DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)

den 26 september 2002 *

I mål C-351/98,

Konungariket Spanien, företrätt av R. Silva de Lapuerta, i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av J. Guerra Fernández och D. Triantafyllou, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

* Rättegångsspråk: spanska.

angående en talan om delvis ogiltigförklaring av kommissionens beslut 98/693/EG av den 1 juli 1998 om det spanska stödprogrammet för anskaffning av industriella fordon, Plan Renove Industrial (augusti 1994—december 1996) (EGT L 329, s. 23),

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

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

generaladvokat: S. Alber,
justitiesekreterare: avdelningsdirektören L. Hewlett,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att parterna har avgivit muntliga yttranden vid förhandlingen den 31 januari 2002,

och efter att den 7 maj 2002 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Konungariket Spanien har, genom ansökan som inkom till domstolens kansli den 25 september 1998, med stöd av artikel 173 första stycket i EG-fördraget (nu artikel 230 första stycket EG i ändrad lydelse) väckt talan om ogiltigförklaring av artiklarna 3 och 4 i kommissionens beslut 98/693/EG av den 1 juli 1998 om det spanska stödprogrammet för anskaffning av industriella fordon, Plan Renove Industrial (augusti 1994—december 1996) (EGT L 329, s. 23, nedan kallat det ifrågasatta beslutet).

Bakgrunden och det ifrågasatta beslutet

2 Genom en överenskommelse av den 27 september 1994 mellan det spanska industri- och energiministeriet och Instituto de Crédito Oficial (ett statligt finansinstitut) införde de spanska myndigheterna ett program, kallat Plan Renove Industrial (nedan kallat planen), som skulle gälla från augusti 1994 till december 1996 i den form som är i fråga i förevarande mål och som var avsett att underlätta utbyte av industriella fordon för fysiska personer, små och medelstora företag (nedan kallade SMF), offentliga regionala företag och lokala företag som tillhandahåller offentliga tjänster.

3 Den omtvistade åtgärden bestod i ett räntebidrag för lån som beviljats för inköp eller leasing av industriella fordon med avsikt att köpa desamma. De lån som beviljades inom ramen för planen kunde täcka upp till 70 procent av fordonets inköpspris utan mervärdesskatt. Räntebidraget beviljades på det villkoret att vederbörande tog ett fordon som var äldre än tio år (respektive sju år för dragfordon för landsvägstrafik) och som uppfyllde vissa andra villkor, beroende på vad för slags fordon vederbörande skulle köpa, slutgiltigt ur trafik. Med

hänsyn till lånens löptid motsvarade räntebidraget ett stöd på upp till 6,5 procent av det nya fordonets inköpspris utan mervärdesskatt.

4 Då de spanska myndigheterna inte tyckte att åtgärden i fråga utgjorde statligt stöd enligt artikel 92.1 i EG-fördraget (nu artikel 87.1 EG i ändrad lydelse), anmäldes den inte till kommissionen enligt artikel 93.3 i EG-fördraget (nu artikel 88.3 EG).

5 Kommissionen fick kännedom om åtgärden i fråga genom pressen. Efter att ha skickat en första begäran om upplysningar till de spanska myndigheterna den 9 februari 1995 och efter skriftväxling med dem, inledde kommissionen det förfarande som föreskrivs i artikel 93.2 i fördraget. Kommissionen informerade de spanska myndigheterna om detta genom skrivelse av den 26 juni 1996 och offentliggjorde denna skrivelse i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (EGT C 266, 1996, s. 10), varvid kommissionen uppmanade alla intresserade att inkomma med yttranden.

6 De spanska myndigheterna lade fram sina synpunkter genom skrivelse av den 26 juli 1996. Ingen annan medlemsstat eller någon annan intresserad har yttrat sig i saken. Efter upprepade förfrågningar om mer information och ny skriftväxling samt ett sammanträde mellan kommissionens och den spanska regeringens tjänstemän fattade kommissionen det ifrågasatta beslutet.

7 I del II i skälen i detta beslut har kommissionen till att börja med erinrat om att de internationella vägtransporterna för personer och varor har liberaliserats fullständigt inom gemenskapen från och med den 1 juni 1992 respektive den 1 januari 1993. Kommissionen har vidare erinrat om att cabotage liberaliserades från och

med den 30 augusti 1992 vad gäller persontransporter på väg (med undantag av linjetrafik) samt att liberaliseringen för varutransporter förverkligades stegvis mellan år 1990 och den 1 juli 1998.

8 Kommissionen anser vidare, i del IV i skälen i det överklagade beslutet, att de bidrag som beviljats offentliga regionala företag och lokala företag som tillhandahåller offentliga tjänster samt de bidrag som, för anskaffning av industriella fordon, beviljats fysiska personer eller små och medelstora företag som bedriver annan verksamhet än transportverksamhet (nedan kallade icke-professionella transportföretag) endast på lokal och regional nivå inte utgör statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget. Enligt kommissionen påverkar detta stöd nämligen inte handeln mellan medlemsstaterna. Särskilt vad gäller de icke-professionella transportföretag som bedriver sin verksamhet enbart på lokal och regional nivå anser kommissionen att den typ av resor som utförs med små industriella fordon och den omständigheten att det saknas ett genomförbart ekonomiskt alternativ som tillåter att transportföretag anlitas för sådana transporter visar att handeln mellan medlemsstaterna och transportmarknaden inte påverkas. Denna bedömning återfinns i artiklarna 1 och 2 i det ifrågasatta beslutet.

9 Vad gäller allt annat stöd som inom ramen för planen beviljats fysiska personer eller SMF (nedan kallat det omtvistade stödet) anser kommissionen att detta utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget och är olagligt och oförenligt med den gemensamma marknaden. Denna bedömning återfinns i artikel 3 i det ifrågasatta beslutet.

10 Kommissionen menar att det omtvistade stödet finansieras med hjälp av statliga medel, snedvrider konkurrensen genom att det sänker kostnaderna i stöd-mottagarnas affärsverksamhet och påverkar handeln inom vägtransportsektorn som är på väg mot full liberalisering. I detta hänseende har kommissionen

understrukit att mottagarna av detta stöd konkurrerar med de transportföretag etablerade i Spanien och i andra medlemsstater som inte kan få stödet. Kommissionen har vidare gjort gällande att planen, i varje fall i praktiken, diskriminerar transportföretagen som inte är etablerade i Spanien, vilka för att kunna utnyttja stödet först måste sluta ett avtal med en spansk aktör som är beredd att ta ett lämpligt fordon som är registrerat i Spanien ur trafik.

11 Kommissionen anser dessutom att det omtvistade stödet inte omfattas av någon undantagsbestämmelse, i synnerhet inte av den i artikel 92.3 c i fördraget, som avser stöd som beviljas för att underlätta utvecklingen av vissa ekonomiska aktiviteter.

12 Den så kallade de minimis-regeln, enligt vilken stöd som utges med relativt obetydliga belopp inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 92 i fördraget och vilken ingår i de gemenskapsriktlinjer som kommissionen har antagit beträffande statligt stöd till SMF (se EGT C 213, 1992, s. 2, EGT C 213, 1996, s. 4, och EGT C 68, 1996, s. 9), är inte tillämplig på transportsektorn, som även omfattar transporter utförda av icke-professionella transportföretag för egen räkning. Dessa transporter och de transporter som utförs av specialiserade företag är nämligen utbytbara.

13 De spanska myndigheternas påstående att planen är berättigad på grund av dess miljöskyddsmål kan inte vinna framgång, då gemenskapens riktlinjer om statligt stöd för miljöskydd (EGT C 72, 1994, s. 3, nedan kallade miljöriktlinjerna), förutom i vissa undantagsfall som inte är relevanta i förevarande fall, föreskriver en möjlighet att bevilja stöd endast för att främja aktiviteter som är mer långtgående än vad som krävs enligt miljölagstiftningen, vilket inte är fallet vad gäller det omtvistade stödet. Subventionerna beräknas nämligen på grundval av priset på det nya fordonet, oberoende av varje ekologiskt hänsyn. Vägtrans-

portsektorn kännetecknas dessutom av en överkapacitet som blir ännu större genom planen, eftersom denna gör det möjligt att byta ut gamla fordon mot nya och större fordon. Kommissionen har tillagt att den, enligt sin allmänna praxis på stödområdet, beviljar stöd till nyinvesteringar som inte skulle kunna förverkligas utan nämnda stöd, men inte till investeringar som enbart skall ersätta något gammalt.

14 Kommissionen anser också att det finns en risk att det omtvistade stödet kumuleras med annat stöd som den har beviljat tidigare.

15 Kommissionen har slutligen beslutat att det stöd som utgör statligt stöd, i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, skall återkrävas av stödmottagarna, detta för att återupprätta de konkurrensvillkor som rådde innan stödet beviljades. Kommissionen har påpekat att det omtvistade stödet beviljades i strid med reglerna och att det inte kan bli rättsenligt på grund av den tid som har förflutit sedan planen infördes. Kommissionen har tillbakavisat de spanska myndigheternas argument att det med hänsyn till det omtvistade stödets ringa storlek skulle strida mot proportionalitetsprincipen att återkräva utbetalda stödbelopp. Kravet på återbetalning behandlas i artikel 4 i det ifrågasatta beslutet.

Förfarandet och parternas yrkanden

16 Efter det att Konungariket Spanien hade väckt talan, väckte Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) parallellt talan vid Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt, vilken även den avsåg ogiltigförklaring av artiklarna 3 och 4 i det ifrågasatta beslutet. Denna talan registrerades som mål T-55/99. Förfarandet vid förstainstansrätten fortgick på vanligt sätt.

17 Efter det att parterna hade hörts förklarade domstolen, genom beslut av den 25 januari 2000, med stöd av artikel 47 tredje stycket i EG-stadgan för domstolen och artikel 82a.1 a i rättegångsreglerna målet vilande fram till dess att förstainstansrätten meddelat dom i mål T-55/99. Genom dom av den 29 september 2000 i mål T-55/99, CETM mot kommissionen (REG 2000, s. II-3207) ogillade förstainstansrätten CETM:s talan.

18 På domstolens förfrågan uppgav den spanska regeringen att den ansåg att förfarandet vid domstolen skulle fortsätta trots förstainstansrättens dom i det ovannämnda målet CETM mot kommissionen.

19 Konungariket Spanien har yrkat att domstolen skall

— ogiltigförklara artiklarna 3 och 4 i det ifrågasatta beslutet, och

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

20 Kommissionen har yrkat att

— talan skall ogillas, och

— Konungariket Spanien skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna.

Talan

21 Konungariket Spanien har till stöd för sin talan åberopat fem grunder för ogiltigförklaring. För det första omfattas inte det omtvistade stödet av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget. För det fall det skulle utgöra stöd som är hänförligt till denna bestämmelse, borde det, för det andra, ha tillåtits på grundval av artikel 92.3 c i fördraget. För det tredje har kommissionen åsidosatt principen om skydd för berättigade förväntningar. Skyldigheten att återbetala det omtvistade stödet strider, för det fjärde, mot proportionalitetsprincipen. Som femte och sista grund har Konungariket Spanien gjort gällande att nämnda återbetalningsskyldighet inte är tillräckligt motiverad i det ifrågasatta beslutet.

Den första grunden: Åsidosättande av artikel 92.1 i fördraget

Parternas argument

22 Enligt den spanska regeringen utgör de åtgärder som avses i artikel 3 i det ifrågasatta beslutet inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.

23 För det första gynnar inte det omtvistade stödet vissa företag eller viss produktion. Det vänder sig nämligen till en obestämd helhet av potentiella mottagare. Stödet är inte heller diskriminerande, eftersom transportföretag som inte är etablerade i Spanien skulle kunna utnyttja det indirekt genom att antingen ingå ett avtal med en ägare till ett i Spanien registrerat fordon, som är beredd att skrota detta fordon, eller genom att själva registrera sina egna fordon i Spanien

innan de skrotas. Den spanska regeringen har lagt till att den omständigheten att stora företag utesluts från stödet är en följd av systemets art och funktion, eftersom detta är avsett att främja miljöskyddet, vägsäkerheten och förnyandet av fordonsparken. De stora företagen ersätter nämligen sin fordonspark i snabbare takt än de mindre företagen och behöver inget stöd till detta ändamål.

24 Den spanska regeringen har på denna punkt hänvisat till definitionen av begreppet selektiv subvention i artikel 2, punkt 2.1 b i avtalet om subventioner och utjämningsåtgärder, vilket finns i bilaga 1A till avtalet om upprättandet av Världshandelsorganisationen (nedan kallat subventionsavtalet), vilket godkändes på Europeiska gemenskapernas vägnar genom rådets beslut 94/800/EG av den 22 december 1994 om ingående, på Europeiska gemenskapens vägnar — vad beträffar frågor som omfattas av dess behörighet — av de avtal som är resultatet av de multilaterala förhandlingarna i Uruguayrundan (1986—1994) (EGT L 336, s. 1; svensk specialutgåva, område 11, volym 38). Enligt den spanska regeringen utesluts enligt denna definition, såsom den förtydligas i fotnot 2 avseende artikel 2, punkt 2.1 b i subventionsavtalet, subventioner som fastställs enligt kriterier och villkor som är "neutrala, som inte gynnar vissa företag framför andra, som är ekonomiska till sin karaktär och kan tillämpas horisontellt, såsom antalet anställda i eller storleken av ett företag". Av detta har den spanska regeringen dragit slutsatsen att planens tillämpningsområde uppfyller kriteriet att vara förenligt med systemets art och funktion och att planen därför inte faller in under klassificeringen stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget.

25 För det andra snedvrider det omtvistade stödet inte konkurrensen och påverkar inte heller handeln mellan medlemsstaterna.

26 Den spanska regeringen har till att börja med hänvisat till de ovannämnda gemenskapsriktlinjerna beträffande statligt stöd till SMF, vilka kommissionen har antagit och i synnerhet till den de minimis-regel som ställs upp i dessa riktlinjer. Med denna regel har kommissionen bestämt att artikel 92.1 i fördraget inte är

tillämplig på stöd som är lägre än 100 000 ecu per företag under en period av tre år. Även om riktlinjerna beträffande statligt stöd till SMF inte är tillämpliga på transportsektorn borde skälen till att de minimis-regeln antogs enligt den spanska regeringen medföra att denna regel tillämpas på förevarande fall.

27 Den spanska regeringen har åberopat ett visst antal faktiska omständigheter för att visa den ringa inverkan som det omtvistade stödet haft på den gemensamma marknaden. Den har särskilt gjort gällande att detta stöd i huvudsak endast avser företag som utför transporter för egen räkning på lokal nivå samt professionella transportföretag av vilka de flesta endast förfogar över några få fordon. Planen avser således i grunden fordon som inte konkurrerar med sådana i andra medlemsstater.

28 Vad gäller de icke-professionella transportföretag som enbart genomför transporter för egen räkning har den spanska regeringen gjort gällande att kommissionen själv — nämligen i sin rapport KOM(1998) 47 slutlig av den 4 februari 1998 om genomförandet av rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade (EGT L 279, s. 1) — har erkänt att dessa transporter inte konkurrerar med sådana transporter som genomförs av professionella transportföretag för annans räkning. Nämnda rapport innehåller en redogörelse för cabotagetrafiken mellan åren 1990 och 1995. I denna rapport har cabotage för egen räkning i en medlemsstat där företaget inte varit etablerat inte beaktats, eftersom det varit av så liten betydelse.

29 Den spanska regeringen har också utvecklat flera argument för att visa att professionell transport för annans räkning och transport för egen räkning inte tillhör samma marknad.

30 Enligt den spanska regeringen är det underlag som kommissionen har anfört för att visa att konkurrensen och handeln har påverkats, det vill säga liberaliseringen av vägtransport för personer och varor, under alla omständigheter otillräckligt för att påvisa en sådan påverkan. Med hänvisning till domstolens domar av den 13 mars 1985 i de förenade målen 296/82 och 318/82, Nederländerna och Leeuwarder Papierwarenfabriek mot kommissionen (REG 1985, s. 809; svensk specialutgåva, volym 8, s. 103), och av den 24 oktober 1996 i de förenade målen C-329/93, C-62/95 och C-63/95, Tyskland m.fl. mot kommissionen (REG 1996, s. I-5151), har den spanska regeringen hävdat att fastställandet av att handeln mellan medlemsstaterna har påverkats skall motiveras särskilt i förhållande till den konkreta situationen på den berörda marknaden, den del av marknaden på vilken de företag som mottar stödet är verksamma, situationen för konkurrerande företag samt handeln med tjänsterna eller varorna i fråga mellan medlemsstaterna. Inget av dessa element finns emellertid i motiveringen i det ifrågasatta beslutet.

31 Den spanska regeringen anser slutligen att det endast är de mottagare av det omtvistade stödet som har köpt de största fordonen som faktiskt kan befinna sig i en konkurrenssituation med transportföretagen i andra medlemsstater. De fordon som subventioneras i denna kategori utgör emellertid endast 0,1 procent av den industriella fordonsparken.

32 Kommissionen har bestritt påståendet att planen inte gynnar vissa företag eller viss produktion och därför utgör en allmän åtgärd som inte omfattas av reglerna om stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget. För det första gynnar planen endast sådana företag som behöver industriella fordon. Företag som inte har sådant behov kommer alltså inte i åtnjutande av det omtvistade stödet. För det andra kommer bland företagen enbart SMF i fråga för stödet. För det tredje ändrar inte den omständigheten att de kategorier som är stödberättigade inte namnges att stödet i fråga är selektivt. För det fjärde kan det faktum att de stora företagen utesluts på inget sätt motiveras med "systemets art och funktion", i den mening som avses i domstolens rättspraxis. För det femte är reglerna i subventionsavtalet inte relevanta när det gäller att bedöma en åtgärd med avseende på artikel 92.1 i fördraget, särskilt inte vad gäller frågan huruvida åtgärden är selektiv.

33 Kommissionen har även tillbakavisat påståendet att planen inte snedvrider konkurrensen eller påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

34 Kommissionen har understrukit att Konungariket Spanien har åberopat de minimis-regeln utan att visa att de mottagande företagen inte får mer stöd än det tillämpliga taket anger. Kommissionen har erinrat om att nämnda regel under alla omständigheter inte är tillämplig på transportsektorn, eftersom denna karaktäriseras, å ena sidan, av en överkapacitet — vilket innebär att allt stöd, oavsett hur litet det är, förvärrar detta problem — och, å andra sidan, av ett mycket stort antal aktörer, i synnerhet i Spanien — vilket leder till att ett stöd, om än litet, som beviljas varje aktör får en kännbar inverkan på sektorn som helhet. Kommissionen har gjort gällande att den totala kapaciteten i volym inom den spanska industrifordonsparken på grund av planen har ökat.

35 Kommissionen har dessutom hävdat att professionell transport för annans räkning och transport för egen räkning är två segment av samma marknad, eftersom de utförda tjänsterna i stor utsträckning är utbytbara. Den omständigheten att det i rapporten om cabotage av den 4 februari 1998 fastställs att de företag som genomför transporter för egen räkning mellan åren 1990 och 1995 endast i liten omfattning har använt sig av cabotagemöjligheterna i andra medlemsstater är fullständigt normal, då det är först efter ikraftträdandet av kommissionens förordning (EG) nr 792/94 av den 8 april 1994 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning nr 3118/93 i fråga om företag som utför godstransporter på väg för egen räkning (EGT L 92, s. 13; svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 152) som nämnda företag har fri tillgång till cabotaget.

36 Vad gäller inverkan på konkurrensen har kommissionen också hävdat att även om det omtvistade stödet, med hänsyn till den långa avbetalningstiden för fordonen, inte påverkar stödmottagarnas avgifter stärks i varje fall deras ekonomiska ställning. Den omständigheten att endast 0,5 procent av den

spanska industrifordonsparken har bytts ut med hjälp av planen saknar relevans. När kommissionen antog det ifrågasatta beslutet kunde den inte förutse vilken konkret effekt nämnda stöd skulle få och den referensenhet som skall beaktas är inte heller hela industrifordonsparken utan endast den del som är stödberättigad, det vill säga fordon som är äldre än tio år.

37 Vad närmare bestämt gäller inverkan på handeln mellan medlemsstaterna har kommissionen åberopat olika argument för att visa att sådan inverkan har skett. Kommissionen har hävdat att det under alla omständigheter inte behövs en analys av de konkreta effekterna av det omtvistade stödet på handeln inom gemenskapen, eftersom de omständigheter som gör skadan för handeln uppenbar (sektor som är öppen för konkurrens, överkapacitet, stärkning av ekonomisk kapacitet och handlingsmöjligheter för de mottagande företagen i förhållande till de utländska konkurrenterna) nämns i det ifrågasatta beslutet och det enligt rättspraxis inte krävs en detaljerad ekonomisk analys, särskilt inte när det gäller stöd som inte anmälts. Kommissionen har i detta hänseende hänvisat till förstainstansrättens dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Vlaams Gewest mot kommissionen (REG 1998, s. II-717).

Domstolens bedömning

38 I artikel 92.1 i fördraget beskrivs det stöd som regleras i fördraget som stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

39 Domstolen skall till att börja med undersöka den spanska regeringens argument att det omtvistade stödet inte gynnar vissa företag eller viss produktion.

40 Oberoende av frågan huruvida planen är diskriminerande konstaterar domstolen inledningsvis att den förmån som planen beviljar inte ges företag som inte är SMF och att planen alltså avser vissa särskilda företag, även om deras antal inte är begränsat.

41 Det skall påpekas att den omständigheten att företag som inte är SMF utesluts från planens förmån inte kan motiveras med arten och funktionen av det system som planen är en del av, vilket skulle ha medfört att planen inte kunde betecknas som stöd som omfattas av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget.

42 Begreppet stöd har visserligen tolkats av domstolen på så sätt att det inte avser åtgärder som medför att företag behandlas olika vad gäller kostnader när denna behandling är en följd av kostnadssystemets art och funktion (se, för ett motsvarande synsätt dom av den 2 juli 1974 i mål 173/73, Italien mot kommissionen, REG 1974, s. 709, punkt 33, svensk specialutgåva, volym 2, s. 321, av den 17 mars 1993 i de förenade målen C-72/91 och C-73/91, Sloman Neptun, REG 1993, s. I-887, punkt 21; svensk specialutgåva, volym 14, s. 47, och av den 20 september 2001 i mål C-390/98, Banks, REG 2001, s. I-6117, punkt 33).

43 Förevarande fall rör emellertid kostnader som är en följd av företagens behov av att byta ut sina industriella fordon, det vill säga sådana kostnader som normalt belastar företagens budget. Det understöd som ges till vissa företag för att täcka en del av dessa kostnader kan inte tillskrivas ifrågavarande kostnadssystems art och funktion och skall anses gynna dessa företag. Under dessa omständigheter kan de skäl som den spanska regeringen har anfört för att förklara varför stora företag utesluts från förmånen i planen endast motivera målgruppen för åtgärden, men inte hindra att åtgärden klassificeras som stöd.

44 Den omständigheten att det omtvistade stödet inom ramen för subventionsavtalet inte kan anses vara en "selektiv subvention" kan inte minska räckvidden av definitionen av stöd i artikel 92.1 i fördraget.

45 Det första argument som den spanska regeringen har anfört för att det omtvistade stödet inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget skall följaktligen underkännas.

46 Vad gäller argumentet att det omtvistade stödet inte snedvrider konkurrensen och inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna, skall domstolen till att börja med pröva de uppgifter som den spanska regeringen har anfört beträffande de icke-professionella transportföretag som endast utför transporter för egen räkning. I detta hänseende har den spanska regeringen i huvudsak hävdat att dessa transportföretag inte konkurrerar med de professionella transportföretagen och att kommissionen borde ha tillämpat de minimis-regeln på dem.

47 När dessa företag bestämmer över sin organisation beträffande frågan huruvida de vill tillgodose sina transportbehov inom eller utanför företaget har detta helt klart en inverkan på transportmarknaden. När ett icke-professionellt transportföretag investerar i transportmedel för att, helt eller delvis, självt utföra de transporter som dess verksamhet medför, begränsar nämnda företag nämligen, i princip för en viss tid, den marknad som är tillgänglig för de professionella transportföretagen. Så är för övrigt fallet när det gäller alla marknader för tjänster eller varor som ett företag antingen kan utföra eller tillverka självt för att täcka sina behov eller begära från externa leverantörer.

48 Situationen för professionella transportföretag och situationen för företag som genomför transporter endast för eget behov är dock så olika att sistnämnda

företag omöjligen kan anses delta på transportmarknaden och tillhöra transportsektorn. I synnerhet som dessa företag varken har eller söker några kunder för att tillhandahålla transporttjänster och alla dessa företag utför transporttjänster som kan bytas ut mot sådana som erbjuds av de professionella transportföretagen endast i den omfattning som svarar mot deras egna behov. Situationen för professionella transportföretag och den för företag som genomför transporter endast för egen räkning är därför inte tillräckligt homogena för att dessa två kategorier kan anses tillhöra samma sektor och samma marknad.

49 Även om kommissionen hade rätt att undersöka huruvida det faktum att det omtvistade stödet beviljas de icke-professionella transportföretagen påverkar transportsektorn, kunde den alltså inte helt enkelt behandla dessa företag som om de var verksamma inom transportsektorn.

50 Kommissionen kunde därför inte vägra att undersöka huruvida, såsom de spanska myndigheterna hade hävdat, understödet till de icke-professionella transportföretagen kunde omfattas av de minimis-regeln, vars tillämpning — även enligt kommissionens meddelanden — är utesluten endast i vissa sektorer och för exportstöd.

51 Domstolen vill i detta sammanhang erinra om följande. Även om stödets relativt obetydliga belopp eller det mottagande företagets relativt ringa storlek inte på förhand utesluter möjligheten att handeln mellan medlemsstaterna kan påverkas (se, bland annat, dom av den 21 mars 1990 i mål 142/87, Belgien mot kommissionen, det så kallade Tubemeusemålet, REG 1990, s. I-959, punkt 43; svensk specialutgåva, volym 10, s. 369), är det i vissa ekonomiska sektorer så att handeln mellan medlemsstaterna inte påverkas av ett obetydligt stöd till ett företag under en viss tid.

52 Kommissionen har därför, inom ramen för det utrymme för skönsmässig bedömning som den har för att bedöma de möjliga ekonomiska effekterna av stödåtgärder, haft fog för bedömningen att stöd som är mindre än de belopp som angetts i gemenskapsriktlinjerna beträffande statligt stöd till SMF och senare även i kommissionens meddelande om försumbart stöd (EGT C 68, 1996, s. 9) — förutom i vissa sektorer som kännetecknas av särskilda konkurrensvillkor och bortsett från exportstöd — inte påverkar handeln och således inte är hänförliga till artiklarna 92 och 93 i fördraget. De av kommissionen angivna beloppen har hittills inte ifrågasatts.

53 Kommissionen är bunden av de gemenskapsriktlinjer och de meddelanden som den antar beträffande kontroll av statligt stöd i den mån som de inte avviker från reglerna i fördraget och accepteras av medlemsstaterna (dom av den 24 februari 1987 i mål 310/85, Deufil mot kommissionen, REG 1987, s. 901, punkt 22, av den 24 mars 1993 i mål C-313/90, CIRFS m.fl. mot kommissionen, REG 1993, s. I-1125, punkt 36; svensk specialutgåva, volym 14, s. 83, och av den 15 oktober 1996 i mål C-311/94, IJssel-Vliet, REG 1996, s. I-5023, punkt 43). Kommissionen kan alltså inte vägra att tillämpa de minimis-regeln på stöd som beviljats företag inom sektorer som inte är uteslutna från tillämpningen av denna regel genom de olika texter som är tillämpliga.

54 Under dessa omständigheter skall artiklarna 3 och 4 i det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras i den mån som de avser stöd som beviljats fysiska personer eller SMF som bedriver annan verksamhet än transportverksamhet med belopp som understiger taket för stöd av mindre betydelse som anges i kommissionens riktlinjer och meddelanden som var i kraft när stödet beviljades.

55 Vad gäller det stöd som överstiger nämnda tak för stöd av mindre betydelse och som beviljats de icke-professionella transportföretagen, konstaterar domstolen att deras inverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna i det ifrågasatta beslutet enbart motiveras med avseende på transportsektorn.

56 Kommissionen har i det ifrågasatta beslutet gjort gällande att det omtvistade stödet påverkar konkurrensen med transportföretagen såväl i Spanien som i de andra medlemsstaterna, eftersom liberaliseringen av vägtransporterna har öppnat konkurrensen med företagen från andra medlemsstater inom sektorn för internationell transport eller cabotage. I praktiken diskrimineras de sistnämnda, eftersom det är svårare för dem att få tillgång till det system som införts genom planen.

57 Kommissionens argument att planen är diskriminerande saknar grund. Enligt domstolens fasta rättspraxis föreligger en diskriminering särskilt vid olika behandling av lika situationer som medför en nackdel för vissa företag jämfört med andra, utan att en sådan särbehandling är motiverad med hänsyn till att det föreligger icke obetydliga objektiva skillnader (se, bland annat, dom av den 13 juli 1962 i de förenade målen 17/61 och 20/61, Klöckner-Werke och Hoesch mot Höga myndigheten, REG 1962, s. 615, s. 652, av den 15 januari 1985 i mål 250/83, Finsider mot kommissionen, REG 1985, s. 131, punkt 8, och domen i det ovannämnda målet Banks, punkt 35). En åtgärd till stöd för investeringar som vidtas av en offentlig myndighet är per definition endast tillämplig på det territorium inom vilket myndigheten är behörig, och man kan inte klandra denna myndighet för att inte låta företag som inte är etablerade på detta territorium komma i åtnjutande av förmånen, då dessa befinner sig i en helt annan situation med avseende på territoriet än de företag som är etablerade där. Denna precisering utgör emellertid inte något hinder för att klassificera en sådan stödåtgärd som stöd, i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, om nämnda åtgärd uppfyller de villkor som anges i denna bestämmelse.

58 I vissa fall kan det framgå av de förhållanden under vilka stöd beviljas att stödet är av sådant slag att det kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen. I sådana fall åligger det kommissionen att åtminstone redogöra för dessa omständigheter i motiveringen till sitt beslut (domarna i de ovannämnda förenade målen Nederländerna och Leeuwarder Papierwarenfabriek mot kommissionen, punkt 24, och Tyskland m.fl. mot kommissionen, punkt 52, samt dom av den 19 oktober 2000 i de förenade målen C-15/98 och C-105/99, Italien och Sardegna Lines mot kommis-

sionen, REG 2000, s. I-8855, punkt 66). I motsats till vad den spanska regeringen har hävdat är motiveringen i det ifrågasatta beslutet, såsom den har återgetts i första meningen i punkt 56 i förevarande dom, emellertid tillräcklig för att beskriva planens inverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna, eftersom planen är tillämplig på ett obestämt antal mottagare och överstiger taket för stöd av mindre betydelse, eftersom den avser tjänster vars tillhandahållande har liberaliserats mellan medlemsstaterna och eftersom dessa tjänster är av sådan natur att de kan tillhandahållas mellan medlemsstaterna. Att det i praktiken endast är ett begränsat antal professionella transportföretag från andra medlemsstater som arbetar med cabotage i Spanien saknar i detta hänseende betydelse, eftersom nämnda plan just skulle kunna ha en tendens att bromsa utvecklingen av tillhandahållande av sådana tjänster.

59 Av det anförda följer att kommissionen tillräckligt har visat att det omtvistade stödet påverkar konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna när det gäller stödbelopp som överstiger taket för stöd av mindre betydelse och som beviljats de icke-professionella transportföretagen.

60 Samma skäl gäller *a fortiori* för de stödbelopp som överstiger taket för stöd av mindre betydelse och som beviljats de professionella transportföretagen.

61 Härefter bör undersökas huruvida kommissionen, vad gäller det stöd som beviljats de professionella transportföretagen med belopp som legat under taket för stöd av mindre betydelse, tillräckligt har motiverat att dessa påverkar konkurrensen och handeln. Kommissionen har i detta hänseende i det ifrågasatta beslutet preciserat att de minimis-regeln uttryckligen inte omfattar transportsektorn av det skälet att i denna sektor, som kännetecknas av ett stort antal små företag, relativt små summor kan ha stora återverkningar på konkurrensen och den kommersiella handeln mellan medlemsstaterna. Kommissionen har dessutom påpekat att sektorn för vägtransporter kännetecknas av överkapacitet och att planen, enligt de spanska myndigheternas uppgifter, har lett till en lätt ökning av transportkapaciteten, sett till dess volym.

62 Den spanska regeringen har å sin sida hävdat att de allra flesta professionella transportföretag som mottagit det omtvistade stödet endast förfogar över några få fordon. Närmare bestämt har 81 procent av nämnda mottagare som har köpt fordon i de högsta kategorierna endast ett enda fordon och 97 procent av nämnda företag har färre än fem fordon. Endast ungefär hälften av fordonen i de lägre kategorierna som tillhör de professionella transportföretagen har ett tillstånd för transport på nationell nivå. Av dessa fordon, som av den spanska regeringen anses vara de enda fordon som kan träda i konkurrens med transportföretagen från de andra medlemsstaterna, hade endast 10 procent kunnat bytas ut inom ramen för planen eftersom de var äldre än tio år. Totalt sett berörde utbytet endast 0,5 procent av den spanska industriella fordonsparken (de utbytta fordonen i de högsta kategorierna utgjorde, såsom angetts i punkt 31 i förevarande dom, endast 0,1 procent av nämnda park). Ett stöd på maximalt 6,5 procent av fordonets inköpspris utan mervärdesskatt kan, enligt den spanska regeringen, inte vara en betydande konkurrensfördel med avseende på avgifterna under fordonets användningstid.

63 Domstolen erinrar om att relativt ringa stödbelopp kan påverka konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna i det fall den sektor i vilken de företag som får stödet bedriver sin verksamhet präglas av stor konkurrens (dom av den 11 november 1987 i mål 259/85, Frankrike mot kommissionen, punkt 24, REG 1987, s. 4393, och av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433, punkt 27; svensk specialutgåva, volym 11, s. 115).

64 Förutom i det fall då aktörerna på marknaden i fråga visar konkurrensbegränsande beteenden präglas en sektor i en situation med överkapacitet, såsom kommissionen har beskrivit vägtransportsektorn — och vilket inte har bestritts av den spanska regeringen — med nödvändighet av stor konkurrens. Det är dessutom riktigt att, såsom kommissionen har påpekat i del V i skälen i det ifrågasatta beslutet, när en sektor kännetecknas av ett stort antal små företag kan ett stöd, även om det är litet i det enskilda fallet men potentiellt står öppet för alla

eller en mycket stor del av företagen inom denna sektor, ha återverkningar på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. Siffrorna som den spanska regeringen har ingett i detta avseende bekräftar att det stora flertalet av dem som tagit emot det omtvistade stödet är små företag.

65 Kommissionen har under dessa omständigheter tillräckligt visat att det stöd som beviljats de professionella företagen med ett belopp som understiger taket för stöd av mindre betydelse omfattas av tillämpningsområdet för artikel 92 i fördraget.

66 De av den spanska regeringen åberopade argumenten, såsom de har sammanfattats i punkt 62 i förevarande dom, kan inte ändra denna bedömning. Att ungefär hälften av de utbytta fordonen i de lägre kategorierna endast har tillstånd för transport på lokal eller regional nivå visar inte att dessa fordon inte kan träda i konkurrens med transportföretag från andra medlemsstater som är verksamma med cabotage i Spanien. Lika litet hindrar den omständigheten att endast 10 procent av de fordon som har tillstånd för "nationell" transport hade kunnat bli utbytta inom ramen för planen att ett sådant utbyte, som möjliggörs genom planen, påverkar konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. Slutligen kan inte heller det faktum att det i efterhand fastställts att endast en liten del av den spanska industrifordonsparken har bytts ut till följd av planen anföras mot det ifrågasatta beslutet.

67 Enligt artikel 93.3 i fördraget skall nämligen stödprogram anmälas till och godkännas av kommissionen innan de träder i kraft. De kan följaktligen endast prövas med avseende på deras allmänna kännetecken som fastställts på förhand och inte med avseende på resultat som konstaterats i efterhand. I annat fall skulle de medlemsstater som antar ett stödprogram innan de har fått kommissionens godkännande härför onekligen vara i ett gynnsammare läge än de som uppfyller sin skyldighet att inte genomföra planerade åtgärder innan kommissionen har fattat det slutliga beslutet i saken. Även om det som i förevarande fall konstaterats i efterhand beaktades, skulle det ändå vara så att flera tusen

industriella fordon har bytts ut inom ramen för planen. Denna omständighet är, mot bakgrund av att det är fråga om en sektor med överkapacitet i vilken det råder stor konkurrens, tillräcklig för att visa att planen påverkar handeln och konkurrensen, såsom det har påpekats i punkt 64 i förevarande dom. Samma slags övervägande talar mot argumentet att det omtvistade stödbeloppet är för litet för att kunna ge mottagarna en signifikant konkurrensfördel.

68 Av ovanstående följer att talan kan vinna bifall på den grund som avser åsidosättande av artikel 92.1 i fördraget endast i den del som avser stöd som är lägre än taket för stöd av mindre betydelse och som har beviljats fysiska personer eller SMF som bedriver annan verksamhet än transportverksamhet. Talan kan i övrigt inte vinna bifall på denna grund.

Den andra grunden: Åsidosättande av artikel 92.3 c i fördraget

Parternas argument

69 Den spanska regeringen har understrukit att kommissionen under alla omständigheter borde ha godkänt planen på grundval av artikel 92.3 c i fördraget, eftersom planen har som mål att förbättra vägsäkerheten och miljöskyddet.

70 Att planen har en inverkan på dessa mål kan inte bestridas. Om förmånen i det omtvistade stödet inte är bunden till att de nya inköpta fordonen uppfyller ännu strängare krav än vad som allmänt gäller för nya fordon, beror detta på att redan

de allmänna kraven är höga och situationen vad gäller de två ovannämnda målen alltså märkbart blir bättre när ett gammalt fordon i förtid ersätts med ett nytt. Planen har i alla fall som mål att åstadkomma en förbättring i förhållande till de gällande allmänna reglerna om fordonstrafik, eftersom den främjar att gamla fordon som är mindre funktionsdugliga, men som ändå fortfarande får användas, tas ur trafik. I förevarande fall motsvarar kostnaden för den eftersträvade förbättringen med nödvändighet inköpspriset för det nya fordonet och det är på denna grundval som stödandelen av den beviljade subventionen skall beräknas (maximalt 6,5 procent). Nämnda subvention utgör inte något driftstöd, då det endast kompenserar de höga räntesatserna som gäller för företag etablerade i Spanien och som är högre än räntesatserna i de andra medlemsstaterna. Den omständigheten att de transportföretag som är etablerade i de andra medlemsstaterna inte är intresserade av att söka förmånen i planen beror enligt den spanska regeringen just på räntesatserna, som är mer förmånliga i andra medlemsstater, och inte alls på att nämnda företag skulle diskrimineras på något vis. Vad gäller ökningen av transportvolymkapaciteten på grund av att ett fordon som är äldre än tio år har ersatts med ett nytt och större fordon, har en sådan ökning endast skett i 12,3 procent av fallen. Slutligen har den spanska regeringen gjort gällande att de spanska myndigheterna har vidtagit åtgärder för att undvika kumulation av stöd hos stödmottagarna.

71 Enligt kommissionen har den spanska regeringen inte visat planens positiva återverkningar på miljön och vägsäkerheten. Det omtvistade stödet kompenserar endast en del av kostnaderna för det nya fordonet utan att någon miljö- eller säkerhetsfaktor beaktas. Modeller som har funnits på marknaden i åratal och som inte är särskilt bra vad gäller dessa två aspekter kan vara stödberättigade. Miljö- och säkerhetsreglerna är i alla fall tillämpliga på alla fordon som är i trafik, inbegripet sådana som får stöd om de tas ur trafik. Om reglerna är strängare för de nyligen registrerade fordonen än för de äldre fordonen, bör man inte bortse från möjligheten att några av de äldre fordonen kan uppfylla ungefär lika höga krav som de nya fordonen. Planen kan i alla fall endast gynna tillämpningen av de gällande reglerna.

72 Kommissionens politik på området statligt stöd för miljöskydd, såsom den beskrivs i miljöriktlinjerna, utgår från principen att endast sådant stöd är nödvändigt som avser högre mål än vad som krävs enligt de bindande reglerna. Det följer av nämnda riktlinjer att ett undantag till förmån för planen hade kunnat beviljas endast om det omtvistade stödet enbart hade avsett den del av investeringen som var avsedd att uppnå miljömålen, och inte hela investeringen, och om högst 15 procent av de stödberättigade kostnaderna hade finansierats med stödet. I förevarande fall användes emellertid hela kostnaden för det nya fordonet och inte endast kostnaderna för förbättringarna i förhållande till de gamla fordonen som grund för beräkningen. Det handlar alltså helt enkelt om ett driftstöd som befriar företagen från kostnader som de normalt får bära själva och som är av sådan natur att det påverkar handeln i en omfattning som är oförenlig med gemenskapsintresset.

73 Det tillkommer ett antal omständigheter som gör planen ännu mindre förenlig med den gemensamma marknaden, särskilt överkapaciteten inom transportsektorn, som genom planen snarare förvärras än minskas, och den konkreta risken att det stöd som beviljats enligt planen kumuleras med stöd som tidigare godkänts av kommissionen. Den spanska regeringens försäkran i detta avseende, som den enligt kommissionen för första gången lämnade i sitt svaromål, är oklar och otillräcklig när det gäller att undanröja risken, och den har under alla omständigheter inte förts till kommissionens kännedom innan den antog det ifrågasatta beslutet.

Domstolens bedömning

74 Kommissionen har vid tillämpningen av artikel 92.3 i fördraget en omfattande befogenhet att företa skönsmässig bedömning som innefattar ekonomiska och sociala bedömningar som skall göras i ett gemenskapssammanhang (se exempelvis domen i det ovannämnda målet Deufil mot kommissionen, punkt 18).

Domstolsprövningen av utövandet av denna befogenhet är begränsad till en kontroll av att reglerna för handläggning och för motivering har följts, att de uppgifter om faktiska omständigheter som lagts till grund för det omtvistade beslutet är materiellt riktiga, att bedömningen av dessa omständigheter inte är uppenbart oriktig och att det inte förekommit maktmissbruk.

75 Det följer redan av ordalydelsen i artikel 92.3 c och artikel 93 i fördraget att kommissionen "kan" anse att det stöd som avses i förstnämnda bestämmelse är förenligt med den gemensamma marknaden. Även om kommissionen alltid skall ta ställning till huruvida statligt stöd, över vilket den utövar sin kontroll, är förenligt med den gemensamma marknaden — även om stödet i fråga inte har anmälts till kommissionen (se dom av den 14 februari 1990 i mål C-301/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1990, s. I-307, punkterna 15—24; svensk specialutgåva, volym 10, s. 303) — är kommissionen således inte skyldig att förklara att sådant stöd är förenligt med den gemensamma marknaden.

76 Kommissionen är dock, såsom det har erinrats om i punkt 53 i förevarande dom, bunden av de gemenskapsriktlinjer och de meddelanden som den antar beträffande kontroll av statligt stöd i den mån som de inte avviker från reglerna i fördraget och accepteras av medlemsstaterna. Dessutom skall kommissionen, såsom anges i artikel 190 i EG-fördraget (nu artikel 253 EG), motivera sina beslut, inbegripet beslut om att vägra förklara stöd förenligt med den gemensamma marknaden på grundval av artikel 92.3 c i fördraget. Åsidosättandet av artikel 190 i fördraget kan prövas *ex officio*.

77 Det följer emellertid av miljöriktlinjerna att klassificeringen av ett stöd som investeringsstöd eller som driftstöd är väsentligt för att kunna veta om stödet kan godkännas enligt nämnda riktlinjer.

78 I punkt 3.2 i dessa riktlinjer, vilken avser investeringsstöd, anges först i punkt 3.2.1 att sådant stöd, särskilt stöd avseende utrustning som är avsedd att minska föroreningar och olägenheter, kan godkännas inom ramen för de gränser

som anges i riktlinjerna. Det anges att de tillåtna kostnaderna skall vara strikt begränsade till de ytterligare investeringskostnader som krävs för att nå miljöskyddsmålen och att de kostnader som inte avser miljöskyddet skall uteslutas. Därför kan i fråga om ersättningsinvesteringar hänsyn inte tas till kostnader för grundinvesteringar, som endast är avsedda att ersätta produktionskapacitet utan att förbättra miljösituationen. Stöd som uppges tjäna miljöskyddsändamål men som i själva verket är avsedda för en allmän investering täcks därför inte av nämnda riktlinjer.

79 I punkt 3.2.3 i miljöriktlinjerna preciseras sedan att investeringsstöd för miljöskyddsändamål kan godkännas upp till en viss storlek. Det görs en åtskillnad mellan A) stöd för att hjälpa företag att anpassa sig till nya bindande normer — en kategori i vilken vidare skiljs mellan A.1) stöd för anpassning av befintliga anläggningar och befintlig utrustning och A.2) stöd för att ersätta anläggningar — och B) stöd som är avsett att vara ett incitament för företag att gå längre än vad de bindande normerna föreskriver.

80 Av punkt 3.4 i nämnda riktlinjer följer däremot att kommissionen — förutom i vissa särskilda fall som avser avfallshanteringen och tillfälliga undantag från miljöavgifter — inte godkänner driftstöd ens om det motiveras med miljöskyddsändamål.

81 I förevarande fall kan det emellertid inte med klarhet utläsas av det ifrågasatta beslutet huruvida kommissionen ansåg att stödet i fråga var driftstöd eller investeringsstöd, och detta trots att det i miljöriktlinjerna anges olika regler för de båda kategorierna. Sålunda tyder i del V i skälen i det ifrågasatta beslutet tolfte, trettonde och femtonde styckena på att det är fråga om investeringsstöd, medan sjuttonde stycket snarare låter förstå att det är driftstöd som avses.

82 Av den motivering som krävs enligt artikel 190 i fördraget skall klart och tydligt framgå hur den gemenskapsinstitution som antagit den ifrågasatta rättsakten har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen till den vidtagna åtgärden för att kunna göra gällande sina rättigheter, och så att domstolen ges möjlighet att utöva sin prövningsrätt.

83 Då stödet i fråga inte på ett tydligt sätt har klassificerats som investeringsstöd eller driftstöd, har Konungariket Spanien inte fullt ut varit i stånd att göra gällande sina rättigheter.

84 Vid domstolen har kommissionen visserligen hävdat att det varit fråga om driftstöd. Motiveringen skall dock, förutom i undantagsfall, meddelas den berörde parten samtidigt som det beslut som går honom emot och ett åsidosättande av artikel 190 i fördraget inte kan gottgöras vid domstolen (se, exempelvis, dom av den 26 november 1981 i mål 195/80, Michel mot parlamentet, REG 1981, s. 2861, s. 2876).

85 Det ifrågasatta beslutet är alltså bristfälligt motiverat när det gäller planens oförenlighet med kriterierna i miljöriktlinjerna.

86 Dessutom är de särskilda omständigheter som enligt kommissionen hindrar en förklaring om att det omtvistade stödet är förenligt med reglerna i miljöriktlinjerna inte avgörande.

87 Vad, för det första, gäller den omständigheten att planen gynnar överkapaciteten i transportsektorn skall det påpekas att det i miljöriktlinjerna i punkt 2.1 anges att denna gäller beviljande av stöd i alla sektorer som omfattas av EG-fördraget

(med undantag av en speciell sektor inom jordbruket), inbegripet sådana sektorer för vilka gäller specifika gemenskapsbestämmelser om statligt stöd (varvid uttryckligen nämns transportsektorn), om det inte föreskrivs något annat i dessa specifika bestämmelser. Utan att det är nödvändigt att uttala sig om huruvida de specifika reglerna i transportsektorn förbjuder varje stöd som medför en ökning av transportvolymkapaciteten, är det i detta hänseende tillräckligt att konstatera att kommissionen i det ifrågasatta beslutet hade kunnat begränsa förklaringen om oförenlighet till att avse sådant stöd som möjliggör köpet av ett fordon tillhörande en högre kategori än den som det fordon som tas ur trafik tillhör.

88 Vad, för det andra, gäller risken att det ifrågasatta stödet kumuleras med annat stöd som tidigare godkänts av kommissionen konstaterar domstolen att de enda bestämmelser i miljöriktlinjerna som rör kumulation av stöd, vilka återfinns i punkt 3.8 i dessa riktlinjer, endast preciserar att de högsta nivåerna för stöd som beviljas av olika miljöskyddsskäl är tillämpliga på alla slags stöd. En sådan precisering avser på intet sätt frågan rörande eventuell kumulation av stöd för olika ändamål till ett och samma företag, som åberopats av kommissionen till stöd för dess argumentation.

89 Denna fråga är däremot föremål för kommissionens meddelande om kumulation av stöd för olika ändamål (EGT C 3, 1985, s. 2), i vilket anges reglerna för anmälan av signifikanta fall av kumulation av stöd för olika ändamål för ett visst investeringsprojekt. Av detta meddelande följer dock ingalunda att ett stödprogram skall förklaras vara oförenligt med den gemensamma marknaden av det skälet att några av ifrågavarande stöds mottagare redan har erhållit stöd som godkänts på någon annan grund.

90 Om ett stödprogram avsett att minska föroreningar och olägenheter uppfyller kriterierna i de tillämpliga gemenskapsriktlinjerna och, i förekommande fall, i vissa regler som endast gäller vissa sektorer, kan alltså nämnda stödprogram inte

i sin helhet förklaras vara oförenligt med den gemensamma marknaden av det skälet att vissa mottagare redan har erhållit statligt stöd som godkänts på någon annan grund. Det ankommer endast på den berörda medlemsstaten att i förekommande fall underrätta kommissionen om signifikanta fall av kumulation av stöd för olika ändamål hos ett och samma företag, vilket skall ske på de villkor som angetts i meddelandet beträffande sådan kumulation.

91 Av det anförda följer att kommissionen, avseende det stöd som enligt planen beviljats de professionella transportföretagen och avseende det stöd som överstiger taket för stöd av mindre betydelse och som beviljats de icke-professionella transportföretagen, har åsidosatt artikel 92.3 c och artikel 190 i fördraget, genom att på grundval av motiveringen i det ifrågasatta beslutet förklara att detta stöd i sin helhet är oförenligt med den gemensamma marknaden.

92 Med hänsyn också till vad som slagits fast i punkt 68 i förevarande dom och utan att det är nödvändigt att pröva den spanska regeringens övriga argument, skall talan således bifallas och artiklarna 3 och 4 i det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras.

Rättegångskostnader

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

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

följande dom:

1) **Artiklarna 3 och 4 i kommissionens beslut 98/693/EG av den 1 juli 1998 om det spanska stödprogrammet för anskaffning av industriella fordon, Plan Renove Industrial (augusti 1994—december 1996), ogiltigförklaras.**

2) **Europeiska gemenskapernas kommission skall ersätta rättegångskostnaderna.**

Macken Gulmann Puissochet

Skouris Cunha Rodrigues

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 26 september 2002.

R. Grass

Justitiesekreterare

F. Macken

Ordförande på sjätte avdelningen