L 212, S. 34),

* Verfahrenssprache: Spanisch.

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J.-P. Puissochet (Berichterstatter), der Richterin F. Macken und des Richters J. N. Cunha Rodrigues,

Generalanwalt: S. Alber
Kanzler: H. A. Rühl, Hauptverwaltungsrat

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der Parteien in der Sitzung vom 20. Juni 2002, in der das Königreich Spanien durch S. Ortiz Vaamonde als Bevollmächtigten und die Kommission durch D. Triantafyllou und S. Pardo vertreten war,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 10. September 2002,

folgendes

Urteil

1 Das Königreich Spanien hat mit Klageschrift, die am 10. November 2000 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, gemäß Artikel 230 EG Klage erhoben auf Nichtigerklärung der Entscheidung 2001/605/EG der Kommission vom

26. Juli 2000 bezüglich der von Spanien beim Erwerb von Nutzfahrzeugen gewährten Beihilfen, die durch die Kooperationsvereinbarung vom 26. Februar 1997 zwischen dem Ministerium für Industrie und Energie und dem Instituto de Crédito Oficial eingeführt wurden (ABl. 2001, L 212, S. 34, im Folgenden: angefochtene Entscheidung).

Sachverhalt und angefochtene Entscheidung

2 Das spanische Ministerium für Industrie und Energie und das Instituto de Crédito Oficial (im Folgenden: ICO) schlossen am 26. Februar 1997 eine Kooperationsvereinbarung, mit der eine Beihilferegelung für den Erwerb von Nutzfahrzeugen eingeführt wurde (im Folgenden: Vereinbarung). Die Vereinbarung trat rückwirkend zum 1. Januar 1997 in Kraft und galt bis zum 31. Dezember 1997.

3 Der Vereinbarung ging eine ähnliche Beihilferegelung voraus, die Gegenstand der Entscheidung 98/693/EG der Kommission vom 1. Juli 1998 bezüglich der von Spanien beim Erwerb von Nutzfahrzeugen gewährten Beihilfen „Plan Renove Industrial" (August 1994—Dezember 1996) (ABl. L 329, S. 23) war. Nach Artikel 2 dieser Entscheidung stellen die Beihilfen, die in Form von Vergütungen natürlichen Personen oder kleinen und mittleren Unternehmen (im Folgenden: KMU), die auf rein lokaler oder regionaler Ebene nicht im Verkehrssektor tätig sind, zum Erwerb von Nutzfahrzeugen der Kategorie D gewährt werden, keine staatlichen Beihilfen dar. In den Artikeln 3 und 4 der Entscheidung 98/693 stellte die Kommission fest, dass „[a]lle anderen natürlichen Personen und KMU gewährten Beihilfen... staatliche Beihilfen gemäß Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages dar[stellen,]... illegal und mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar [sind]" und vom Königreich Spanien daher zurückgefordert werden müssen.

4 Das Königreich Spanien hat beim Gerichtshof Klage auf Nichtigerklärung der Artikel 3 und 4 der Entscheidung 98/693 erhoben. Mit Urteil vom 26. September 2002 in der Rechtssache C-351/98 (Spanien/Kommission, Slg. 2002, I-8031) hat der Gerichtshof dieser Klage stattgegeben.

5 In der vorliegenden Rechtssache soll mit der Vereinbarung die Erneuerung des Nutzfahrzeugparks in Spanien dadurch unterstützt werden, dass natürliche Personen, die selbständig tätig sind, und Unternehmen, die der Gemeinschaftsdefinition für KMU entsprechen, zum Erwerb von Neufahrzeugen angeregt werden, die ihre alten Fahrzeuge ersetzen sollen.

6 Dazu sieht die Vereinbarung vor, dass die in Spanien für geschäftliche Tätigkeiten steuerpflichtigen natürlichen Personen und KMU ein Darlehen für eine Höchstlaufzeit von vier Jahren ohne zinsfreie Zeit erhalten können, das höchstens 70 % der zuschussfähigen Kosten abdecken darf. Für jeden Darlehensbetrag von einer Million ESP wird eine Vergütung von höchstens 85 000 ESP, d. h. von etwa 511 Euro pro 6 010 Euro, gewährt. Das Subventionsäquivalent dieser Maßnahme beträgt damit 8,5 %.

7 Die Gewährung des Darlehens unterliegt drei Voraussetzungen, die kumulativ erfüllt sein müssen. Erstens muss die betreffende natürliche Person oder das betreffende KMU ein neues Nutzfahrzeug erwerben oder mit Kaufabsicht leasen. Zweitens hat der Betreffende ein von der Generaldirektion Verkehr ausgestelltes Papier vorzulegen, durch das bescheinigt wird, dass ein anderes Nutzfahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wurde. Das betreffende Fahrzeug muss seit mindestens sieben Jahren — sofern es sich um Straßenzugmaschinen handelt — bzw. mindestens zehn Jahren — bei allen anderen Nutzfahrzeugen — in Spanien zugelassen gewesen sein. Drittens muss das aus dem Verkehr gezogene Fahrzeug grundsätzlich die gleiche Ladekapazität wie das Neufahrzeug haben.

8 Im Hinblick auf eine leichtere Beurteilung der in der vorigen Randnummer angeführten letzten Voraussetzung unterscheidet die Vereinbarung sechs Fahr-

zeugkategorien, nämlich Zugmaschinen und LKW mit einem zulässigen Höchstgewicht von über 30 t (Kategorie A), LKW mit einem zulässigen Höchstgewicht zwischen 12 und 30 t (Kategorie B), LKW mit einem zulässigen Höchstgewicht zwischen 3,5 und 12 t (Kategorie C), PKW-Sondermodelle, Lieferwagen und LKW mit einem zulässigen Höchstgewicht von bis zu 3,5 t (Kategorie D), Busse (Kategorie E) und Anhänger und Sattelanhänger (Kategorie F).

9 Hinsichtlich der Finanzierung und der Modalitäten der Darlehensgewährung sieht die Vereinbarung vor, dass das ICO eine Kreditlinie in Höhe von 35 Milliarden ESP eröffnet und Verträge mit den öffentlichen und privaten Finanzinstituten schließt, die den natürlichen Personen und den KMU die vergünstigten Darlehen gewähren. Die Differenz zwischen dem vom ICO angewandten Zinssatz und dem bei solchen Geschäften normalerweise geltenden Zinssatz wird bis zu einem Satz von 4,5 Prozentpunkten vom Ministerium für Verkehr und Energie ausgeglichen. Der Gesamtbetrag der Beihilfen des Königreichs Spanien wurde auf 3 Milliarden ESP, d. h. etwa 18 Millionen Euro, veranschlagt.

10 Mit Schreiben vom 26. Februar 1997 notifizierten die spanischen Behörden die Vereinbarung der Kommission gemäß Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag (jetzt Artikel 88 Absatz 3 EG).

11 Mit Schreiben vom 3. April 1997 forderte die Kommission bei Spanien zusätzliche Auskünfte an. Dieses bat die Kommission dreimal um Fristverlängerung für die Übermittlung der angeforderten Informationen. Bei Ablauf der letzten von der Kommission eingeräumten Frist hatte Spanien jedoch keine weiteren Auskünfte übermittelt.

12 Mit Schreiben vom 20. November 1997 teilte die Kommission Spanien mit, dass die rückwirkende Beihilferegelung wie eine nicht notifizierte Beihilfe behandelt

werde, und unterrichtete es über ihre Entscheidung, das Verfahren des Artikels 93 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Dieses Schreiben veröffentlichte die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* (ABl. 1999, C 29, S. 14) und forderte die Beteiligten zur Äußerung auf.

13 Das Königreich Spanien nahm mit Schreiben vom 22. Februar 1999 gegenüber der Kommission Stellung. Kein anderer Mitgliedstaat und kein sonstiger Beteiligter hat eine Stellungnahme abgegeben. Daraufhin hat die Kommission die angefochtene Entscheidung erlassen.

14 Nach einer Darstellung des Verfahrens, einer Beschreibung der Systematik der Vereinbarung und der Wiedergabe des Inhalts der Stellungnahme des Königreichs Spanien hat die Kommission in Abschnitt IV der Gründe der angefochtenen Entscheidung festgestellt, dass die Beihilferegelung für den Erwerb von Nutzfahrzeugen als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 87 Absatz 1 EG) anzusehen sei.

15 Sie hat erstens festgestellt, dass die für die Finanzierung dieser Beihilferegelung zugewiesenen Mittel Haushaltsmittel des Ministeriums für Industrie und Energie seien. Die fraglichen finanziellen Beihilfen stammten daher aus staatlichen Mitteln.

16 Zweitens begünstige die Vereinbarung bestimmte Unternehmen. Sie gelte nach ihrem sachlichen Anwendungsbereich für die sechs in ihr aufgeführten Kategorien von Nutzfahrzeugen; nur diejenigen natürlichen Personen oder Unternehmen, die für eigene Rechnung oder für Rechnung Dritter Verkehrsleistungen mit Hilfe eines zu einer dieser Kategorien gehörenden Fahrzeugs erbrächten, könnten die fraglichen Darlehen erhalten. Daher sei die Beihilferegelung in sachlicher und persönlicher Hinsicht selektiv.

17 Drittens werde mit der Beihilferegelung ein Instrument mit gleicher Wirkung wie eine Subvention eingeführt, da sie für die begünstigten natürlichen Personen und KMU zu einer Senkung der Kosten führe, die sie sonst zu tragen hätten. Daraus folge, dass die Beihilferegelung den Wettbewerb zu Lasten der übrigen Wirtschaftsteilnehmer des fraglichen Sektors verfälsche.

18 Viertens werde mit der Beihilferegelung eine Ungleichbehandlung zwischen in Spanien ansässigen und nicht ansässigen Verkehrsunternehmen eingeführt, die den Güterkraftverkehrssektor treffe, der durch Maßnahmen zur Regelung des internationalen Transportwesens und der Kabotage für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb geöffnet worden sei. Die Beihilferegelung beeinträchtige daher den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

19 In Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission jedoch anerkannt, dass die Beihilfen den Handel zwischen Mitgliedstaaten dann nicht beeinträchtigten, wenn die Empfänger auf rein lokaler oder regionaler Ebene außerhalb des Verkehrssektors tätig seien und ihnen die Beihilfe nur für den Erwerb kleiner Nutzfahrzeuge der Kategorie D gewährt worden sei, die normalerweise für kürzere Strecken eingesetzt würden. Solche Beihilfen stellten daher keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

20 Was fünftens die Beihilfen angeht, die nicht zu dem in der vorigen Randnummer beschriebenen Fall gehören, so sind sie nach Ansicht der Kommission nicht nach der De-minimis-Regelung zu rechtfertigen, wonach Beihilfen, bei denen aufgrund ihrer geringen Höhe davon ausgegangen werde, dass sie nicht den Wettbewerb zu verzerren oder den Handel zu beeinträchtigen drohten, nicht unter Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag fielen. Aus der Mitteilung der Kommission von 1992 über den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen (ABl. C 213, S. 2, im Folgenden: KMU-Beihilfenrahmen 1992) und der Mitteilung der Kommission über „de minimis"-Beihilfen (ABl. 1996, C 68, S. 9,

im Folgenden: De-minimis-Mitteilung) gehe nämlich hervor, dass die De-minimis-Regel nicht für den Verkehrssektor gelte, da in diesem zahlreiche kleine Unternehmen vertreten seien und sich relativ kleine Beträge auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirken könnten. Die fragliche Beihilferegelung komme aber letztlich denjenigen Unternehmen zugute, die Verkehrsdienstleistungen für eigene Rechnung oder für Rechnung Dritter erbrächten. Die De-minimis-Regel sei daher nicht anwendbar.

21 Infolgedessen seien diejenigen Beihilfen, die im Rahmen der Vereinbarung natürlichen Personen, die Steuern für wirtschaftliche Tätigkeiten entrichten müssten, und KMU gewährt würden und keine Beihilfen nach Randnummer 19 des vorliegenden Urteils darstellten, als staatliche Beihilfen anzusehen und damit mit dem Gemeinsamen Markt grundsätzlich unvereinbar.

22 Diese Beihilfen seien auch rechtswidrig. Insbesondere könnten sie nicht unter die Freistellungsbestimmung des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag fallen, wonach Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise veränderten, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufe, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden könnten. Die fragliche Beihilferegelung erfülle nämlich nicht den Tatbestand dieser Bestimmung. Die Regelung bezwecke nicht die Förderung der Entwicklung eines Wirtschaftszweigs, und ihre Auswirkung auf den Handel gehe über das mit dem gemeinsamen Interesse vereinbare Maß hinaus.

23 Was zum einen den Verwendungszweck der fraglichen Beihilfen angehe, so sei der Mitteilung der Kommission über den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. 1994, C 72, S. 3, im Folgenden: Gemeinschaftsrahmen für Umweltschutzbeihilfen) zu entnehmen, dass für eine staatliche Beihilfe nur dann die Freistellung des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag mit der Begründung, sie verbessere die Sicherheit im Verkehr und trage zum Umweltschutz bei, geltend gemacht werden könne, wenn die Beihilfe zusätzliche

Investitionskosten betreffe, die notwendig seien, um höheren als den durch Gesetz vorgeschriebenen Normen oder aber neuen Umweltschutznormen zu genügen. Die fragliche Beihilferegelung bezwecke aber nur, die Erneuerung des Nutzfahrzeugsparks zu fördern, ohne mit der Umwelt oder der Sicherheit im Straßenverkehr zusammenhängende Zielsetzungen zu berücksichtigen.

24 Was zum anderen die Auswirkungen der fraglichen Beihilfen auf den Handel betreffe, so laufe eine Beihilfe zum Erwerb von Fahrzeugen auf einem Markt wie dem des Güterkraftverkehrs, der durch eine Überkapazität gekennzeichnet sei, dem gemeinsamen Interesse grundsätzlich selbst dann zuwider, wenn es ihr einziges Ziel sein sollte, vorhandene Transportmittel zu ersetzen. Außerdem sei bei Beihilfen, mit denen bestimmte Unternehmen von den Kosten entlastet werden sollten, die sie sonst im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit zu tragen hätten, davon auszugehen, dass sie ihrem Wesen nach dem gemeinsamen Interesse zuwiderliefen. Diese Beihilfen könnten daher nicht in den Anwendungsbereich der Freistellung nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag fallen.

25 Aufgrund dessen hat die Kommission in Artikel 2 der angefochtenen Entscheidung festgestellt, dass die streitigen Beihilfen mit Ausnahme der in Randnummer 19 des vorliegenden Urteils genannten mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar seien, und in ihrem Artikel 4, dass das Königreich Spanien diese Beihilfen unverzüglich zurückzufordern habe.

Anträge der Parteien

26 Das Königreich Spanien beantragt,

— die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;

— der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

27 Die Kommission beantragt,

— die Klage als unbegründet abzuweisen;

— festzustellen, dass der Nichtigkeitsgrund, mit dem geltend gemacht wird, dass der verfügende Teil der angefochtenen Entscheidung unbestimmt sei, unzulässig, hilfsweise, unerheblich oder unbegründet ist;

— die Kosten dem Königreich Spanien aufzuerlegen.

Zur Klage

28 Das Königreich Spanien stützt seine Klage auf drei Nichtigkeitsgründe.

29 Mit dem ersten Nichtigkeitsgrund wird geltend gemacht, der verfügende Teil der angefochtenen Entscheidung sei insgesamt unbestimmt, da ihr Artikel 1 Beihilfen bezeichne, die nicht als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen seien, während es nach spanischem Recht nicht möglich sei, diese Finanzbeihilfen von den Beihilfen zu unterscheiden, die in Artikel 2 der

Entscheidung als mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar angesehen würden und zurückzufordern seien.

30 Der zweite vom Königreich Spanien angeführte Nichtigkeitsgrund geht dahin, die Kommission habe einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, indem sie die Auffassung vertreten habe, dass die streitigen Beihilfen in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag fielen, obwohl sie nicht selektiv ausgerichtet seien und zu keiner Wettbewerbsverzerrung führten.

31 Der dritte Nichtigkeitsgrund wird auf einen Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag gestützt; die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass die streitigen Beihilfen nicht auf der Grundlage der in dieser Bestimmung vorgesehenen Freistellung genehmigungsfähig seien.

32 Da die Prüfung des ersten Nichtigkeitsgrunds nur im Fall der Zurückweisung des zweiten und des dritten Nichtigkeitsgrunds sinnvoll ist, sind diese Gründe zuerst zu prüfen.

Zum zweiten Nichtigkeitsgrund: Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag

33 Das Königreich Spanien macht mit dem zweiten Nichtigkeitsgrund geltend, die streitigen Beihilfen stellten keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Dieser Nichtigkeitsgrund gliedert sich in zwei Teile. Zum einen seien die streitigen Beihilfen nicht selektiv. Zum anderen seien sie nicht geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen, drohten auch nicht, dies zu tun, und wirkten sich zudem nicht auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten aus.

Zum ersten Teil: Die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass die streitigen Beihilfen selektiv seien

— Vorbringen der Parteien

34 Das Königreich Spanien wirft der Kommission erstens vor, die Auffassung vertreten zu haben, nach der rechtlichen Systematik der Vereinbarung würden bestimmte Kategorien natürlicher oder juristischer Personen bevorzugt behandelt.

35 Zum einen betreffe die Vereinbarung allgemein eine Gesamtheit potenzieller Beihilfeempfänger. Zwar führten die in Randnummer 7 des vorliegenden Urteils angeführten Voraussetzungen allein schon dazu, dass eine natürliche oder juristische Person, die diese nicht erfülle, für eine Darlehensgewährung nicht in Betracht kommen könne; hiermit sei aber keine nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag verbotene Selektion verbunden, da nur vorgeschrieben sei, dass sich die Empfänger in einer objektiv gleichen Situation befänden.

36 Zum anderen füge sich die fragliche Beihilferegelung in ein System zur Förderung des Umweltschutzes, der Sicherheit im Straßenverkehr und der Erneuerung des Fahrzeugparks ein, wobei nicht bestritten werde, dass die Vereinbarung Großunternehmen ausdrücklich von ihrem Anwendungsbereich ausnehme. Der Ausschluss von Großunternehmen, die ihren Fahrzeugpark regelmäßig erneuerten, ohne hierzu der Unterstützung zu bedürfen, sei nach dem Sinn und Zweck dieses Systems im Sinne der Entscheidung 96/369/EG der Kommission vom 13. März 1996 über eine steuerliche Beihilfe in Form einer Abschreibungsregelung zugunsten der deutschen Luftverkehrsunternehmen (ABl. L 146, S. 42) erforderlich. Demnach hätte die Kommission feststellen müssen, dass das System nicht selektiv sei.

37 Zweitens habe die Kommission zu Unrecht angenommen, dass die Vereinbarung deshalb selektiv sei, weil sie nur bestimmte Kategorien von Nutzfahrzeugen betreffe. Die Vereinbarung unterscheide zwischen den in Randnummer 8 des vorliegenden Urteils aufgezählten sechs Fahrzeugkategorien nur, damit sich die Beihilfeempfänger vergewissern könnten, dass sie die Voraussetzung der Gleichwertigkeit der Nutzlast erfüllten, und damit die zuständigen Behörden die Einhaltung dieser Voraussetzung nachprüfen könnten. Zudem deckten diese Kategorien alle Nutzfahrzeuge ab.

38 Drittens habe die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler insoweit begangen, als sie die Auffassung vertreten habe, dass die fragliche Beihilferegelung zwar nicht von Rechts wegen, wohl aber tatsächlich selektiv gewesen sei. Dem Urteil vom 17. Juni 1999 in der Rechtssache C-75/97 (Belgien/Kommission, Slg. 1999, I-3671, Randnr. 28) sei nämlich im Wege eines Analogschlusses zu entnehmen, dass daraus, dass die streitigen Beihilfen bestimmten Unternehmen faktisch zugute kämen, nicht auf das Vorliegen staatlicher Beihilfen geschlossen werden könne. Dies entspreche auch der Praxis der Kommission, wie diese sie insbesondere in ihrer Mitteilung über Beihilfenüberwachung und Senkung der Arbeitskosten (ABl. 1997, C 1, S. 10) bekannt gegeben habe.

39 Viertens sei bei der Beurteilung der streitigen Beihilfen der Begriff der „spezifischen Subvention" nach dem Übereinkommen über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen (im Folgenden: ASÜ) in Anhang 1A des mit dem Beschluss 94/800/EG des Rates vom 22. Dezember 1994 (ABl. L 336, S. 1) genehmigten Übereinkommens zur Errichtung der Welthandelsorganisation zu berücksichtigen. Artikel 2.1 Buchstabe b ASÜ bestimme: „Stellt die gewährende Behörde oder die Gesetzgebung, nach der sich die gewährende Behörde richtet, objektive Kriterien oder Bedingungen... für den Anspruch auf die Subventionen und deren Höhe auf, so ist die Spezifität nicht gegeben ..." Unter dem Ausdruck „objektive Kriterien oder Bedingungen" seien nach Fußnote 2 ASÜ zu verstehen „horizontal anwendbare Kriterien oder Bedingungen wirtschaftlicher Art, die neutral sind und bestimmte Unternehmen gegenüber anderen nicht bevorzugen, wie z. B. die

Zahl der Beschäftigten oder die Größe der Unternehmen". Danach seien die streitigen Beihilfen nicht spezifisch und fielen daher nicht unter den Begriff der staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag.

40 Die Kommission entgegnet, die streitigen Beihilfen seien selektiv.

41 Was zunächst die Systematik der Vereinbarung angehe, sei zum einen das vom Königreich Spanien auf die horizontalen und objektiven Voraussetzungen der fraglichen Beihilferegelung gestützte Argument zurückzuweisen. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes stellten solche Voraussetzungen nämlich charakteristische Merkmale einer Beihilferegelung im Gegensatz zu einer individuellen Beihilfe dar. Würde das Argument Spaniens nämlich akzeptiert, wäre jede Beihilferegelung automatisch vom Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag ausgenommen.

42 Zum anderen könne kein Rechtfertigungsgrund durchgreifen, der auf das Bestehen einer im Gemeinwohl liegenden Lastenregelung abstelle, die Großunternehmen aus wirtschaftlichen Gründen ausschließe. Ein solcher Rechtfertigungsgrund könne zwar im Rahmen von im Gemeinwohl liegenden Systemen wie einem Steuersystem oder einem System der sozialen Sicherheit zulässig sein, nicht aber im Rahmen einer Beihilferegelung, selbst wenn mit dieser rechtmäßige Zwecke verfolgt würden. Insoweit sei auf die Urteile des Gerichtshofes vom 29. Februar 1996 in der Rechtssache C-56/93 (Belgien/Kommission, Slg. 1996, I-723, Randnr. 79), vom 26. September 1996 in der Rechtssache C-241/94 (Frankreich/Kommission, Slg. 1996, I-4551, Randnr. 20) und Belgien/Kommission vom 17. Juni 1999 (Randnr. 25) sowie auf das Urteil des Gerichts vom 29. September 2000 in der Rechtssache T-55/99 (CETM/Kommission, Slg. 2000, II-3207, Randnr. 53) zu verweisen. Selbst wenn dieser Rechtfertigungsgrund aber zulässig sein sollte, hätte das Königreich Spanien im vorliegenden Fall

doch nicht das Vorliegen einer solchen im Gemeinwohl liegenden Lastenregelung nachgewiesen. Darüber hinaus hätte das Königreich Spanien, selbst wenn unterstellt würde, dass es für den Nachweis des Vorliegens einer im Gemeinwohl liegenden Lastenregelung schon genügen würde, zu beweisen, dass mit der fraglichen Beihilferegelung allgemeine Ziele verfolgt würden, doch nicht nachgewiesen, inwieweit durch einen Ausschluss von Großunternehmen, der für das Funktionieren dieses Systems erforderlich sein solle, keine Selektion vorgenommen werde.

43 Auch sei das Vorbringen zurückzuweisen, dass Maßnahmen, die bestimmte Unternehmen in höherem Maße begünstigten als andere, nicht notwendig selektiv im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag seien. Dieses Vorbringen sei nämlich dem besonderen Bereich der Maßnahmen zur Beschäftigungsförderung entlehnt und auf den vorliegenden Fall nicht übertragbar. Vielmehr sei der Standpunkt des Gerichtshofes zu Ausfuhrbeihilfen (Urteile vom 10. Dezember 1969 in den Rechtssachen 6/69 und 11/69, Kommission/Frankreich, Slg. 1969, 523, Randnr. 21, und vom 7. Juni 1988 in der Rechtssache 57/86, Griechenland/Kommission, Slg. 1988, 2855, Randnr. 8) entsprechend heranzuziehen und daraus zu folgern, dass eine Beihilferegelung eine staatliche Beihilfe darstellen könne, wenn sie alle Nutzfahrzeuge einsetzenden natürlichen Personen und KMU, nicht aber natürliche Personen und KMU, die keine solchen Fahrzeuge verwendeten, begünstige. Diese Auffassung stehe auch mit dem von der Kommission in ihrer Mitteilung von 1996 über den Gemeinschaftsrahmen für Staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen (ABl. C 213, S. 4, im Folgenden: KMU-Beihilfenrahmen 1996) vertretenen Standpunkt in Einklang.

44 Schließlich sei die Rechtmäßigkeit der streitigen Beihilfen auch nicht anhand des ASÜ zu beurteilen, das einen anderen Zweck als Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag verfolge.

— Würdigung durch den Gerichtshof

45 Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag definiert die mit dem Gemeinsamen Markt grundsätzlich unvereinbaren staatlichen Beihilfen als staatliche oder aus staatli-

chen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

46 Diese Bestimmung unterscheidet nicht nach den Gründen oder Zielen der staatlichen Maßnahmen, sondern beschreibt diese nach ihren Wirkungen (Urteile Belgien/Kommission vom 29. Februar 1996, Randnr. 79, Frankreich/Kommission, Randnr. 20, und Belgien/Kommission vom 17. Juni 1999, Randnr. 25).

47 Daraus folgt, dass die Anwendung des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag es lediglich gebietet, festzustellen, ob eine staatliche Maßnahme im Rahmen einer bestimmten rechtlichen Regelung geeignet ist, „bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige" gegenüber anderen Unternehmen, die sich im Hinblick auf das mit der betreffenden Regelung verfolgte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befinden, zu begünstigen (Urteil vom 8. November 2001 in der Rechtssache C-143/99, Adria-Wien Pipeline und Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Slg. 2001, I-8365, Randnr. 41; siehe in diesem Sinne auch Urteile vom 1. Dezember 1998 in der Rechtssache C-200/97, Ecotrade, Slg. 1998, I-7907, Randnr. 41, und Belgien/Kommission vom 17. Juni 1999, Randnr. 26). Ist dies der Fall, ist die betreffende Maßnahme selektiv, was Tatbestandsmerkmal des Begriffes der staatlichen Beihilfe ist.

48 Dass sehr viele Unternehmen die betreffende Maßnahme in Anspruch nehmen können oder dass diese Unternehmen mehreren Wirtschaftszweigen angehören, genügt allein noch nicht, um die Selektivität der Maßnahme und damit ihre Eigenschaft als staatliche Beihilfe zu verneinen (Urteile Belgien/Kommission vom 17. Juni 1999, Randnr. 32, und Adria-Wien Pipeline und Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Randnr. 48).

49 Im vorliegenden Fall geht zum einen aus den Akten hervor, dass die mit der Vereinbarung eingeführte Beihilferegelung ihrer Systematik nach selektiv ist, da die Vereinbarung natürliche Personen und KMU, die für eigene Rechnung oder für Rechnung Dritter Verkehrsleistungen erbringen, begünstigen soll und diese auch tatsächlich begünstigt hat. Das Vorbringen des Königreichs Spanien, für die Vereinbarung gälten horizontal anwendbare objektive Kriterien, geht ins Leere, da damit nur dargetan werden könnte, dass die streitigen Beihilfen Teil einer Beihilferegelung sind und keine individuellen Beihilfen darstellen.

50 Zum anderen schließt die Vereinbarung ausdrücklich Großunternehmen von ihrem Anwendungsbereich aus, selbst wenn diese Unternehmen während des Geltungszeitraums der Beihilferegelung ein neues Nutzfahrzeug erworben haben oder hätten erwerben können und daher in gleicher Weise wie natürliche Personen und KMU zur Verwirklichung des Zieles der Erneuerung des Kraftfahrzeugparks beigetragen haben.

51 Das Königreich Spanien hält dem entgegen, dieser Ausschluss sei gerade als Folge der im Gemeinwohl liegenden Lastenregelung anzusehen, zu der die streitigen Beihilfen gehörten.

52 Zwar erfasst der Begriff der staatlichen Beihilfen nach ständiger Rechtsprechung keine staatlichen Maßnahmen, die eine Differenzierung zwischen Unternehmen vornehmen, wenn diese Differenzierung aus dem Wesen und dem Ziel der Lastenregelung folgt, zu der sie gehören. In einem solchen Fall kann die betreffende Maßnahme grundsätzlich nicht als selektiv angesehen werden, obwohl sie für die Unternehmen, von denen sie in Anspruch genommen werden kann, vorteilhaft ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. März 1993 in den Rechtssachen C-72/91 und C-73/91, Sloman Neptun, Slg. 1993, I-887, Randnr. 21).

53 Das Königreich Spanien hat jedoch im vorliegenden Fall nicht den Beweis des Bestehens einer im Gemeinwohl liegenden Lastenregelung erbracht. Es hat allenfalls die Gemeinwohlgründe aufgezählt, zu deren Verwirklichung die fragliche

Beihilferegelung angeblich beitragen will oder tatsächlich beiträgt, nämlich zum Umweltschutz und zur Sicherheit im Straßenverkehr.

54 So legitim diese Gründe auch sein mögen, kommt es auf sie, unterstellt, sie lägen tatsächlich vor, im Stadium der Prüfung einer staatlichen Maßnahme nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag doch nicht an, wie bereits in Randnummer 46 des vorliegenden Urteils dargelegt worden ist.

55 Zudem ergeben sich die Lasten, um die es im vorliegenden Fall geht, daraus, dass die Unternehmen ihre Nutzfahrzeuge erneuern müssen. Die streitigen Beihilfen bestehen somit in einer Verminderung der Belastungen, die unter normalen kaufmännischen Bedingungen das Budget dieser Unternehmen treffen würden (Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 43). Folglich können sie nicht als dem Wesen und dem Ziel irgendeiner im Gemeinwohl liegenden Lastenregelung zugehörig angesehen werden, so dass die Kommission ihre Selektivität zu Recht bejaht hat.

56 Außerdem vermag der Umstand, dass die streitigen Beihilfen im Rahmen des ASÜ möglicherweise nicht als „spezifische Subvention" anzusehen sind, die Definition des Begriffes der staatlichen Beihilfe nach Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag nicht einzuschränken (Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 44).

57 Infolgedessen ist der erste Teil des zweiten Nichtigkeitsgrunds zurückzuweisen, ohne dass es erforderlich wäre, die weiteren vom Königreich Spanien vorgebrachten Argumente zu prüfen.

Zum zweiten Teil: Die Feststellung der Kommission, dass sich die streitigen Beihilfen auf den Wettbewerb sowie den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirkten und zudem diskriminierend seien, treffe nicht zu

— Vorbringen der Parteien

58 Soweit es um die angebliche Auswirkung der streitigen Beihilfen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten geht, macht das Königreich Spanien geltend, die Kommission habe gegen die für staatliche Beihilfen geltenden Bestimmungen des EG-Vertrags verstoßen, indem sie eine Anwendung der De-minimis-Regel abgelehnt habe. Auch wenn die natürlichen und juristischen Personen, die die streitigen Beihilfen erhalten hätten, dem Verkehrssektor angehörten, wie die Kommission behaupte, sei doch festzustellen, dass diese Beihilfen unter dem Höchstbetrag von 100 000 Euro je Dreijahreszeitraum lägen, unterhalb dessen Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag nicht anwendbar sei. Daraus hätte die Kommission schließen müssen, dass die streitigen Beihilfen keine staatlichen Beihilfen im Sinne dieser Bestimmung darstellten.

59 Die Kommission hält dem entgegen, eine Anwendung der De-minimis-Regel wäre rechtswidrig gewesen. Zudem verfälschten die streitigen Beihilfen den Wettbewerb.

60 Die durch die Beihilferegelung Begünstigten gehörten dem Verkehrssektor an; das Königreich Spanien stelle zum einen nicht in Abrede, dass dieser Sektor vom Anwendungsbereich der De-minimis-Regel ausgenommen sei, und verlange zum anderen nur, diese Regel auf den vorliegenden Fall ausnahmsweise anzuwenden.

61 Der ausdrückliche Wortlaut der De-minimis-Mitteilung und der Umstand, dass die in ihr aufgestellte, von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag abweichende Regel eng auszulegen sei, ließen jedoch keine Ausnahmen zu. Diese Auffassung sei vom Gericht in Randnummer 130 des Urteils CETM/Kommission bestätigt worden.

Des Weiteren sei die rechtliche Wirkung der von der Kommission auf dem Gebiet der staatlichen Beihilfen herausgegebenen Mitteilungen und Gemeinschaftsrahmen zu beachten. Diese Handlungen seien in erster Linie für die Kommission selbst verbindlich, wie sich insbesondere aus den Urteilen des Gerichtshofes vom 24. März 1993 in der Rechtssache C-313/90 (CIRFS u. a./Kommission, Slg. 1993, I-1125, Randnrn. 34 bis 36) und des Gerichts vom 5. November 1997 in der Rechtssache T-149/95 (Ducros/Kommission, Slg. 1997, II-2031, Randnr. 61) ergebe. Daraus sei zu folgern, dass das an die Kommission gerichtete Begehren Spaniens, zugunsten der streitigen Beihilfen von den Tatbestandsmerkmalen der De-minimis-Regel abzuweichen, unbegründet sei.

62 Überdies sei der Güterkraftverkehrssektor durch einen intensiven Wettbewerb zwischen vielen KMU gekennzeichnet. Der Gerichtshof habe aber festgestellt, dass in einer solchen Situation verhältnismäßig geringe Beihilfen — namentlich in Anbetracht ihrer kumulierten Wirkungen — den Wettbewerb beeinträchtigen könnten (Urteil vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1433, Randnr. 27). Daher sei auf diese Beihilfen Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag selbst dann anwendbar, wenn die De-minimis-Regel wegen ihrer Höhe grundsätzlich auf sie angewendet werden müsste (Urteil des Gerichts vom 30. April 1998 in der Rechtssache T-214/95, Vlaams Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717, Randnr. 46).

63 Zudem verfälschten die Beihilfen zum Erwerb von Nutzfahrzeugen schon deshalb den Wettbewerb zum Nachteil von in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Unternehmen oder drohten, dies zu tun, weil sie in erster Linie KMU gewährt würden, die in einem für den Wettbewerb geöffneten Wirtschaftszweig tätig seien.

64 Zu dem angeblich diskriminierenden Charakter der streitigen Beihilfen trägt das Königreich Spanien vor, die Vereinbarung führe zu keiner Differenzierung zwischen spanischen Staatsangehörigen und Angehörigen anderer Mitgliedstaaten. Zunächst müsse der Erwerber des Nutzfahrzeugs, um die Vereinbarung in Anspruch nehmen zu können, weder die spanische Staatsangehörigkeit haben noch in Spanien ansässig sein. Sodann stelle auch die zweite in Randnummer 7 des vorliegenden Urteils dargestellte Voraussetzung, dass der Empfänger der Beihilfe

ein Papier vorlegen müsse, das bescheinige, dass ein in Spanien zugelassenes Nutzfahrzeug seit mindestens sieben Jahren — bei Straßenzugmaschinen — bzw. mindestens zehn Jahren — in allen anderen Fällen — endgültig aus dem Verkehr gezogen worden sei, keine Diskriminierung von Angehörigen anderer Mitgliedstaaten als des Königreichs Spanien dar. Da der Erwerber des Neufahrzeugs nicht auch Eigentümer des ersetzten Fahrzeugs sein müsse, könne der Erwerber die Vereinbarung in Anspruch nehmen, wenn er einen Vertrag mit einem Dritten schließe, der Eigentümer eines in Spanien ordnungsgemäß zugelassenen Fahrzeugs sei. Das Erfordernis der Zulassung in Spanien gelte sowohl für in Spanien hergestellte als auch für dorthin eingeführte Fahrzeuge.

65 Sollte sich herausstellen, dass in der Praxis nur wenige Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten als des Königreichs Spanien die streitigen Beihilfen erhalten hätten, so würde sich dies letztlich aus tatsächlichen Umständen erklären, die mit der Beihilferegelung nichts zu tun hätten, etwa daraus, dass die Betreffenden es vorzögen, Beihilfe- oder Finanzierungsmaßnahmen ihres eigenen Mitgliedstaats zu beantragen.

66 Die Kommission entgegnet, dieses Vorbringen des Königreichs Spanien sei unerheblich oder jedenfalls unbegründet, da die Voraussetzung einer Zulassung in Spanien selbst schon eine verbotene Diskriminierung darstelle.

— Würdigung durch den Gerichtshof

67 Vorab ist bei den streitigen Beihilfen zu unterscheiden zwischen solchen, die natürlichen oder juristischen Personen, die Verkehrsleistungen für eigene Rechnung erbringen (im Folgenden: nicht professionelle Beförderer), und solchen, die natürlichen oder juristischen Personen, die Verkehrsleistungen für Rechnung Dritter erbringen (im Folgenden: professionelle Verkehrsunternehmen), gewährt

worden sind. Aus den Unterschieden, die die Situationen dieser beiden Kategorien von Beihilfeempfängern aufweisen, folgt nämlich, dass sie nicht zum selben Sektor gehören und nicht auf demselben Markt tätig sind (Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 48).

68 Was zunächst die Beihilfen angeht, die den nicht professionellen Beförderern gewährt wurden, so ist der in der vorigen Randnummer angeführten Rechtsprechung zu entnehmen, dass die Kommission zwar zu Recht die etwaige Auswirkung dieser Beihilfen auf den Verkehrssektor geprüft hat, dass sie jedoch die nicht professionellen Beförderer nicht schlicht und einfach so behandeln durfte, als seien sie professionelle Verkehrsunternehmen (Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 49).

69 Zwar kann die Kommission in den von ihr herausgegebenen Mitteilungen und Gemeinschaftsrahmen unter Beachtung des EG-Vertrags und unter Ausübung des Ermessens, über das sie bei der Beurteilung der möglichen wirtschaftlichen Folgen von Beihilfemaßnahmen verfügt, zu der Einschätzung gelangen, dass Beihilfen unterhalb bestimmter Beträge außer in bestimmten Sektoren, die durch besondere Wettbewerbsbedingungen gekennzeichnet sind, den Handel nicht beeinträchtigen und damit nicht von den Artikeln 92 und 93 EG-Vertrag erfasst werden. Diese Mitteilungen und Gemeinschaftsrahmen binden jedoch in erster Linie die Kommission selbst (Urteil Spanien/Kommission, Randnrn. 52 und 53).

70 Wenn allerdings der Verkehrssektor nach der De-minimis-Mitteilung und den KMU-Beihilfenrahmen 1992 und 1996 ausdrücklich vom Anwendungsbereich der De-minimis-Regel ausgenommen war, so ist diese Ausnahme eng auszulegen. Sie kann daher nicht auf nicht professionelle Beförderer erstreckt werden.

71 Folglich durfte die Kommission nicht die Prüfung der Frage ablehnen, ob für die streitigen Beihilfen, soweit sie nicht professionellen Beförderern gewährt wurden, die De-minimis-Regel galt (vgl. in diesem Sinne Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 50).

72 Im vorliegenden Fall ging es bei den streitigen Beihilfen nach den Akten jeweils um Beträge von höchstens 511 Euro pro Darlehensbetrag von 6 010 Euro. Zwar ist nicht ausgeschlossen, dass bestimmte nicht professionelle Beförderer im Laufe des Jahres, in dem die Vereinbarung galt, mehrere Fördermaßnahmen in Anspruch nehmen konnten, so dass sie möglicherweise insgesamt mehr als 100 000 Euro an Beihilfen erhalten hätten; ebenso wenig kann jedoch von vornherein ausgeschlossen werden, dass die De-minimis-Regel auf diese Kategorie von Unternehmen nicht anwendbar ist.

73 Somit sind die Artikel 2 und 4 der angefochtenen Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit sie sich auf diejenigen Beihilfen beziehen, die nicht professionellen Beförderern gewährt wurden und deren Betrag unterhalb der De-minimis-Schwelle liegt, die in den zum Zeitpunkt der Gewährung dieser Beihilfen geltenden Gemeinschaftsrahmen und Mitteilungen festgelegt war.

74 Was zweitens nicht professionellen Beförderern gewährte Beihilfen angeht, deren Betrag über der De-minimis-Schwelle gelegen haben sollte, so kann sich in bestimmten Fällen bereits aus den Umständen, unter denen die Beihilfe gewährt worden ist, ergeben, dass diese den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt und den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht. In derartigen Fällen hat die Kommission diese Umstände in der Begründung ihrer Entscheidung anzugeben (vgl. Urteile vom 13. März 1985 in den Rechtssachen 296/82 und 318/82, Niederlande und Leeuwarder Papierwarenfabriek/Kommission, Slg. 1985, 809, Randnr. 24, vom 24. Oktober 1996 in den Rechtssachen C-329/93, C-62/95 und C-63/95, Deutschland u. a./Kommission, Slg. 1996, I-5151, Randnr. 52, und Urteil vom 19. Oktober 2000 in den Rechtssachen C-15/98 und C-105/99, Italien und Sardegna Lines/Kommission, Slg. 2000, I-8855 Randnr. 66).

75 Die angefochtene Entscheidung enthält eine Bewertung der Auswirkungen der streitigen Beihilfen auf den Verkehrssektor. Die Kommission hat in der 24. und der 25. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung, ohne dass ihr das Königreich Spanien insoweit widersprochen hätte, festgestellt, dass diese Beihilfen geeignet seien, ihren Empfängern im Wettbewerb mit den in Spanien ansässigen Großunternehmen Vorteile zu verschaffen. Sie hat weiter dargelegt,

dass die Liberalisierung des Güterkraftverkehrs im internationalen Transportwesen und im Kabotagesektor die Voraussetzungen für einen innergemeinschaftlichen Wettbewerb geschaffen habe. Diese Begründung genügt für die Bejahung einer tatsächlichen oder potenziellen Auswirkung der Beihilfen auf den Wettbewerb sowie ihrer Auswirkung auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten (vgl. Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 58).

76 Soweit drittens die fraglichen Beihilfen professionellen Verkehrsunternehmen in Höhe eines unterhalb der De-minimis-Schwelle liegenden Betrages gewährt wurden, ist darauf hinzuweisen, dass schon verhältnismäßig geringe Beihilfen den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen können, wenn eine Beihilfe Personen gewährt wird, die in einem Sektor tätig sind, auf den die De-minimis-Regel nicht anwendbar ist, und wenn dieser Sektor durch einen intensiven Wettbewerb gekennzeichnet ist (Urteile vom 11. November 1987 in der Rechtssache 259/85, Frankreich/Kommission, Slg. 1987, 4393, Randnr. 24, Italien/Kommission, Randnr. 27, und Spanien/Kommission, Randnr. 63).

77 Vorliegend hat die Kommission festgestellt, ohne dass ihr das Königreich Spanien widersprochen hätte, dass auf einem Sektor, auf dem — wie dem Verkehrssektor — Überkapazitäten bestünden, zwangsläufig ein intensiver Wettbewerb bestehe. Sofern Wirtschaftsteilnehmer des betreffenden Sektors keine wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen an den Tag gelegt haben — was niemand behauptet —, kann bereits mit diesem Vortrag dargetan werden, dass die fraglichen Beihilfen zum einen in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag fallen und zum anderen den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne dieser Bestimmung beeinträchtigen.

78 Was viertens die professionellen Verkehrsteilnehmern gewährten streitigen Beihilfen angeht, deren Betrag über der De-minimis-Schwelle lag, so gelten für diese

die in Randnummer 75 dieses Urteils dargelegten Gründe der angefochtenen Entscheidung erst recht.

79 Ohne dass zu dem weiteren Vorbringen des Königreichs Spanien Stellung genommen zu werden brauchte, ergibt sich aus den vorstehenden Ausführungen, dass dem zweiten Teil des zweiten Nichtigkeitsgrunds insoweit stattzugeben ist, als er jene streitigen Beihilfen betrifft, die nicht professionellen Beförderern gewährt wurden und deren Betrag unter der De-minimis-Schwelle lag, und dass er im Übrigen zurückzuweisen ist.

Zum dritten Nichtigkeitsgrund: Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag sowie unzureichende und widersprüchliche Begründung der angefochtenen Entscheidung

Vorbringen der Parteien

80 Das Königreich Spanien trägt vor, wenn die streitigen Beihilfen tatsächlich staatliche Beihilfen darstellten, hätte die Kommission sie als Ausnahme nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag genehmigen müssen, da sie durch Ziele des Umweltschutzes und der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr gerechtfertigt seien.

81 Die Kommission habe bei der Beurteilung und Qualifikation der fraglichen Beihilferegelungen mehrere Fehler begangen.

82 Die Kommission habe zu Unrecht nicht anerkannt, dass sich die Vereinbarung unbestreitbar auf den Umweltschutz und die Sicherheit im Straßenverkehr auswirke. Bereits dadurch, dass die Beihilferegelung eine Erneuerung des spanischen Nutzfahrzeugparks bei grundsätzlich gleichbleibender Kapazität bezwecke, ermögliche sie es nämlich, das Durchschnittsalter dieser Fahrzeuge herabzusetzen und damit die Emissionswerte umweltschädlicher Gase (CO_2 und NO_2) zu senken. Aus den gleichen Gründen gewährleiste die Beihilferegelung zudem eine erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr.

83 Diese fehlerhafte Beurteilung ziehe verschiedene Rechtsfolgen nach sich.

84 Erstens habe die Kommission hinsichtlich des Umweltschutzes Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag verletzt, indem sie sich auf den Gemeinschaftsrahmen für Umweltschutzbeihilfen gestützt habe, um die Genehmigung der streitigen Beihilfen zu verweigern, bei denen es sich um Investitionsbeihilfen gehandelt habe. Die einschlägigen Bestimmungen dieses Gemeinschaftsrahmens, nach denen Investitionsbeihilfen nur zulässig seien, wenn sie strikt auf die zusätzlichen Kosten beschränkt seien, die notwendig seien, um höheren als den durch Gesetz vorgeschriebenen Normen oder aber neuen zwingenden Umweltschutznormen zu genügen, seien als ein Regelwerk anzusehen, das unbeschadet des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag nur auf die beabsichtigte Praxis der Kommission hinweise. Daher könne der Gemeinschaftsrahmen für Umweltschutzbeihilfen nicht die Wirkung haben, dass die Anwendung dieser Bestimmung auf die in ihm genannten Fälle beschränkt werde. Die streitigen Beihilfen hätten daher als Investitionsbeihilfen genehmigt werden müssen, auch wenn sie nicht alle im Gemeinschaftsrahmen ausdrücklich aufgestellten Voraussetzungen erfüllten.

85 Folglich habe die Kommission die streitigen Beihilfen unzutreffend als rechtswidrig angesehen.

86 Selbst wenn man annähme, dass diese Beihilfen keine Investitions-, sondern Betriebsbeihilfen darstellten, hätte die Kommission doch zu Unrecht die Auffassung vertreten, dass sie gleichwohl vom Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag ausgenommen seien. Aus der Rechtsprechung des Gerichts gehe nämlich hervor, dass solche Beihilfen unter bestimmten Umständen nach dieser Bestimmung zulässig sein könnten (Urteile vom 8. Juni 1995 in der Rechtssache T-459/93, Siemens/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 48, und vom 27. Januar 1998 in der Rechtssache T-67/94, Ladbroke Racing/Kommission, Slg. 1998, II-1, Randnrn. 123 bis 165). Überdies sei mehreren Mitteilungen über staatliche Beihilfen zu entnehmen, dass Betriebsbeihilfen in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c fallen könnten. In ihrer Entscheidung 2000/410/EG vom 22. Dezember 1999 zur geplanten Beihilferegelung Frankreichs zugunsten des französischen Hafensektors (ABl. 2000, L 155, S. 52) sei die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass eine Betriebsbeihilfe angesichts eines Bündels von Indizien — u. a. angesichts der begrenzten wirtschaftlichen Auswirkung der fraglichen Beihilfe, des Umstands, dass die Beihilfenempfänger KMU waren, und des Fehlens von Einwänden betroffener Dritter — rechtmäßig sei. Die gleichen Umstände ließen sich auch im vorliegenden Fall ausmachen. Die Kommission hätte die Gültigkeit der streitigen Beihilfen daher bejahen müssen.

87 Was zweitens die Sicherheit im Straßenverkehr angehe, so sei auch insoweit die Begründung der Kommission offensichtlich fehlerhaft. Zudem liege ein Begründungsmangel vor. Infolgedessen hätten die streitigen Beihilfen, selbst wenn sie nicht aus Gründen des Umweltschutzes gerechtfertigt gewesen sein sollten, zumindest wegen ihres Beitrags zur Sicherheit im Straßenverkehr genehmigt werden müssen.

88 Drittens sei die Begründung der angefochtenen Entscheidung widersprüchlich oder unzureichend. Die Kommission qualifiziere die streitigen Beihilfen nämlich erst als Investitions- (35. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung) und später als Betriebsbeihilfen (38. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung).

89 Die Kommission erwidert, entgegen der Auffassung des Königreichs Spanien bezwecke die fragliche Beihilferegelung weder, zu einem stärkeren Umweltschutz beizutragen, noch, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Die streitigen Beihilfen seien vielmehr nach Maßgabe des Gesamtwerts des Fahrzeugs gewährt worden, ohne auf Mehrkosten im Umwelt- oder Sicherheitsbereich Bezug zu nehmen. Allenfalls ließe sich sagen, dass die Beihilfen inzidenter in beiden Bereichen günstige Wirkungen gezeitigt hätten.

90 Diese Wirkung genüge jedoch nicht für die Annahme, dass die streitigen Beihilfen in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag fielen. Der Gemeinschaftsrahmen für Umweltschutzbeihilfen, von dessen entsprechender Anwendbarkeit auf den Bereich der Sicherheit im Straßenverkehr ausgegangen werden könne, verlange vielmehr, dass die betreffenden Beihilfen speziell dem Umweltschutz dienen müssten. Darüber hinaus sehe der Gemeinschaftsrahmen vor, dass die Beihilfen nur die den betreffenden Unternehmen zwingend auferlegten Mehrkosten ausgleichen dürften, was hier offensichtlich nicht der Fall sei. Zudem dürften die streitigen Beihilfen nicht dem Gemeinwohl zuwiderlaufen; bestimmte Hinweise, wie die Überkapazität im Güterkraftverkehrssektor, deuteten jedoch darauf hin, dass die Beihilferegelung nur gültig sein könne, wenn sie bezwecke, die bestehenden Kapazitäten zu verringern, und nicht nur, sie auf dem bisherigen Stand zu halten.

91 Auch könnten die streitigen Beihilfen nicht als Investitionsbeihilfen angesehen werden. Zum einen fehle ihnen der dieser Beihilfenkategorie inhärente Charakter einer punktuellen Maßnahme. Zum anderen beträfen sie Belastungen, die die Unternehmen im Rahmen ihrer laufenden Geschäftstätigkeit zu tragen hätten. Die Beihilfen seien daher als Betriebsbeihilfen zu qualifizieren. Hierfür sei insbesondere auf das Urteil vom 8. März 1988 in den Rechtssachen 62/87 und 72/87 (Exécutif régional wallon und Glaverbel/Kommission, Slg. 1988, 1573, Randnrn. 31 bis 34) hinzuweisen.

92 Die angefochtene Entscheidung sei schließlich auch rechtlich hinreichend begründet, und die Begründung sei nicht widersprüchlich.

Würdigung durch den Gerichtshof

93 Die Kommission verfügt bei der Anwendung des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag über ein weites Ermessen, das sie nach Maßgabe komplexer wirtschaftlicher und sozialer Wertungen ausübt, die auf die Gemeinschaft als Ganzes zu beziehen sind (vgl. z. B. Urteil vom 24. Februar 1987 in der Rechtssache 310/85, Deufil/Kommission, Slg. 1987, 901 Randnr. 18). Die gerichtliche Nachprüfung der Ausübung dieses Ermessens ist auf die Überprüfung der Beachtung der Verfahrens- und Begründungsvorschriften sowie auf die Kontrolle der inhaltlichen Richtigkeit der festgestellten Tatsachen und des Fehlens von Rechtsfehlern, von offensichtlichen Fehlern bei der Bewertung der Tatsachen und von Ermessensmissbrauch beschränkt (Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 74).

94 Aus dem Wortlaut der Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c und 93 EG-Vertrag ergibt sich bereits, dass die Kommission die von der ersten dieser beiden Bestimmungen erfassten Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ansehen „kann". Sie ist also nicht verpflichtet, solche Beihilfen für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären, auch wenn sie sich auch dann zur Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen, über die sie ihre Kontrolle ausübt, mit dem Gemeinsamen Markt äußern muss, wenn diese ihr nicht notifiziert wurden (Urteil vom 14. Februar 1990 in der Rechtssache C-301/87, Frankreich/Kommission, „Boussac Saint Frères", Slg. 1990, I-307, Randnrn. 15 bis 24).

95 Jedoch ist die Kommission zum einen, wie in Randnummer 69 des vorliegenden Urteils ausgeführt, an die von ihr erlassenen Gemeinschaftsrahmen und Mitteilungen im Bereich der Kontrolle der staatlichen Beihilfen gebunden, soweit sie nicht von den Vorschriften des EG-Vertrags abweichen und soweit sie von den Mitgliedstaaten akzeptiert werden. Zum anderen hat sie nach Artikel 253 EG ihre Entscheidungen zu begründen, und zwar auch die, mit denen sie es ablehnt, Beihilfen nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären (vgl. Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 76).

96 Aus dem Gemeinschaftsrahmen für Umweltschutzbeihilfen ergibt sich nun, dass die Einstufung einer Beihilfe als Investitionsbeihilfe oder als Betriebsbeihilfe wesentlich ist. Diese beiden Beihilfearten unterliegen nämlich unterschiedlichen rechtlichen Regelungen (Urteil Spanien/Kommission, Randnrn. 77 bis 80).

97 Im vorliegenden Fall lässt sich der angefochtenen Entscheidung nicht klar entnehmen, ob die Kommission die streitigen Beihilfen als Betriebs- oder als Investitionsbeihilfen angesehen hat. So gibt die 35. Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung zu verstehen, dass es sich um Investitionsbeihilfen handele, während die 38. Begründungserwägung die Annahme nahe legt, dass es sich um Betriebsbeihilfen handele.

98 Die in Artikel 253 EG vorgeschriebene Begründung muss jedoch die Überlegungen der Gemeinschaftsbehörde, die den angefochtenen Akt erlassen hat, so klar und unzweideutig wiedergeben, dass die Betroffenen von den tragenden Gründen für die Maßnahme Kenntnis nehmen und gegebenenfalls ihre Rechte wahrnehmen können und der Richter seine Kontrolle ausüben kann (Urteil Spanien/Kommission, Randnr. 82).

99 Die angefochtene Entscheidung ist somit, was die fehlende Vereinbarkeit der in der Vereinbarung vorgesehenen Beihilferegelung mit den Kriterien des Gemeinschaftsrahmens für Umweltschutzbeihilfen angeht, unzureichend begründet.

100 Unter Berücksichtigung der Feststellungen in den Randnummern 79 und 99 des vorliegenden Urteils und ohne dass es erforderlich wäre, den ersten von der spanischen Regierung geltend gemachten Nichtigkeitsgrund zu prüfen, ist somit der Klage stattzugeben und sind die Artikel 2 und 4 der angefochtenen Entscheidung für nichtig zu erklären.

Kosten

101 Nach Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission mit ihrem Vorbringen unterlegen ist, sind ihr gemäß dem entsprechenden Antrag des Königreichs Spanien die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Artikel 2 und 4 der Entscheidung 2001/605/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 bezüglich der von Spanien beim Erwerb von Nutzfahrzeugen gewährten Beihilfen, die durch die Kooperationsvereinbarung vom 26. Februar 1997 zwischen dem Ministerium für Industrie und Energie und dem Instituto de Crédito Oficial eingeführt wurden, werden für nichtig erklärt.**

2. **Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften trägt die Kosten des Verfahrens.**

Puissochet Macken Cunha Rodrigues

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 13. Februar 2003.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Dritten Kammer

J.-P. Puissochet