ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

26 de Setembro de 2002 *

No processo C-351/98,

Reino de Espanha, representado por R. Silva de Lapuerta, na qualidade de agente, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrente,

contra

Comissão das Comunidades Europeias, representada por J. Guerra Fernández e D. Triantafyllou, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrida,

* Língua do processo: espanhol.

que tem por objecto a anulação parcial da Decisão 98/693/CE da Comissão, de 1 de Julho de 1998, relativa ao regime espanhol de auxílios à aquisição de veículos comerciais Plan Renove Industrial (Agosto de 1994-Dezembro de 1996) (JO L 329, p. 23),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: F. Macken, presidente de secção, C. Gulmann, J.-P. Puissochet (relator), V. Skouris e J. N. Cunha Rodrigues, juízes,

advogado-geral: S. Alber,

secretário: L. Hewlett, administradora principal,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações das partes na audiência de 31 de Janeiro de 2002,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 7 de Maio de 2002,

profere o presente

Acórdão

1 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 25 de Setembro de 1998, o Reino de Espanha pediu, nos termos do artigo 173.°, primeiro parágrafo, do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 230.°, primeiro parágrafo, CE), a anulação dos artigos 3.° e 4.° da Decisão 98/693/CE da Comissão, de 1 de Julho de 1998, relativa ao regime espanhol de auxílios à aquisição de veículos comerciais Plan Renove Industrial (Agosto de 1994-Dezembro de 1996) (JO L 329, p. 23, a seguir «decisão impugnada»).

O quadro factual e a decisão impugnada

2 Por convenção celebrada em 27 de Setembro de 1994 entre o Ministro da Indústria e da Energia espanhol e o Instituto de Crédito Oficial, as autoridades espanholas adoptaram um dispositivo, aplicável de Agosto de 1994 a Dezembro de 1996 sob a forma em causa no presente processo, e denominado «Plan Renove Industrial» (a seguir «Plan»), destinado a facilitar a substituição dos veículos comerciais das pessoas singulares, das pequenas e médias empresas (a seguir «PME»), das entidades públicas territoriais e das entidades encarregadas de serviços públicos locais.

3 O mecanismo consistia numa bonificação de juros aplicável aos créditos concedidos para a compra ou a locação com opção de compra de um veículo novo elegível. Os créditos concedidos no âmbito do Plan podiam representar até 70% do preço de compra, IVA excluído, do veículo e a bonificação era concedida na condição de, em compensação, ser retirado da circulação um veículo comercial de mais de dez anos (ou de mais de sete para os tractores rodoviários) que preencha determinadas condições definidas em função do tipo de veículo comprado. Tendo em conta a duração dos créditos utilizados, o equivalente-

subvenção da bonificação era no máximo 6,5% do preço de compra, IVA excluído, do novo veículo.

4 Considerando que a medida em causa não constituía um auxílio de Estado, na acepção do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 87.°, n.° 1, CE), as autoridades espanholas não notificaram a Comissão nos termos do disposto no artigo 93.°, n.° 3, do Tratado CE (actual artigo 88.°, n.° 3, CE).

5 A Comissão teve conhecimento destes factos através da imprensa. Depois de ter enviado um primeiro pedido de informações às autoridades espanholas em 9 de Fevereiro de 1995 e depois de várias trocas de correspondência com estas, a Comissão deu início ao procedimento previsto no artigo 93.°, n.° 2, do Tratado. Informou as autoridades espanholas por ofício de 26 de Junho de 1996 e publicou esse ofício no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* (JO 1996, C 266, p. 10), convidando todos os interessados a apresentar observações.

6 As autoridades espanholas apresentaram as suas observações por ofício de 26 de Julho de 1996. Nenhum Estado-Membro nem nenhum terceiro interessado apresentou observações. Depois de novos pedidos de informações e de novas trocas de correspondência, bem como de uma reunião bilateral entre os serviços da Comissão e os do Governo espanhol, a Comissão adoptou a decisão impugnada.

7 Na parte II dos fundamentos da decisão, a Comissão recorda desde logo que os transportes rodoviários internacionais de passageiros e de mercadorias foram totalmente liberalizados na Comunidade a partir, respectivamente, de 1 de Junho de 1992 e de 1 de Janeiro de 1993. Quanto à cabotagem, a Comissão recorda que

a sua liberalização é efectiva desde 30 de Agosto de 1992 no que diz respeito aos transportes rodoviários de passageiros (excepto os serviços regulares) e que foi realizada progressivamente entre 1990 e 1 de Julho de 1998 para os transportes de mercadorias.

8 Em seguida, a Comissão considera, na parte IV dos fundamentos da decisão impugnada, que as bonificações concedidas às entidades públicas territoriais ou às entidades de prestação de serviços públicos locais e as concedidas, para aquisição de pequenos veículos comerciais a pessoas singulares ou às PME, quando não sejam empresas de transporte profissionais (a seguir «não profissionais do transporte») e que exerçam a sua actividade à escala exclusivamente local ou regional, não constituem auxílios de Estado na acepção do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado. Com efeito, segundo a Comissão, esses auxílios não afectam as trocas comerciais entre os Estados-Membros. Em especial, tratando-se dos não profissionais do transporte que exercem as suas actividades à escala exclusivamente local ou regional, a Comissão considera que o tipo de trajecto efectuado pelos pequenos veículos comerciais, bem como a ausência de alternativa economicamente viável que permita confiar os transportes correspondentes a empresas de transporte profissionais implicam a ausência de efeitos nas trocas comerciais entre os Estados-Membros e no mercado dos transportes. Esta apreciação é retomada nos artigos 1.° e 2.° do dispositivo da decisão impugnada.

9 Ao invés, a Comissão considera que todos os auxílios concedidos no âmbito do Plan a pessoas singulares ou às PME (a seguir «auxílios controvertidos») constituem auxílios de Estado, na acepção do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado, que são ilegais e incompatíveis com o mercado comum. Esta apreciação é retomada no artigo 3.° do dispositivo da decisão impugnada.

10 Por um lado, a Comissão considera que os auxílios controvertidos são financiados através de recursos de Estado, que os auxílios falseiam a concorrência reduzindo os custos de exploração normais dos seus beneficiários e que afectam as trocas comerciais no sector dos transportes rodoviários em vias de completa

liberalização. A este respeito, a Comissão sublinha que os beneficiários destes auxílios concorrem com as empresas de transporte estabelecidas em Espanha ou noutros Estado-Membros que não podem deles beneficiar. Alega que, pelo menos na prática, o Plan é discriminatório em relação aos transportadores não estabelecidos em Espanha que devem, se pretendem deles beneficiar, celebrar um acordo prévio com um operador espanhol disposto a retirar da circulação um veículo adequado registado no referido Estado-Membro.

11 Por outro lado, a Comissão considera que os auxílios controvertidos não podem beneficiar de nenhuma derrogação e que, em especial, não podem ser abrangidos pela derrogação prevista no artigo 92.°, n.° 3, alínea c), do Tratado a favor dos auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas.

12 Com efeito, a regra denominada «de minimis», segundo a qual os auxílios de reduzida importância não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 92.° do Tratado, resultante do enquadramento comunitário dos auxílios de Estado às PME adoptado pela Comissão (v., respectivamente, JO 1992, C 213, p. 2, e JO 1996, C 213, p. 4, bem como JO 1996, C 68, p. 9), não se aplica ao sector dos transportes, que engloba também os transportes efectuados pelos não profissionais do transporte por «conta própria». Com efeito, estes transportes e os efectuados pelas empresas especializadas são intermutáveis.

13 A justificação ligada aos objectivos de protecção do ambiente do Plan, invocada pelas autoridades espanholas, não pode, por outro lado, impor-se, porque, salvo excepções não pertinentes no caso em apreço, o enquadramento comunitário dos auxílios de Estado para a protecção do ambiente (JO 1994, C 72, p. 3, a seguir «enquadramento 'ambiente'») apenas prevê a possibilidade de conceder auxílios para favorecer acções que ultrapassem o que exigem as imposições legais em matéria de ambiente, o que não é o caso dos auxílios em questão. As subvenções são efectivamente calculadas com base no preço do veículo novo, independentemente de qualquer consideração ecológica. Além disso, o transporte rodoviário

caracteriza-se por um excesso de capacidade que é reforçado pelo Plan, uma vez que este permite a troca de veículos velhos por veículos novos de maior capacidade. A Comissão acrescenta que, segundo a prática geral em matéria de auxílios, autoriza auxílios a novos investimentos que não possam ser realizados sem eles, mas não auxílios a investimentos destinados unicamente a uma substituição.

14 A Comissão considera também que existe um risco de cúmulo com outros auxílios que autorizou por outras vias.

15 Por último, a Comissão decidiu que os apoios constitutivos de auxílios de Estado, na acepção do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado, devem ser recuperados aos beneficiários, a fim de restabelecer as condições de concorrência existentes antes da sua concessão. Refere que os auxílios controvertidos foram ilegalmente concedidos, que não podem tornar-se legais em razão do tempo decorrido depois da entrada em vigor do Plan e refuta o argumento das autoridades espanholas segundo o qual, tendo em conta a reduzida intensidade dos referidos auxílios, a sua recuperação seria contrária ao princípio da proporcionalidade. A exigência de recuperação é objecto do artigo 4.° da decisão impugnada.

Tramitação processual e pedidos das partes

16 Depois da interposição do recurso do Reino de Espanha, a Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) apresentou no Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias um recurso paralelo, também destinado à anulação dos artigos 3.° e 4.° da decisão impugnada. Este recurso foi registado sob o número T-*55/99*. O processo pendente no Tribunal de Primeira Instância segue os seus trâmites normais.

17 Por despacho de 25 de Janeiro de 2000, ouvidas as partes, o Tribunal de Justiça, nos termos dos artigos 47.°, terceiro parágrafo, do Estatuto (CE) do Tribunal de Justiça e 82.°-A, n.° 1, alínea a), do Regulamento de Processo, suspendeu a instância até à prolação da decisão do Tribunal de Primeira Instância pondo termo à instância no processo T-55/99. Por acórdão de 29 de Setembro de 2000, CETM/Comissão (T-55/99, Colect., p. II-3207), o Tribunal de Primeira Instância negou provimento ao recurso da CETM.

18 Interrogado a este respeito, o Governo espanhol respondeu ao Tribunal de Justiça que o processo nele pendente deveria continuar apesar da prolação do acórdão do Tribunal de Primeira Instância, CETM/Comissão, já referido.

19 O Reino de Espanha conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— anular os artigos 3.° e 4.° da decisão impugnada;

— condenar a Comissão nas despesas.

20 A Comissão conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— negar provimento ao recurso,

— condenar o Reino de Espanha nas despesas.

Quanto ao recurso

21 Em apoio do seu recurso, o Governo espanhol invoca cinco fundamentos de anulação. Em primeiro lugar, os auxílios controvertidos não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado. Em segundo lugar, mesmo que constituam auxílios abrangidos por essa disposição, deviam ser autorizados com fundamento no artigo 92.°, n.° 3, alínea c), do Tratado. Em terceiro lugar, a Comissão violou o princípio da protecção da confiança legítima. Em quarto lugar, a obrigação de restituir os auxílios controvertidos não tem em conta o princípio da proporcionalidade. Em quinto e último lugar, a decisão não está fundamentada no que diz respeito à referida obrigação de restituição.

Quanto ao fundamento baseado em violação do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado

Argumentos das partes

22 Segundo o Governo espanhol, as medidas referidas no artigo 3.° da decisão impugnada não constituem auxílios de Estado na acepção do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado.

23 Em primeiro lugar, os auxílios controvertidos favorecem determinadas empresas ou determinadas produções. Com efeito, dirigem-se a um conjunto indeterminado de potenciais beneficiários. Além disso, não têm carácter discriminatório, uma vez que os transportadores não estabelecidos em Espanha podem deles beneficiar indirectamente, celebrando um acordo com o proprietário de um veículo registado em Espanha, disposto a enviá-lo para a sucata, ou registando os seus próprios veículos em Espanha antes de os enviar para a sucata. O Governo

espanhol acrescenta que a exclusão das grandes empresas do Plan está em simetria com a natureza e com a economia do sistema, que tem por objectivo encorajar a protecção do ambiente, a segurança rodoviária e a renovação do parque automóvel: com efeito, as grandes empresas renovam mais cedo o seu parque automóvel do que as empresas mais modestas e não necessitam de auxílios para este efeito.

24 A este respeito, o Governo espanhol refere-se à definição da «subvenção específica» enunciada no artigo 2.°, ponto 2.1, alínea b), do acordo sobre as subvenções e as medidas de compensação que figura no anexo 1A do acordo que institui a Organização Mundial de Comércio (a seguir «acordo sobre as subvenções»), aprovado em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 94/800/CE do Conselho, de 22 de Dezembro de 1994, relativa à celebração, em nome da Comunidade Europeia e em relação às matérias da sua competência, dos acordos resultantes das negociações multilaterais do Uruguay Round (1986-1994) (JO L 336, p. 1). Segundo o referido governo, esta definição, tal como é explicada na nota 2 da referida disposição do acordo sobre as subvenções, exclui as subvenções concedidas segundo critérios ou condições «neutros, que não favorecem certas empresas em relação a outras, de carácter económico e de aplicação horizontal, tais como o número de assalariados ou a dimensão da empresa». Daqui deduz que o âmbito de aplicação do Plan preenche o critério de conformidade com a natureza e com a economia do sistema, que permite escapar à qualificação de «auxílios» na acepção do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado.

25 Em segundo lugar, os auxílios controvertidos não falseiam a concorrência e não afectam as trocas comerciais entre Estados-Membros.

26 Desde logo, o Governo espanhol faz referência ao enquadramento comunitário dos auxílios de Estado às PME, já referido, adoptado pela Comissão e, designadamente, à regra *de minimis* que estabelece. A Comissão calculou em 100 000 ecus por empresa durante um período de três anos o montante do auxílio

abaixo do qual o artigo 92.°, n.° 1, do Tratado não se aplica. Ora, segundo este governo, mesmo que o enquadramento dos auxílios de Estado às PME não se aplique ao sector dos transportes, as razões pelas quais a regra *de minimis* foi adoptada deveriam conduzir à aplicação desta regra no caso em apreço.

27 Em seguida, o Governo espanhol invoca um determinado número de elementos factuais destinados a demonstrar o reduzido efeito dos auxílios controvertidos no mercado comum. Alega, nomeadamente, que estes apenas se destinam, essencialmente, às empresas que efectuam transportes por conta própria, à escala local, bem como aos transportadores profissionais que, na sua grande maioria, apenas dispõem de um pequeno número de veículos. Assim, o Plan destina-se fundamentalmente aos veículos que não fazem concorrência aos dos outros Estados-Membros.

28 Especialmente no que diz respeito aos não profissionais do transporte que efectuam exclusivamente transportes por conta própria, o Governo espanhol alega que a própria Comissão teria reconhecido que esses transportes não fazem concorrência aos efectuados por conta de terceiros pelos transportadores profissionais no seu relatório COM(1998) 47 final, de 4 de Fevereiro de 1998, relativo à execução do Regulamento (CEE) n.° 3118/93 do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, que fixa as condições de admissão de transportadores não residentes aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias num Estado-Membro (JO L 279, p. 1), que faz um balanço das actividades de cabotagem entre 1990 e 1995 e no qual a cabotagem por conta própria num Estado-Membro diferente do de estabelecimento não foi tomada em consideração, na medida em que foi de pouca importância.

29 O governo desenvolve também vários argumentos para demonstrar que o transporte profissional por conta de terceiros e o transporte por conta própria não constituem o mesmo mercado.

30 Em sua opinião, a justificação dada pela Comissão para demonstrar os efeitos na concorrência e nas trocas comerciais, isto é, na liberalização dos transportes rodoviários de passageiros e de mercadorias, é de qualquer forma insuficiente para demonstrar esses efeitos. Fazendo referência aos acórdãos do Tribunal de Justiça de 13 de Março de 1985, Países Baixos e Leeuwarder Papierwarenfabriek/ /Comissão (296/82 e 318/82, Recueil, p. 809), e de 24 de Outubro de 1996, Alemanha e o./Comissão (C-329/93, C-62/95 e C-63/95, Colect., p. I-5151), o Governo espanhol sustenta que a declaração dos efeitos nas trocas comerciais entre Estados-Membros deve ser fundamentada especialmente em relação à situação real do mercado considerado, à quota de mercado das empresas beneficiárias do auxílio, à situação das empresas em concorrência e às correntes de trocas dos serviços ou produtos em causa entre os Estados-Membros. Ora, nenhum destes elementos de fundamentação aparece na decisão impugnada.

31 Por último, segundo o Governo espanhol, os beneficiários dos auxílios controvertidos que podem efectivamente entrar em concorrência com os transportadores de outros Estados-Membros limitam-se àqueles que compraram veículos de maior tonelagem e os veículos subvencionados desta categoria representam apenas 0,1% do parque dos veículos comerciais.

32 A Comissão contesta a alegação segundo a qual o Plan não favorece certas empresas ou certas produções e constitui, assim, uma medida geral não constitutiva de um regime de auxílios na acepção do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado. Em primeiro lugar, o Plan só beneficia as empresas que têm necessidade de veículos comerciais e as que não têm essas necessidades não beneficiam, portanto, dos auxílios em questão. Em segundo lugar, entre as empresas, apenas as PME são contempladas pelo dispositivo da decisão. Em terceiro lugar, o facto de as categorias de beneficiários serem definidas de modo impessoal não põe em causa o carácter selectivo dos referidos auxílios. Em quarto lugar, a exclusão das grandes empresas não é de modo algum justificada pela «natureza e economia do sistema» na acepção da jurisprudência do Tribunal de Justiça. Em quinto lugar, as regras do acordo sobre as subvenções não são pertinentes para apreciar uma medida à luz do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado, em especial no que diz respeito à selectividade desta.

33 A Comissão refuta igualmente a afirmação segundo a qual o Plan não falseia a concorrência ou não produz efeitos nas trocas comerciais entre Estados-Membros.

34 A Comissão sublinha que o Reino de Espanha invoca a regra *de minimis* sem provar que as empresas beneficiárias não recebem auxílios superiores ao limite aplicável. Recorda que a aplicação da referida regra é de qualquer forma excluída do sector dos transportes, porque este é caracterizado, por um lado, por uma sobrecapacidade que implica que qualquer auxílio, por mais modesto que seja, agrava este problema e, por outro, por um grande número de operadores, em especial em Espanha, situação que conduz a que um auxílio, embora modesto, concedido a cada operador tenha um impacto significativo na totalidade do sector. A Comissão alega que a capacidade total em volume do parque espanhol de veículos comerciais aumentou devido à adopção do Plan.

35 A Comissão sustenta, por outro lado, que o transporte profissional por conta de terceiros e o transporte por conta própria são dois segmentos do mesmo mercado, uma vez que as prestações fornecidas são em larga medida substituíveis. O facto de o relatório relativo à cabotagem, de 4 de Fevereiro de 1998, referir que as empresas que efectuam transportes por conta própria utilizaram pouco as possibilidades de cabotagem noutros Estados-Membros entre 1990 e 1995 é completamente normal, porque foi só a partir da entrada em vigor do Regulamento (CE) n.° 792/94 da Comissão, de 8 de Abril de 1994, que estabelece as normas de execução do Regulamento n.° 3118/93 do Conselho no que diz respeito aos operadores de transportes rodoviários de mercadorias por conta própria (JO L 92, p. 13), que estas tiveram livre acesso à cabotagem.

36 No que diz respeito aos efeitos na concorrência, a Comissão sustenta também que, mesmo que os auxílios controvertidos não tenham impacto nas tarifas dos beneficiários, tendo em conta o período de amortização dos veículos, reforça de qualquer modo a sua posição financeira. O facto de apenas 0,5% do parque

espanhol de veículos comerciais ter sido renovado através do Plan não é relevante. Por um lado, a Comissão não podia fazer um juízo prévio do efeito real dos referidos auxílios ao tomar a decisão impugnada e, por outro, a referência a tomar em conta seria o parque dos veículos de mais de dez anos que podem beneficiar dos auxílios e não a totalidade do parque de veículos comerciais.

37 Especialmente quanto aos efeitos nas trocas comerciais entre Estados-Membros, a Comissão invoca diferentes argumentos para demonstrar a sua existência e sustenta que, de qualquer forma, uma análise dos efeitos concretos dos auxílios controvertidos nas trocas comerciais intracomunitárias não era necessária, uma vez que as circunstâncias que revelam o prejuízo evidente às trocas comerciais (sector aberto à concorrência, sobrecapacidade, reforço da capacidade financeira e possibilidade de acção das empresas beneficiárias relativamente aos concorrentes estrangeiros) são mencionadas na decisão impugnada e que a jurisprudência não exige uma análise económica detalhada, em especial tratando-se de um auxílio não notificado. A Comissão refere-se a este respeito ao acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 30 de Abril de 1998, Vlaams Gewest/Comissão (T-214/95, Colect., p. II-717).

Apreciação do Tribunal de Justiça

38 O artigo 92.°, n.° 1, do Tratado define os auxílios que são regulamentados pelo Tratado como sendo os auxílios concedidos pelos Estados-Membros ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções, na medida em que afectam as trocas comerciais entre Estados-Membros.

39 Em primeiro lugar, há que examinar o argumento do Governo espanhol segundo o qual os auxílios controvertidos não favorecem certas empresas ou certas produções.

40 Há que referir desde logo, independentemente da questão de saber se o Plan tem ou não carácter discriminatório, que o benefício do Plan não é concedido às empresas que não sejam PME e que, por conseguinte, visa certas empresas em particular, mesmo que o seu número não seja limitado.

41 Em seguida, há que salientar que a exclusão das empresas que não sejam PME do benefício do Plan não pode ser justificada pela natureza e pela economia do sistema no qual se insere, o que seria susceptível de subtrair o referido Plan à qualificação de auxílio abrangido pelo âmbito de aplicação do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado.

42 É certo que o conceito de auxílio tem sido interpretado pelo Tribunal de Justiça como não visando as medidas que criam uma diferenciação entre empresas em matéria de encargos quando essa diferenciação resultar da natureza e da economia do sistema de encargos em causa (v., neste sentido, acórdãos de 2 de Julho de 1974, Itália/Comissão, 173/73, Colect., p. 357, n.° 33; de 17 de Março de 1993, Sloman Neptun, C-72/91 e C-73/91, Colect., p. I-887, n.° 21, e de 20 de Setembro de 2001, Banks, C-390/98, Colect., p. I-6117, n.° 33).

43 Todavia, no caso em apreço, os encargos em causa são os que resultam da necessidade de as empresas renovarem os seus veículos comerciais, encargos que incidem normalmente nos seus orçamentos. Assim, o apoio dado a certas empresas para assegurarem uma parte desses encargos não se insere na natureza e na economia do sistema de encargos em causa e deve considerar-se que favorece essas empresas. Nestas condições, as razões invocadas pelo Governo espanhol para explicar a exclusão das grandes empresas do benefício do Plan só podem ser vistas como justificações do objectivo da medida, mas não como elementos que permitam afastar a sua qualificação de auxílio.

44 Por último, a circunstância de, no âmbito do acordo sobre as subvenções, os auxílios não serem considerados uma «subvenção específica» não pode reduzir o âmbito da definição dos auxílios referidos no artigo 92.°, n.° 1, do Tratado.

45 Por conseguinte, o primeiro argumento invocado pelo Governo espanhol para sustentar que os auxílios controvertidos não são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado não merece acolhimento.

46 Em segundo lugar, quanto ao argumento segundo o qual os auxílios controvertidos não falseiam a concorrência e não afectam as trocas comerciais entre Estados-Membros, há que examinar desde logo os elementos invocados pelo Governo espanhol relativos aos não profissionais do transporte que só efectuam transportes por conta própria. A este respeito, o Governo espanhol sustenta essencialmente que estes últimos não concorrem com os transportadores profissionais e que a Comissão deveria aplicar-lhes a regra *de minimis*.

47 As opções de gestão destas empresas relativamente à execução externa ou interna das suas necessidades em matéria de transportes têm, na verdade, um impacto no mercado dos transportes. Com efeito, quando um não profissional do transporte investe em meios de transporte para efectuar ele próprio todos ou parte dos transportes necessários para as suas actividades, limita, em princípio, durante um determinado tempo, o mercado acessível aos transportadores profissionais. É esse, aliás, o caso em relação a todos os mercados de serviços ou de produtos que uma empresa pode assegurar ou fabricar ela própria para as suas necessidades, ou pedir a fornecedores externos.

48 Todavia, as diferenças de situação entre transportadores profissionais e empresas que apenas efectuam transportes para as suas próprias necessidades são tais que é

impossível considerar que estas últimas participam no mercado dos transportes e fazem parte do sector dos transportes. Em especial, estas empresas não têm e não procuram nenhum cliente para lhes fornecer prestações de transporte e cada uma delas apenas efectua os serviços de transporte susceptíveis de substituírem os propostos pelos transportadores profissionais até ao limite das suas próprias necessidades. A situação dos transportadores profissionais e a das empresas que só efectuam transportes por conta própria não são assim suficientemente homogéneas para caracterizar que as duas categorias fazem parte do mesmo sector e que intervêm num mesmo mercado.

49 Assim, embora a Comissão tenha o direito de examinar os efeitos no sector dos transportes da concessão dos auxílios controvertidos aos não profissionais do transporte, não podia pura e simplesmente tratar estes últimos como se fossem operadores do sector dos transportes.

50 A Comissão não podia, portanto, recusar examinar se, como sustentam as autoridades espanholas, os apoios dados aos não profissionais dos transportes podiam beneficiar da regra *de minimis*, cuja aplicação só é excluída, nos próprios termos das comunicações da Comissão, em certos sectores e para os auxílios à exportação.

51 Há que recordar a este respeito que, embora o Tribunal de Justiça tenha decidido que a importância relativamente fraca de um auxílio ou a dimensão relativamente modesta da empresa beneficiária não impedem *a priori* a eventualidade de as trocas comerciais entre Estados-Membros serem afectadas (v., nomeadamente, acórdão de 21 de Março de 1990, Bélgica/Comissão, dito «Tubemeuse», C-142/87, Colect., p. I-959, n.° 43), a modéstia dos auxílios concedidos a uma empresa num determinado período exclui, num certo número de sectores económicos, que as trocas comerciais entre Estados-Membros sejam afectadas.

52 Assim, a Comissão pôde considerar, no âmbito do poder de apreciação de que dispõe para avaliar os efeitos económicos possíveis de medidas de auxílio que, excepto em determinados sectores caracterizados por condições de concorrência especiais e excepto no que diz aos auxílios à exportação, os auxílios inferiores aos montantes definidos no enquadramento comunitário dos auxílios de Estado às PME, depois na sua comunicação relativa aos auxílios *de minimis* (JO 1996, C 68, p. 9), não afectam as trocas comerciais e, portanto, não são abrangidos pelos artigos 92.° e 93.° do Tratado. Os montantes considerados pela Comissão não foram até agora contestados.

53 Ora, a Comissão tem de respeitar os enquadramentos ou comunicações que adopta em matéria de controlo dos auxílios de Estado na medida em que não se afastem das normas do Tratado e na medida em que são aceites pelos Estados-Membros (acórdãos de 24 de Fevereiro de 1987, Deufil/Comissão, 310/85, Colect., p. 901, n.° 22; de 24 de Março de 1993, CIRFS e o./Comissão, C-313/90, Colect., p. I-1125, n.° 36, e de 15 de Outubro de 1996, IJssel-Vliet, C-311/94, Colect., p. I-5023, n.° 43). Assim, a Comissão não pode recusar a aplicação da regra *de minimis* aos auxílios concedidos a empresas que pertencem a sectores que não são excluídos da aplicação desta regra pelos diferentes diplomas legais aplicáveis.

54 Nestas condições, os artigos 3.° e 4.° da decisão impugnada devem ser anulados na medida em que visam os auxílios concedidos a pessoas singulares ou às PME que se consagram a actividades diferentes das actividades de transporte e cujo montante seja inferior ao limite *de minimis* fixado nos enquadramentos e comunicações da Comissão em vigor na data da concessão desses auxílios.

55 Quanto aos auxílios superiores ao referido limite *de minimis* concedidos aos não profissionais do transporte, há que observar que a decisão impugnada fundamenta os seus efeitos na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros exclusivamente em relação ao sector dos transportes.

56 A este respeito, na decisão impugnada, a Comissão alega que os auxílios controvertidos têm um impacto na concorrência com as empresas de transporte estabelecidas tanto em Espanha como nos outros Estados-Membros, dado que a liberalização dos transportes rodoviários abriu a concorrência com as empresas dos outros Estados-Membros no sector dos transportes internacionais ou de cabotagem. Na prática, estas últimas são objecto de uma discriminação, sendo o mecanismo adoptado pelo Plan de acesso mais difícil.

57 Desde logo, há que precisar que o argumento da Comissão segundo o qual o Plan é discriminatório é desprovido de fundamento. Em conformidade com a jurisprudência constante, uma discriminação consiste, designadamente, no tratamento diferenciado de situações comparáveis, que causa uma desvantagem para certos operadores em relação a outros, sem que esta diferença de tratamento seja justificada pela existência de diferenças objectivas com uma certa relevância (v., nomeadamente, acórdãos de 13 de Julho de 1962, Klöckner-Werke e Hoesch/ /Alta Autoridade, 17/61 e 20/61, Recueil, pp. 615, 652, Colect. 1962-1964, p. 131, de 15 de Janeiro de 1985, Finsider/Comissão, 250/83, Recueil, p. 131, n.° 8, e Banks, já referido, n.° 35). Ora, uma medida de apoio a investimentos adoptada por uma autoridade pública só é aplicável, por definição, em relação ao território de que esta última é responsável e não pode ser censurada por não fazer beneficiar desse apoio as empresas não estabelecidas no seu território, dado que estão em relação àquela autoridade numa situação completamente diferente da das estabelecidas no referido território. Todavia, esta precisão não se opõe à qualificação de «auxílio», na acepção do artigo 92.°, n.° 1, do Tratado, de tal medida de apoio se a mesma preencher os critérios enunciados por essa disposição.

58 A este respeito, em certos casos, as próprias circunstâncias em que o auxílio é concedido demonstram que é susceptível de afectar as trocas comerciais entre Estados-Membros e falsear ou ameaçar falsear a concorrência. Nesses casos, compete à Comissão invocar essas circunstâncias na fundamentação da sua decisão (v. acórdãos já referidos Países Baixos e Leeuwarder Papierwarenfabriek/ /Comissão, n.° 24, e Alemanha e o./Comissão, n.° 52, bem como o acórdão de 19 de Outubro de 2000, Itália e Sardenha Lines/Comissão, C-15/98 e C-105/99, Colect., p. I-8855, n.° 66). Ora, contrariamente ao que sustenta o Governo espanhol, a fundamentação da decisão impugnada, como exposta no primeiro

período do n.º 56 do presente acórdão, é suficiente para caracterizar os efeitos do Plan na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros, uma vez que este é aplicável a um número indeterminado de beneficiários ultrapassando o limite *de minimis*, que é respeitante aos serviços para os quais a prestação está liberalizada entre os Estados-Membros e que estes serviços são por natureza susceptíveis de ser objecto de prestações entre estes últimos. A este respeito, a circunstância de, de facto, apenas um número restrito de transportadores profissionais de outros Estados-Membros praticarem a cabotagem em Espanha é irrelevante, na medida em que, precisamente, o referido Plan pode ter tendência a travar o desenvolvimento dessas prestações de serviços.

59 Resulta das considerações precedentes que a Comissão provou suficientemente os efeitos dos auxílios controvertidos na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros no que respeita aos auxílios que excedem o limiar *de minimis* concedidos aos não profissionais do transporte.

60 Os mesmos fundamentos são válidos *a fortiori* em relação aos auxílios que ultrapassam o limiar *de minimis* concedidos aos transportadores profissionais.

61 Há ainda que examinar a questão de saber se, no que diz respeito aos auxílios concedidos aos transportadores profissionais de montante inferior ao limiar *de minimis*, a Comissão justificou suficientemente os seus efeitos na concorrência e nas trocas comerciais. Esta última observou a este respeito, na decisão impugnada, que a regra *de minimis* exclui expressamente o sector dos transportes do seu âmbito de aplicação devido ao facto de, nesse sector, caracterizado por um número elevado de pequenas empresas, as quantias relativamente reduzidas poderem ter repercussões na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros. Por outro lado, recordou que o sector dos transportes rodoviários é caracterizado por um excesso de capacidade e que o Plan tinha, segundo as indicações das autoridades espanholas, ocasionado um ligeiro aumento da capacidade de transporte em volume.

62 Por seu turno, o Governo espanhol sustenta que os transportadores profissionais beneficiários dos auxílios controvertidos só dispõem, na sua grande maioria, de um pequeno número de veículos. Em especial, 81% dos referidos beneficiários que compraram veículos das categorias mais importantes dispõem apenas de um único veículo e 97% deles dispõem de menos de cinco veículos. Apenas cerca de metade dos veículos das categorias inferiores pertencentes aos transportadores profissionais dispõe de uma autorização de transporte à escala «nacional». Entre os veículos que dispõem de uma autorização de transporte «nacional», que são considerados pelo Governo espanhol como sendo os únicos a poder entrar em concorrência com os transportadores dos outros Estados-Membros, só 10% poderiam ser renovados no âmbito do Plan porque tinham mais de dez anos. Globalmente, a renovação apenas foi respeitante a 0,5% do parque de veículos comerciais espanhol (os veículos renovados das categorias mais importantes só representam, como foi referido no n.° 31 do presente acórdão, 0,1% do referido parque). Por último, um auxílio máximo de 6,5% do preço de compra, IVA excluído, por veículo não pode dar origem a uma vantagem competitiva significativa em matéria de tarifas durante o período de utilização do veículo em causa.

63 Há que recordar que um auxílio de importância relativamente reduzida é susceptível de afectar a concorrência e as trocas comerciais entre Estados-Membros quando o sector em que operam as empresas que dele beneficiam se caracteriza por uma forte concorrência (acórdãos de 11 de Novembro de 1987, França/Comissão, 259/85, Colect., p. 4393, n.° 24, e de 21 de Março de 1991, Itália/Comissão, C-303/88, Colect., p. I-1433, n.° 27).

64 Ora, exceptuando o caso em que os actores do mercado interno adoptam comportamentos anticoncorrenciais, um sector em situação de sobrecapacidade, como a Comissão qualificou o sector dos transportes rodoviários sem o Governo espanhol contestar esta alegação, tem necessariamente uma situação de forte concorrência. Além disso, é um facto que, como salienta a Comissão na parte V dos fundamentos da decisão impugnada, quando um sector é caracterizado por um elevado número de pequenas empresas, um auxílio, mesmo modesto no plano individual, potencialmente aberto à totalidade ou a uma grande parte das

empresas do sector, pode ter repercussões na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros. A este respeito, os números comunicados pelo Governo espanhol confirmam que a grande maioria dos beneficiários dos auxílios controvertidos é constituída por pequenas empresas.

65 Nestas condições, a Comissão provou suficientemente que os auxílios concedidos aos transportadores profissionais de montante inferior ao limiar *de minimis* são abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 92.° do Tratado.

66 Os argumentos invocados pelo Governo espanhol, como estão resumidos no n.° 62 do presente acórdão, não são susceptíveis de pôr em causa esta apreciação. Assim, o facto de os veículos renovados das categorias inferiores só disporem, cerca de metade deles, de uma autorização de transporte local ou regional não é susceptível de demonstrar que esses veículos não podem entrar em concorrência com transportadores de outros Estados-Membros que efectuam ou que possam efectuar cabotagem em Espanha. Do mesmo modo, o facto de apenas 10% dos veículos que dispõem de uma autorização de transporte «nacional» poder dar origem à renovação no âmbito do Plan não impede que essa renovação, tornada possível pelo referido plano, tenha impacto na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros. Por último, o facto de ter sido verificado *a posteriori* que só uma reduzida parte do parque espanhol de veículos comerciais foi renovada após a implementação do Plan também não pode ser tido em consideração relativamente à decisão impugnada.

67 Com efeito, por um lado, nos termos do artigo 93.°, n.° 3, do Tratado, os regimes de auxílios devem ser notificados e autorizados pela Comissão antes da sua entrada em vigor e, por conseguinte, só podem ser examinados à luz das suas características gerais fixadas *a priori* e não à luz de resultados verificados *a posteriori*. Se assim não fosse, os Estados-Membros que implementam um regime de auxílios antes de terem obtido autorização da Comissão para esse efeito estariam verdadeiramente numa situação mais favorável do que os que respeitam a obrigação de não pôr em execução as medidas preconizadas antes da decisão final da referida instituição. Por outro lado, mesmo que as verificações *a*

posteriori feitas no caso concreto fossem tomadas em consideração, também é um facto que vários milhares de veículos comerciais foram renovados no âmbito do Plan, circunstância que, no contexto de um sector em situação de sobrecapacidade onde existe uma forte concorrência, é suficiente para caracterizar os efeitos do referido Plan nas trocas comerciais e na concorrência, como foi recordado no n.º 64 do presente acórdão. O mesmo tipo de consideração conduz a afastar o argumento segundo o qual o montante dos auxílios controvertidos é demasiado reduzido para dar uma vantagem concorrencial significativa aos seus beneficiários.

68 Resulta das considerações precedentes que o fundamento baseado em violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado só é procedente relativamente aos auxílios inferiores ao limiar *de minimis* concedidos às pessoas singulares ou às PME que se consagram a actividades diferentes das actividades de transporte e que o referido fundamento é improcedente quanto ao restante.

Quanto ao fundamento baseado em violação do artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado

Argumentos das partes

69 O Governo espanhol sustenta que, de qualquer forma, a Comissão deveria autorizar o Plan nos termos do artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado tendo em conta os objectivos de melhoramento da segurança rodoviária e da protecção do ambiente que o Plan prossegue.

70 O impacto do Plan nesses objectivos é incontestável. Embora o benefício dos auxílios controvertidos não esteja ligado ao facto de os veículos novos comprados corresponderem a normas ainda mais exigentes do que as geralmente aplicáveis

aos veículos novos, é porque estas últimas são já elevadas e porque, deste modo, a substituição antecipada de um veículo antigo por um veículo novo se traduz por um sensível melhoramento da situação no que diz respeito aos dois objectivos supramencionados. De qualquer modo, o Plan tem o objectivo de melhoramento em relação às normas gerais de circulação dos veículos em vigor, uma vez que favorece a retirada de veículos antigos com menos qualidades que têm, no entanto, ainda o direito de circular. No caso concreto, o custo do melhoramento pretendido é necessariamente igual ao preço de compra do veículo novo e é nesta base que deve ser calculado o nível de auxílio da subvenção concedida (6,5% no máximo). A referida subvenção não constitui um auxílio ao funcionamento, porque apenas compensa as taxas de juro elevadas a que devem fazer face as empresas estabelecidas em Espanha, que são superiores às vigentes nos outros Estados-Membros. O Governo espanhol acrescenta que a falta de interesse dos transportadores estabelecidos nos outros Estados-Membros em solicitar o benefício do Plan está precisamente ligada ao nível das taxas de juro, que são mais atractivas noutros Estados-Membros, e de modo algum a qualquer discriminação em seu detrimento. Quanto ao aumento da capacidade de transporte em volume devido à substituição de um veículo de mais de dez anos por um veículo maior novo, só acontece em 12,3% dos casos. Por último, as autoridades espanholas adoptaram as disposições para evitar cumulação de auxílios em relação aos beneficiários.

71 Segundo a Comissão, o Governo espanhol não demonstra as repercussões positivas do Plan no ambiente e na segurança rodoviária. Os auxílios controvertidos apenas compensam uma parte do custo do veículo novo, sem que seja tomado em consideração qualquer factor ambiental ou de segurança. Os modelos comercializados há anos, pouco eficientes em relação a estes dois aspectos, podiam ter direito aos auxílios. As normas ambientais e de segurança aplicam-se de qualquer forma a todos os veículos em circulação, incluindo aqueles cuja retirada é favorecida. No caso em que as normas são mais severas para os veículos que entram pela primeira vez em circulação do que para os veículos mais antigos, há que não negligenciar a possibilidade de alguns destes últimos terem, de facto, um nível de exigência comparável ao dos veículos novos. De qualquer forma, o Plan apenas pode favorecer a aplicação das normas existentes.

72 Ora, a política da Comissão em matéria de auxílios de Estado para a protecção do ambiente, como é definida no enquadramento «ambiente», tem em conta o princípio segundo o qual apenas são necessários auxílios que visam objectivos mais elevados que o nível de exigência das normas obrigatórias. Resulta do referido enquadramento que uma derrogação em benefício do Plan só pode ser concedida se os auxílios controvertidos apenas disserem respeito à parte de investimento destinado a atingir os objectivos ambientais, e não a totalidade do investimento, e se, relativamente a essas «despesas elegíveis», apenas 15%, no máximo, tinham sido tomadas a cargo. Ora, no caso em apreço, a base de cálculo dos referidos auxílios é o custo do veículo novo na sua totalidade e não apenas o custo dos melhoramentos em relação aos veículos antigos. Trata-se assim de um simples auxílio ao funcionamento, que alivia as empresas de custos que devem normalmente suportar, e que, pela sua própria natureza, altera as trocas comerciais contrariamente ao interesse comum.

73 Além disso, uma série de circunstâncias reforça o carácter incompatível do Plan com o mercado comum, em especial a sobrecapacidade do sector dos transportes, que é favorecida em vez de ser combatida pelo Plan, e o perigo real de cúmulo dos auxílios concedidos em sua aplicação com auxílios anteriormente autorizados pela Comissão. A este respeito, as garantias que, segundo a Comissão, foram dadas pelo Governo espanhol pela primeira vez na réplica são imprecisas e insuficientes para evitar esse perigo e, de qualquer forma, não foram transmitidas à Comissão antes da adopção da decisão impugnada.

Apreciação do Tribunal de Justiça

74 A Comissão goza, nos termos do artigo 92.°, n.° 3, do Tratado, de um vasto poder de apreciação cujo exercício implica avaliações de ordem económica e social que devem ser efectuadas num contexto comunitário (v., por exemplo, acórdão Deufil/Comissão, já referido, n.° 18). O controlo jurisdicional aplicado

ao exercício desse poder de apreciação limita-se à verificação do cumprimento das regras processuais e de fundamentação, bem como ao controlo da exactidão material dos factos considerados e à ausência de erro de direito, de erro manifesto na apreciação dos factos ou de desvio de poder.

75 Resulta da própria redacção dos artigos 92.°, n.° 3, alínea c), e 93.° do Tratado que a Comissão «pode» considerar compatíveis com o mercado comum os auxílios referidos pela primeira destas duas disposições. Assim, mesmo que a Comissão deva sempre pronunciar-se sobre a compatibilidade com o mercado comum dos auxílios de Estado sobre os quais exerce o seu controlo, apesar de estes não lhe terem sido notificados (v. acórdão de 14 de Fevereiro de 1990, França/Comissão, dito «Boussac Saint Frères», C-301/87, Colect., p. I-307, n.os 15 a 24), a Comissão não é obrigada a declarar tais auxílios compatíveis com o mercado comum.

76 Todavia, por um lado, como é recordado no n.° 53 do presente acórdão, a Comissão é obrigada pelos enquadramentos ou comunicações que adopta em matéria de controlo dos auxílios de Estado, na medida em que não se afastem das normas do Tratado e na medida em que sejam aceites pelos Estados-Membros. Por outro lado, nos termos do artigo 190.° do Tratado CE (actual artigo 253.° CE), deve fundamentar as suas decisões, incluindo as que recusam declarar auxílios compatíveis com o mercado comum com fundamento no artigo 92.°, n.° 3, alínea c), do Tratado. A violação do artigo 190.° do Tratado pode ser suscitada oficiosamente.

77 Ora, resulta do enquadramento «ambiente» que a qualificação de um auxílio como auxílio ao investimento ou como auxílio ao funcionamento é essencial para se saber se pode ser autorizado nos termos do referido enquadramento.

78 Com efeito, sob o ponto 3.2. deste último, relativo aos auxílios aos investimentos, é referido desde logo, no ponto 3.2.1, que esses auxílios, nomeadamente os relativos aos equipamentos destinados a reduzir a poluição e o ruído, podem ser

autorizados nos limites estabelecidos pelo enquadramento. É precisado que os custos autorizados devem ser estritamente limitados aos custos de investimentos suplementares necessários para atingir os objectivos de protecção do ambiente e que os custos que não sejam por esta abrangidos devem ser excluídos. Assim, no caso de investimentos de substituição, o custo dos investimentos de base simplesmente destinados a substituir a capacidade de produção, sem melhorar a situação do ponto de vista do ambiente, não pode ser tomado em consideração. De qualquer modo, os auxílios aparentemente destinados a medidas de protecção do ambiente, mas que, na realidade, são destinados ao investimento geral, não são abrangidos pelo referido enquadramento.

79 O ponto 3.2.3 do enquadramento «ambiente» precisa em seguida que os auxílios aos investimentos para protecção do ambiente podem ser autorizados se não ultrapassarem certos níveis. Distingue (A) os auxílios destinados a ajudar as empresas a adaptarem-se às novas normas obrigatórias, categoria no interior da qual são ainda distinguidos (A1) os auxílios destinados à adaptação de instalações ou de equipamentos existentes e (A2) os destinados à substituição de instalações, e (B) os auxílios destinados a incentivar as empresas a ultrapassarem o que lhes impõem as normas obrigatórias.

80 Em contrapartida, resulta do ponto 3.4 do referido enquadramento que a Comissão não autoriza os auxílios ao funcionamento, mesmo fundamentados em objectivos de protecção do ambiente, salvo em casos bem definidos relativos à gestão dos resíduos e à redução temporária de taxas ecológicas.

81 No caso em apreço, a apreciação da decisão impugnada não permite, no entanto, saber claramente se a Comissão considerou os auxílios controvertidos como auxílios ao funcionamento ou como auxílios ao investimento apesar de serem previstos regimes diferentes para as duas categorias no enquadramento «ambiente». Assim, na parte V dos fundamentos da decisão impugnada, os décimo segundo, décimo terceiro e décimo quinto parágrafos deixam antes entender que se tratam de auxílios ao investimento, ao passo que o décimo sétimo, pelo contrário, deixa entender que se trata de auxílios ao funcionamento.

82 Ora, a fundamentação exigida pelo artigo 190.° do Tratado deve revelar clara e inequivocamente o raciocínio da autoridade comunitária autora do acto impugnado, de modo a permitir aos interessados conhecerem as justificações da medida adoptada a fim de defenderem os seus direitos, e ao juiz exercer o seu controlo.

83 Não havendo qualificação clara dos auxílios controvertidos como auxílios ao investimento ou como auxílios ao funcionamento, o Reino de Espanha não esteve em plenas condições de defender os seus direitos.

84 Na verdade, no Tribunal de Justiça, a Comissão sustentou que se tratava de auxílios ao funcionamento. Todavia, a fundamentação deve, salvo caso excepcional, ser comunicada ao interessado simultaneamente com a decisão que lhe é dirigida e a violação do artigo 190.° do Tratado só pode ser sanada no Tribunal de Justiça (v., nomeadamente, acórdão de 26 de Novembro de 1981, 195/80, Michel/Parlamento, Recueil, pp. 2861, 2876).

85 A decisão impugnada, por conseguinte, enferma de falta de fundamentação quanto à não compatibilidade do Plan com os critérios do enquadramento «ambiente».

86 Há também que observar que as circunstâncias específicas que se opõem, segundo a Comissão, a uma declaração de compatibilidade dos auxílios controvertidos relativamente às normas enunciadas no enquadramento «ambiente» não são, por outro lado, decisivas.

87 Em primeiro lugar, quanto ao facto de o Plan favorecer a sobrecapacidade do sector dos transportes, há que observar que o enquadramento «ambiente» dispõe, no ponto 2.1, que é aplicável aos auxílios concedidos em todos os sectores regidos

pelo Tratado CE (com excepção de um sector específico do domínio agrícola) incluindo os sujeitos às regras comunitárias específicas em matéria de auxílios de Estado (sendo expressamente citado o sector dos transportes), salvo disposições contrárias previstas por essas regras específicas. A este respeito, sem que seja necessário pronunciar-se sobre a questão de saber se as regras específicas ao sector dos transportes proíbem qualquer auxílio que ocasione um aumento da capacidade de transporte em volume, basta observar que, na decisão impugnada, a Comissão poderia limitar a declaração de incompatibilidade aos auxílios que permitiram a compra de um veículo abrangido por uma categoria com mais toneladas do que a do veículo retirado da circulação.

88 Em segundo lugar, quanto ao risco de cúmulo dos auxílios controvertidos com auxílios anteriormente autorizados pela Comissão, há que observar que as únicas disposições do enquadramento «ambiente» relativas à cumulação de auxílios, que figuram no seu ponto 3.8, limitam-se a precisar que os limites definidos quanto ao nível dos auxílios susceptíveis de ser concedidos em benefício dos diversos objectivos de protecção do ambiente referidos no referido enquadramento são aplicáveis aos auxílios de qualquer origem. Tal precisão não diz de modo algum respeito à questão da eventual cumulação de auxílios com finalidades diferentes em relação a uma mesma empresa, invocada pela Comissão em apoio da sua argumentação.

89 Ao invés, esta questão é objecto da comunicação da Comissão relativa ao cúmulo dos auxílios com finalidades diferentes (JO 1985, C 3, p. 2), que define os mecanismos de notificação dos casos significativos de cúmulo de auxílios com finalidades diferentes concedidos a um determinado projecto de investimento. Ora, não decorre de modo algum dessa comunicação que um regime de auxílios não possa ser declarado compatível com o mercado comum porque alguns dos seus beneficiários já receberam auxílios autorizados a outro título.

90 Por conseguinte, se preencher os critérios definidos pelo enquadramento que lhe é aplicável e, eventualmente, por certas regras sectoriais, um regime de auxílios que tenha objectivos de redução da poluição e dos danos não pode ser declarado

globalmente incompatível com o mercado comum pela razão de alguns dos seus beneficiários terem já recebido auxílios de Estado autorizados a outro título. Apenas compete, se for caso disso, ao Estado-Membro em causa proceder à notificação à Comissão dos casos significativos de cúmulo de auxílios com finalidades diferentes em relação à mesma empresa, nas condições definidas na comunicação relativa a essa cumulação.

91 Resulta das considerações precedentes que, quanto aos auxílios concedidos por força do Plan aos transportadores profissionais e, no que diz respeito aos auxílios que excedem o limite *de minimis*, aos não profissionais do transporte, a Comissão violou os artigos 92.°, n.° 3, alínea c), e 190.° do Tratado ao declarar, com base na fundamentação exposta na decisão impugnada, todos esses auxílios incompatíveis com o mercado comum.

92 Assim, tendo também em consideração a exposição feita no n.° 68 do presente acórdão e sem que seja necessário examinar os outros fundamentos invocados pelo Governo espanhol, deve conceder-se provimento ao recurso e anular os artigos 3.° e 4.° da decisão impugnada.

Quanto às despesas

93 Por força do disposto no artigo 69.°, n.° 2, do Regulamento de Processo, a parte vencida deve ser condenada nas despesas, se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo o Reino de Espanha requerido a condenação da Comissão e tendo esta sido vencida, há que condená-la nas despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

decide:

1) **Os artigos 3.° e 4.° da Decisão 98/693/CE da Comissão, de 1 de Julho de 1998, relativa ao regime espanhol de auxílios à aquisição de veículos comerciais Plan Renove Industrial (Agosto de 1994-Dezembro de 1996), são anulados.**

2) **A Comissão das Comunidades Europeias é condenada nas despesas.**

Macken Gulmann Puissochet

Skouris Cunha Rodrigues

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 26 de Setembro de 2002.

O secretário

R. Grass

A presidente da Sexta Secção

F. Macken