ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (τέταρτο πενταμελές τμήμα)
της 15ης Ιουνίου 2000 *

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 έως T-607/97, T-1/98, T-3/98 έως T-6/98 και T-23/98,

Mauro Alzetta, κάτοικος Montereale Valcellina (Ιταλία), και 31 άλλοι προσφεύγοντες, πίνακας των οποίων επισυνάπτεται, εκπροσωπούμενοι από τους A. Pili, δικηγόρο Pordenone, A. Barone και G. Pezzano, δικηγόρους Ρώμης, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο το δικηγορικό γραφείο του L. Schiltz, 2, rue du Fort Rheinsheim,

Masotti Srl, με έδρα το Feletto Umberto (Ιταλία), και 30 άλλοι προσφεύγοντες, πίνακας των οποίων επισυνάπτεται, εκπροσωπούμενοι από τους R. Petiziol και A. Pergolese, δικηγόρους Udine, via Ginnasio Vecchio 6, Udine (Ιταλία),

Anna Maria Baldo, κάτοικος Cervignano del Friuli (Ιταλία), και 53 άλλοι προσφεύγοντες, πίνακας των οποίων επισυνάπτεται,

Amadeo Musso, κάτοικος Rivignano (Ιταλία),

εκπροσωπούμενοι από τους V. Cinque και L. Candriella, δικηγόρους Udine, via Morpurgo 34, Udine,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

Sutes SpA, με έδρα την Udine, και 33 άλλοι προσφεύγοντες, πίνακας των οποίων επισυνάπτεται,

Fabris Carlo & C. Snc, με έδρα την Pavia di Udine (Ιταλία),

Franco D'Odorico, κάτοικος Capoformido (Ιταλία),

Fiorindo Birri, κάτοικος Manzano (Ιταλία),

Maria Cecilia Framalicco, κάτοικος Ampezzo (Ιταλία),

Autotrasporti di Viola Claudio & CSNC, με έδρα το Cerpeneto-Pozzuolo del Friuli (Ιταλία),

εκπροσωπούμενοι από τον C. Mussato, δικηγόρο Udine, via Dante 4, Udine,

και

Pietro Stagno, κάτοικος Τεργέστης (Ιταλία),

Fabrizio Cernecca, κάτοικος Τεργέστης,

Trasporti e Spedizioni Internazionali Cossutta Snc, με έδρα την Τεργέστη,

Giuseppe Camaur, κάτοικος Cormons (Ιταλία),

Cointra Transport and Trade Co. Srl, με έδρα το Ronchi dei Legionari (Ιταλία),

Autotrasporti Silvano Zottich, με έδρα την Τεργέστη,

Zootrans Snc, με έδρα το Passagio di Betona (Ιταλία),

Pauletic Antonio Succ. di Pauletic Igor, κάτοικος Τεργέστης,

εκπροσωπούμενοι από τους M. Clarich και A. Giadrossi, δικηγόρους Τεργέστης, via XXX octobre 17, Τεργέστη,

προσφεύγοντες,

υποστηριζόμενοι από την

Ιταλική Δημοκρατία, εκπροσωπούμενη από τον καθηγητή U. Leanza, προϊστάμενο της υπηρεσίας διπλωματικών διαφορών του Υπουργείου Εξωτερικών, επικουρού-

μενο από τον O. Fiumara, και, κατά την προφορική διαδικασία, από τον G. Aiello, avvocati dello Stato, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία της Ιταλίας, 5, rue Marie-Adélaïde,

παρεμβαίνουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τους P. Nemitz και P. Stancanelli, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, επικουρούμενους από τον M. Moretto, δικηγόρο Βενετίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον C. Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

που έχουν ως αντικείμενο αίτηση ακυρώσεως της αποφάσεως 98/182/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Ιουλίου 1997, σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia (Ιταλία) στις επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων της περιφέρειας (ΕΕ 1998, L 66, σ. 18),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(τέταρτο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους R. M. Moura Ramos, Πρόεδρο, R. García-Valdecasas, τις V. Tiili και P. Lindh και τον P. Mengozzi, δικαστές,

γραμματέας: J. Palacio González, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 15ης Σεπτεμβρίου 1999,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Νομικό πλαίσιο και ιστορικό της διαφοράς

1 Οι προσφεύγοντες είναι εταιρίες οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων δρώσες για λογαριασμό τρίτων εγκατεστημένες στην περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia στις οποίες χορηγήθηκαν κρατικές ενισχύσεις βάσει ενός περιφερειακού καθεστώτος ενισχύσεων που δεν είχε κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Δεν αμφισβητείται ότι πρόκειται, στην πλειονότητά τους, για μικρές επιχειρήσεις που ασκούν αποκλειστικά τοπική ή περιφερειακή μεταφορική δραστηριότητα με ένα και μόνον όχημα. Με την απόφασή της 98/182/ΕΚ, της 30ής Ιουλίου 1997, σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia (Ιταλία) στις επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων της περιφέρειας (ΕΕ 1998, L 66, σ. 18, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση), η Επιτροπή κήρυξε μέρος των ενισχύσεων αυτών ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά και διέταξε την επιστροφή των ποσών αυτών εντόκως.

Νομικό πλαίσιο

2 Οι γενικές διατάξεις σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που περιέχουν τα άρθρα 92 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 87 ΕΚ) και 93 και 94 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρα 88 ΕΚ και 89 ΕΚ) εφαρμόζονται στον τομέα των

μεταφορών, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής των ειδικών διατάξεων του άρθρου 77 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 73 ΕΚ), σύμφωνα με το οποίο συμβιβάζονται με τη Συνθήκη οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας.

3 Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 135), που τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 543/97 του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1997 (ΕΕ L 84, σ. 6), που στηρίζεται στο άρθρο 75 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρο 71 ΕΚ) και στα άρθρα 77 και 94 της Συνθήκης, επιβεβαιώνει, στο άρθρο του 2, ότι τα άρθρα 92 έως 94 της Συνθήκης εφαρμόζονται στον εν λόγω τομέα και διατυπώνει εξάλλου ορισμένους ιδιαίτερους κανόνες σχετικά με τις ενισχύσεις αυτές με την προϋπόθεση ότι αυτές αφορούν ειδικώς τη δραστηριότητα του τομέα αυτού. Διευκρινίζει έτσι τις περιπτώσεις και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν συντονιστικά μέτρα ή να επιβάλλουν βάρη συνυφασμένα με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας τα οποία συνεπάγονται την παροχή κρατικών ενισχύσεων κατά το άρθρο 77 της Συνθήκης.

4 Επί θεμάτων συντονισμού των μεταφορών, το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70 επιτρέπει, μέχρις ότου αρχίσουν να ισχύουν οι κοινοτικοί κανόνες περί προσβάσεως στην αγορά μεταφορών, να χορηγούνται ενισχύσεις κατ' εξαίρεση και προσωρινά με σκοπό να εξαλείψουν, στο πλαίσιο ενός σχεδίου εξυγιάνσεως, μια υπερδυναμικότητα που προκαλεί σοβαρές διαρθρωτικές δυσχέρειες και να συμβάλουν έτσι στην αποτελεσματικότερη ικανοποίηση των αναγκών της αγοράς μεταφορών.

5 Στο πλαίσιο της θεσπίσεως μιας κοινής πολιτικής μεταφορών, η αγορά των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων ελευθερώθηκε μερικώς, εντός της Κοινότητας, με τη θέσπιση το 1969 ενός καθεστώτος ποσοστώσεων με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1018/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, σχετικά με την επιβολή κοινοτικής ποσοστώσεως στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται μεταξύ κρατών μελών (JO L 175, σ. 13). Το 1991 και 1992, επί παραδείγματι, η κοινοτική ποσόστωση περιελάμβανε, αντιστοίχως, 47 094 και 65 936 άδειες, που κατανεμήθηκαν μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών σύμφωνα με μια καθορισμένη κλίμακα. Η Ιταλική Δημοκρατία έλαβε 5 550 άδειες το 1991 και 7 770 το 1992. Οι κοινοτικές άδειες έδιναν τη δυνατότητα στους κατόχους τους να πραγματοποιούν

μεταφορές μεταξύ κρατών μελών επί ένα έτος. Το καθεστώς αυτό διατηρήθηκε σε ισχύ έως την 1η Ιανουαρίου 1993, ημερομηνία κατά την οποία ελευθερώθηκε πλήρως η δραστηριότητα αυτή με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών (ΕΕ L 95, σ. 1).

6 Όσον αφορά την αγορά των εμπορευματικών μεταφορών στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους, ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4059/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σ' ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό (ΕΕ L 390, σ. 3), υπέβαλε, από 1ης Ιουλίου 1990, το καμποτάζ, ήτοι τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους από μεταφορέα που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, σε μεταβατικό καθεστώς υπό τη μορφή κοινοτικής ποσοστώσεως με προοδευτική αύξηση. Η αρχική συνολική ποσόστωση περιελάμβανε 15 000 άδειες καμποτάζ διαρκείας δύο μηνών, που κατανεμήθηκαν μεταξύ των κρατών μελών σύμφωνα με μια καθορισμένη κλίμακα. Στο πλαίσιο αυτό, 1 767 άδειες χορηγήθηκαν στην Ιταλική Δημοκρατία. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σ' ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό (ΕΕ L 279, σ. 1), προέβλεψε τη διατήρηση αυτού του μεταβατικού καθεστώτος, υπό τη μορφή μιας συνολικής κοινοτικής ποσοστώσεως αρχικώς 30 000 αδειών (εκ των οποίων 3 520 για την Ιταλική Δημοκρατία) που αυξανόταν κατά 30 % ετησίως, έως την οριστική καθιέρωση της πλήρους ελευθερώσεως των δραστηριοτήτων καμποτάζ από 1ης Ιουλίου 1998.

Οι επίμαχες ενισχύσεις

7 Ο legge regionale υπ' αριθ. 28 της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia της 18ης Μαΐου 1981, σχετικά με τις παρεμβάσεις για την προώθηση και την ανάπτυξη των μεταφορών που ενδιαφέρουν την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia καθώς και της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων (στο εξής: νόμος υπ' αριθ. 28/1981), προέβλεπε, στα άρθρα του 4, 7 και 8, ορισμένα ενισχυτικά μέτρα υπέρ των επιχειρήσεων μεταφορών δρωσών για λογαριασμό τρίτων που είναι εγκατεστημένες στο έδαφος της περιφέρειας.

8 Το καθεστώς που θέσπισε ο νόμος αυτός αντικαταστάθηκε με τον legge regionale υπ' αριθ. 4 της 7ης Ιανουαρίου 1985, σχετικά με τις παρεμβάσεις για την προώθηση και την ανάπτυξη των μεταφορών που ενδιαφέρουν την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia καθώς και της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων (συνημμένο 113 της προσφυγής στην υπόθεση T-313/97, στο εξής: νόμος υπ' αριθ. 4/1985). Ο νόμος υπ' αριθ. 4/1985 θέσπισε, με τα άρθρα του 4 έως 6, ένα καθεστώς περιφερειακών ενισχύσεων κατά βάση ταυτιζόμενο με αυτό που είχε θεσπίσει ο νόμος υπ' αριθ. 28/1981.

9 Οι νόμοι αυτοί προέβλεπαν τρία μέτρα υπέρ των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών δρωσών για λογαριασμό τρίτων που ήταν εγκατεστημένες στο έδαφος της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia:

α) την ετήσια χρηματοδότηση, για περίοδο δέκα ετών κατ' ανώτατο όριο, έως και 60 % (για τις ατομικές επιχειρήσεις) και 70 % (για τους συνεταιρισμούς και τις κοινοπραξίες) του επιτοκίου αναφοράς, που καθορίζεται με υπουργική απόφαση, των δανείων που συνάπτονται με σκοπό (άρθρα 4 των νόμων υπ' αριθ. 28/1981 και 4/1985):

— την πραγματοποίηση έργων υποδομής της επιχειρήσεως (κατασκευή, αγορά, επέκταση, αποπεράτωση και εκσυγχρονισμός των αναγκαίων εγκαταστάσεων για τις δραστηριότητες της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προορίζονται για την εναπόθεση, την αποθήκευση και τον χειρισμό των εμπορευμάτων)·

— την αγορά, την ανάπτυξη και την ανανέωση του κινητού και ακίνητου εξοπλισμού καθώς και των εσωτερικών μεταφορικών μέσων και των οδικών μέσων μεταφοράς·

β) τη χρηματοδότηση του κόστους των πράξεων χρηματοδοτικής μισθώσεως, για περίοδο τριών ή πέντε ετών, σχετικά με καινουργή οχήματα, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα και των εναλλασσομένων αμαξωμάτων τους, προ-

σαρμοσμένα στις δραστηριότητες οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων καθώς και σχετικά με εγκαταστάσεις, μηχανές και εξοπλισμό για τη χρήση, τη συντήρηση και την επισκευή των οχημάτων και για τη διακίνηση των εμπορευμάτων, έως και 25 % (για τις ατομικές επιχειρήσεις) και 30 % (για τους συνεταιρισμούς και τις κοινοπραξίες) της τιμής αγοράς των αγαθών. Η ενίσχυση αυτή, που προέβλεπαν τα άρθρα 7 του νόμου υπ' αριθ. 28/1981 και 5 του νόμου υπ' αριθ. 4/1985, μειώθηκε με μεταγενέστερους περιφερειακούς νόμους, για όλους τους δικαιούχους, σε 20 % και στη συνέχεια σε 15 % της τιμής αγοράς·

γ) την ετήσια χρηματοδότηση, υπέρ των κοινοπραξιών και των λοιπών συνεταιριστικών μορφωμάτων, έως και 50 %, των επενδύσεων που προορίζονταν για την κατασκευή ή την αγορά εγκαταστάσεων και εξοπλισμού που ήσαν αναγκαία για την επιδίωξη του σκοπού της κοινοπραξίας ή του συνεταιρισμού, ή προορίζονταν να συμβάλλουν στη διαχείριση και την ανάπτυξη των κοινών υπηρεσιών σταθμεύσεως, συντηρήσεως και επισκευής των οχημάτων, και των συναφών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού (άρθρο 8 του νόμου υπ' αριθ. 28/1981 και άρθρο 6 του νόμου υπ' αριθ. 4/1985).

10 Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές στην Επιτροπή, στις 18 Νοεμβρίου 1996, το ποσό των προβλεπομένων πιστώσεων για τις σκοπούμενες στο άρθρο 4 του νόμου υπ' αριθ. 4/1985 ενισχύσεις, για την περίοδο μεταξύ 1985 και 1995, ανήλθε σε 13 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες (ITL) (6,7 εκατομμύρια ευρώ) και οι αιτήσεις που έγιναν δεκτές έφθασαν τις 155. Κατά μέσον όρον, το επίπεδο των καταβληθεισών ενισχύσεων κυμαινόταν μεταξύ 13 και 26 % των δαπανών και των τόκων των δανείων. Το προβλεπόμενο ποσό για την περίοδο μεταξύ 1981 και 1985 ανήλθε σε 930 εκατομμύρια ITL (0,4 εκατομμύρια ευρώ) και 14 αιτήσεις έγιναν δεκτές κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής (σημείο II της προσβαλλομένης αποφάσεως).

11 Σύμφωνα με τις ίδιες πληροφορίες, οι προβλεπόμενες πιστώσεις για τις σκοπούμενες στο άρθρο 5 του νόμου υπ' αριθ. 4/1985 ενισχύσεις ανήλθαν σε 23 3000 εκατομμύρια ITL (11,8 εκατομμύρια ευρώ) κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ 1985 και 1995 και εγκρίθηκαν 1 691 αιτήσεις για μια μέση χρηματοδότηση της τάξεως του 19 %, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής. Το 1993 εγκρίθηκαν 83 αιτήσεις και το επίπεδο της ενισχύσεως ήταν 10 %. Από το 1981 έως το 1985, εγκρίθηκαν 305 αιτήσεις και καταβλήθηκαν 5 790 εκατομμύρια ITL (2,9 εκατομμύρια ευρώ) υπό μορφή ενισχύσεων (σημείο II της προσβαλλομένης αποφάσεως).

2 Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαβίβασε η Ιταλική Κυβέρνηση στην Επιτροπή κατόπιν της κινήσεως της διοικητικής διαδικασίας, οι χορηγηθείσες ενισχύσεις κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6 του νόμου υπ' αριθ. 4/1985 προορίζονταν για επενδύσεις στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών (σημείο II, έβδομη παράγραφος, της προσβαλλομένης αποφάσεως). Από την προσβαλλόμενη απόφαση (σημείο VIII, έβδομη παράγραφος) προκύπτει ότι οι ενισχύσεις αυτές αντιπροσώπευαν 10 έως 15 % του συνολικού ποσού των καταβληθεισών ενισχύσεων.

13 Η καταβολή των εν λόγω ενισχύσεων ανεστάλη από 1ης Ιανουαρίου 1996. Εξάλλου, κατόπιν της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, η περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia κατάργησε το καθεστώς των ενισχύσεων που προέβλεπε ο νόμος υπ' αριθ. 4/1985 και έλαβε τα αναγκαία μέτρα για την επιστροφή των καταβληθεισών ενισχύσεων (βλ. τις επιστολές της περιφέρειας, από τον Σεπτέμβριο έως τον Δεκέμβριο 1997, που επισυνάπτονται στις προσφυγές, με τις οποίες κοινοποιείται η απόφαση αυτή στις προσφεύγουσες).

Διοικητική διαδικασία και περιεχόμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως

14 Άπαξ πληροφορήθηκε την ύπαρξη του νόμου υπ' αριθ. 4/1985 κατά την εξέταση ενός άλλου φακέλου κρατικών ενισχύσεων που προέβλεπε ένας μεταγενέστερος περιφερειακός νόμος, η Επιτροπή κάλεσε, με έγγραφο της 29ης Σεπτεμβρίου 1995, τις ιταλικές αρχές να της διαβιβάσουν όλα τα αναγκαία νομοθετικά κείμενα, έγγραφα, πληροφορίες και δεδομένα που ήταν αναγκαία προκειμένου να εκτιμήσει αν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά το καθεστώς ενισχύσεων που καθιερώνει ο νόμος υπ' αριθ. 4/1985. Στην επιστολή αυτή, το κοινοτικό όργανο υπογράμμισε ότι, σε περίπτωση που δεν υπάρξει απάντηση ή σε περίπτωση που η απάντηση είναι ανεπαρκής, θα εξέδιδε οριστική απόφαση βάσει των στοιχείων που θα είχε στη διάθεσή του. Με την ευκαιρία αυτή, υπόμνησε επίσης ότι τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διαβιβάζουν εκ των προτέρων τα προγράμματα περί καθιερώσεως ή τροποποιήσεως του καθεστώτος των ενισχύσεων και ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εφαρμόζουν τα μελετώμενα μέτρα προτού η προβλεπόμενη διαδικασία καταλήξει σε απόφαση.

15 Κατόπιν ανταλλαγής αλληλογραφίας με τις ιταλικές αρχές, το κείμενο του νόμου υπ' αριθ. 4/1985 διαβιβάστηκε στην Επιτροπή κατά τη διάρκεια μιας συνεδριάσεως, στις

18 Ιουλίου 1996, και στις 18 Νοεμβρίου 1996 της παρασχέθηκαν περαιτέρω πληροφοριακά στοιχεία. Κατά τη διάρκεια συνεδριάσεως της αρμόδιας υπηρεσίας του οργάνου αυτού, στις 13 Φεβρουαρίου 1997, οι ιταλικές αρχές δήλωσαν εκ νέου, μεταξύ άλλων, ότι οι οδικοί μεταφορείς της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia βρίσκονταν σε μειονεκτική θέση από άποψη ανταγωνισμού σε σχέση με τους μεταφορείς της Αυστρίας, της Κροατίας και της Σλοβενίας.

16 Με έγγραφο της 14ης Φεβρουαρίου 1997, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλική Κυβέρνηση σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης κατά του καθεστώτος ενισχύσεων υπέρ των επιχειρήσεων οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, που καθιερώνουν οι νόμοι υπ' αριθ. 4/1985 και 28/1981 (ΕΕ 1997, C 98, σ. 16). Κάλεσε τις ιταλικές αρχές και τους τρίτους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους και να προσκομίσουν όλα τα έγγραφα, στοιχεία και δεδομένα που ήσαν αναγκαία για την εξέταση του συμβατού των εν λόγω ενισχύσεων με την κοινή αγορά. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Ιταλικής Κυβερνήσεως στις 3 Απριλίου 1997 (συμπληρωματική έκθεση της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia που επισυνάπτεται στην από 27 Μαρτίου 1997 επιστολή της Μόνιμης Αντιπροσωπείας της Ιταλικής Δημοκρατίας, στο εξής: συμπληρωματική έκθεση). Οι προσφεύγουσες δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις.

17 Στις 30 Ιουλίου 1997, η Επιτροπή ολοκλήρωσε τη διαδικασία, εκδίδοντας την προσβαλλόμενη απόφαση. Το διατακτικό της αποφάσεως αυτής έχει ως εξής:

«Άρθρο 1

Οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν βάσει των νόμων υπ' αριθ. 28/1981 και 4/1985 (...) προς επιχειρήσεις που εκτελούσαν αποκλειστικά τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές μέχρι την 1η Ιουλίου 1990 δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

Άρθρο 2

Οι επιδοτήσεις που δεν καλύπτονται από το άρθρο 1 της παρούσας απόφασης συνιστούν ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης και είναι παράνομες επειδή τέθηκαν σε εφαρμογή κατά παράβαση του άρθρου 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

Άρθρο 3

Οι επιδοτήσεις που προορίζονται για τη χρηματοδότηση στοιχείων που είναι ειδικά προσαρμοσμένα για την εξυπηρέτηση των αναγκών των συνδυασμένων μεταφορών και τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, αλλά συμβιβάζονται ωστόσο με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο ε', του κανονισμού (ΕΟΚ) 1107/70.

Άρθρο 4

Οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν σε επιχειρήσεις που εκτελούν τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές από την 1η Ιουλίου 1990 και σε επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς μεταφορές δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά επειδή δεν πληρούν κανένα από τους όρους που απαιτούνται από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 92, παράγραφοι 2 και 3, της Συνθήκης παρεκκλίσεις, αλλά ούτε και καλύπτονται από τις προϋποθέσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70.

Άρθρο 5

Η Ιταλία καταργεί και ανακτά την ενίσχυση για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 4. Η ενίσχυση επιστρέφεται με βάση τις διατάξεις του εσωτερικού δικαίου, με προ-

σαύξηση κατά το ποσό των τόκων, οι οποίοι υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς για τον υπολογισμό των καθεστώτων περιφερειακών ενισχύσεων και οι οποίοι αρχίζουν να τρέχουν από την ημερομηνία κατά την οποία καταβλήθηκε η σχετική ενίσχυση μέχρι την ημερομηνία της πραγματικής της επιστροφής.

(...)»

18 Στο σκεπτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή προβαίνει σε διάκριση μεταξύ, αφενός, της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και, αφετέρου, της αγοράς των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων (σημείο VII, παράγραφοι 3 έως 11, της προσβαλλομένης αποφάσεως).

19 Δεδομένου ότι η πρώτη από τις αγορές αυτές ήταν κλειστή στον ανταγωνισμό έως την έναρξη της ισχύος του κανονισμού 4059/89 που θέσπισε ποσοστώσεις καμποτάζ, την 1η Ιουλίου 1990, η Επιτροπή συνάγει εκ τούτου ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή στις επιχειρήσεις μεταφορών που δραστηριοποιούνταν αποκλειστικά σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο δεν μπορούσαν να επηρεάσουν τις διακοινοτικές εμπορικές συναλλαγές και δεν συνιστούσαν επομένως κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Αντιθέτως, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν μετά την ημερομηνία αυτή συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια της διατάξεως αυτής, διότι θα μπορούσαν να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

20 Όσον αφορά τη διεθνή αγορά μεταφορών, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ήταν ανοικτή στον διακοινοτικό ανταγωνισμό από το 1969, χρονολογία που άρχισε να ισχύει ο κανονισμός 1018/68. Από το γεγονός αυτό η Επιτροπή συνάγει ότι «με τις ενισχύσεις που προβλέπεται να χορηγηθούν από τους νόμους υπ' αριθ. 4/1985 και 28/1981 ενισχύεται η χρηματοοικονομική θέση αλλά και οι δυνατότητες δράσης των επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους από το (...)

1969 για (τις επιχειρήσεις) που εκτελούν διεθνείς μεταφορές και μπορούν, εξ αυτού του λόγου, να έχουν επίδραση στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών» (σημείο VII, τελευταία παράγραφος, της προσβαλλομένης αποφάσεως).

21 Εξετάζοντας ακολούθως αν οι ενισχύσεις που χαρακτηρίζονται έτσι κρατικές ενισχύσεις μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εξαιρέσεως, η Επιτροπή φρονεί ότι οι ενισχύσεις για τη χρηματοδότηση υλικού προορισμένου για τις συνδυασμένες μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο της εξαιρέσεως που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο ε', του κανονισμού 1107/70, περί ενισχύσεων που σκοπούν να διευκολύνουν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Ως προς τις λοιπές συναφείς ενισχύσεις (στο εξής: οι εν λόγω ενισχύσεις ή οι επίδικες ενισχύσεις), αυτές δεν θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο της εξαιρέσεως που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70, λόγω του ότι δεν υφίσταται κατάσταση υπερδυναμικότητας και σχέδιο εξυγιάνσεως του τομέα. Ωσαύτως, οι εξαιρέσεις που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχεία α' και γ', της Συνθήκης, υπέρ των ενισχύσεων που προορίζονται για την οικονομική ανάπτυξη ορισμένων περιοχών, δεν μπορούν να εφαρμοστούν, λόγω, αφενός, της ελλείψεως ενός σχεδίου περιφερειακής αναπτύξεως που αφορά όλους τους κλάδους της οικονομίας της περιφέρειας και, αφετέρου, του γεγονότος ότι ολόκληρη η περιοχή της Friuli-Venezia Giulia δεν ανήκει στις περιφέρειες που μπορούν να τύχουν εξαιρέσεων. Ως προς τις παρεκκλίσεις που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης υπέρ των ενισχύσεων σε ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες, αυτές δεν εφαρμόζονται στις εν λόγω ενισχύσεις στον βαθμό που δεν συνοδεύονται από κανένα πρόγραμμα κοινού ενδιαφέροντος, όπως για παράδειγμα ένα πρόγραμμα αναδιαρθρώσεως του κλάδου. Επιπλέον, οι ενισχύσεις για τις πράξεις χρηματοδοτικής μισθώσεως σχετικά με την αγορά νέων οχημάτων συνιστούν ενισχύσεις υπέρ της λειτουργίας (σημείο VIII, δέκατη τρίτη παράγραφος, της προσβαλλομένης αποφάσεως).

22 Η Επιτροπή καταλήγει ότι «η χορηγηθείσα ενίσχυση βάσει των διατάξεων των νόμων υπ' αριθ. 28/1981 και 4/1985 προς τις επιχειρήσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia που εκτελούν εθνικές μεταφορές από 1ης Ιουλίου 1990, καθώς και προς τις επιχειρήσεις εκείνες που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρου 92 της Συνθήκης» (σημείο VIII, τελευταία παράγραφος, της προσβαλλομένης αποφάσεως).

Διαδικασία

23 Με δικόγραφα που πρωτοκολλήθηκαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 2 Δεκεμβρίου 1997 (υπόθεση T-298/97), στις 11 Δεκεμβρίου 1997 (υποθέσεις T-312/97 και T-313/97), στις 16 Δεκεμβρίου 1997 (υπόθεση T-315/97), στις 19 Δεκεμβρίου 1997 (υποθέσεις T-600/97 έως T-607/97), στις 2 Ιανουαρίου 1998 (υπόθεση T-1/98), στις 5 Ιανουαρίου 1998 (υποθέσεις T-3/98 έως T-6/98) και στις 26 Ιανουαρίου 1998 (υπόθεση T-23/98), οι προσφεύγοντες άσκησαν τις παρούσες προσφυγές ζητώντας να ακυρωθεί εν όλω ή εν μέρει η προσβαλλόμενη απόφαση.

24 Με δικόγραφο που πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 28 Οκτωβρίου 1997, η Ιταλική Δημοκρατία άσκησε προσφυγή ζητώντας, κυρίως, την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως και, επικουρικώς, την ακύρωση της αποφάσεως αυτής στο μέτρο που επιβάλλει, με το άρθρο της 5, την αναζήτηση των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990 (υπόθεση C-372/97). Με διάταξη της 24ης Νοεμβρίου 1998, το Δικαστήριο αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία έως ότου εκδοθεί η απόφαση του Πρωτοδικείου στον παρόντα βαθμό δικαιοδοσίας, κατ' εφαρμογή του άρθρου 47, τρίτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου.

25 Εξάλλου, η περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia άσκησε ωσαύτως προσφυγή περί ακυρώσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 10 Νοεμβρίου 1997 (υπόθεση T-288/97). Η ένσταση απαραδέκτου που προέβαλε η Επιτροπή κατά της προσφυγής αυτής απορρίφθηκε με απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Ιουνίου 1999, T-288/97, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia κατά Επιτροπής (μη δημοσιευθείσα ακόμη στη Συλλογή). Η διαδικασία συνεχίζεται.

26 Με διάταξη της 16ης Ιουνίου 1998, ο πρόεδρος του πρώτου πενταμελούς τμήματος διέταξε, κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής και αφού άκουσε τους λοιπούς διαδίκους, τη συνεκδίκαση, προς διευκόλυνση της γραπτής και της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως, των υποθέσεων T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 έως T-607/97, T-1/98, T-3/98 έως T-6/98 και T-23/98.

27 Με δικόγραφο που πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 28 Μαΐου 1998, η Ιταλική Δημοκρατία ζήτησε να παρέμβει στη διαφορά προς στήριξη των αιτημάτων των προσφευγόντων. Ο πρόεδρος του τέταρτου πενταμελούς τμήματος επέτρεψε την παρέμβαση αυτή με διάταξη της 29ης Σεπτεμβρίου 1998. Η Ιταλική Δημοκρατία υπέβαλε το υπόμνημά της παρεμβάσεως στις 24 Νοεμβρίου 1998. Οι προσφεύγοντες στις υποθέσεις T-315/97, T-1/98 και T-3/98 έως T-6/98 υπέβαλαν τις γραπτές τους παρατηρήσεις επί του υπομνήματος αυτού στις 5 Μαρτίου 1999. Η Επιτροπή υπέβαλε τις γραπτές της παρατηρήσεις επί του υπομνήματος αυτού με το υπόμνημα ανταπαντήσεως.

28 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (τέταρτο πενταμελές τμήμα) αποφάσισε την έναρξη της προφορικής διαδικασίας και, βάσει των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας, ζήτησε από τους διαδίκους να απαντήσουν γραπτώς σε ορισμένες ερωτήσεις. Οι προσφεύγοντες στις υποθέσεις T-315/97, T-1/98 και T-3/98 έως T-6/98 καθώς και η Επιτροπή απάντησαν στις ερωτήσεις αυτές στις 13 Αυγούστου 1999, η δε Ιταλική Κυβέρνηση την 1η Σεπτεμβρίου 1999.

29 Οι εκπρόσωποι των διαδίκων αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις 15 Σεπτεμβρίου 1999.

Αιτήματα των διαδίκων

30 Στην υπόθεση T-298/97, οι προσφεύγοντες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— κατ' αρχάς, να διατάξει την αναστολή εκτελέσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως·

— κυρίως, να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·

— επικουρικώς, να ακυρώσει το άρθρο 5 της αποφάσεως αυτής που επιβάλλει την αναζήτηση εντόκως των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

31 Στην υπόθεση T-312/97, οι προσφεύγοντες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— κυρίως, να ακυρώσει εν μέρει την προσβαλλόμενη απόφαση κατά τα άρθρα της 2, 4 και 5·

— επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση αυτή στο μέτρο που επιβάλλει την αναζήτηση εντόκως των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από την 1η Ιουλίου 1990·

— επικουρικότερα, να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση στο μέτρο που επιβάλλει την αναζήτηση εντόκως των ενισχύσεων όσον αφορά τους προσφεύγοντες·

— έτι επικουρικότερα, να ακυρώσει την απόφαση αυτή στο μέτρο που το ποσό των ενισχύσεων που πρέπει να αναζητηθεί πρέπει, όσον αφορά τους προσφεύγοντες, να προσαυξηθεί κατά το ποσό των δεδουλευμένων ως την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως περί επιστροφής τόκων και, εν πάση περιπτώσει, των καθορισμένων τόκων·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

32 Στις υποθέσεις Τ-315/97, Τ-1/98, Τ-3/98 έως Τ-6/98, οι προσφεύγοντες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— κυρίως, να ακυρώσει εν μέρει την προσβαλλόμενη απόφαση, στο μέτρο που θίγει τα νόμιμα συμφέροντα και τα δικαιώματα των προσφευγόντων·

— επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση αυτή στο μέτρο που επιβάλλει την αναζήτηση εντόκως των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990·

— επικουρικότερα, να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση στον βαθμό που επιβάλλει την έντοκη ανάκτηση των ενισχύσεων·

— έτι επικουρικότερα, να αποφανθεί ότι τα ποσά που πρέπει να αναζητηθούν θα καταλογιστούν εις βάρος του ιταλικού κράτους, μόνου υπεύθυνου για την παρανομία·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

33 Στις υποθέσεις Τ-313/97 και Τ-23/98, οι προσφεύγοντες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— κυρίως, να ακυρώσει εν όλω την προσβαλλόμενη απόφαση·

— επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση αυτή στο μέτρο που επιβάλλει την αναζήτηση εντόκως των επιδοτήσεων που καταβλήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990·

— επικουρικότερα, να ακυρώσει την απόφαση αυτή, περιορίζοντας την υποχρέωση επιστροφής στη διαφορά μεταξύ της ακαθάριστης χορηγηθείσας ενισχύσεως και του πράγματι κτηθέντος πλεονεκτήματος, που υπολογίζεται αφαιρουμένου από την ακαθάριστη επιδότηση του ποσού των φόρων που την επιβάρυναν, ακυρώνοντας επιπλέον την υποχρέωση καταβολής των τόκων ή, τουλάχιστον, υπολογίζοντάς τους εκ νέου — δεδομένου ότι δεν αποδεικνύεται η κακή πίστη των δικαιούχων — με βάση όχι την ημερομηνία καταβολής της ενισχύσεως, αλλά (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2033 του codice civile (ιταλικού Αστικού Κώδικα) από την ημερομηνία της ένδικης προσφυγής·

— να καταδικάσει την καθής στα δικαστικά έξοδα.

34 Στις υποθέσεις Τ-600/97 έως Τ-607/97, οι προσφεύγοντες ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·

— επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση αυτή στο μέτρο που επιβάλλει την αναζήτηση εντόκως των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από την 1η Ιουλίου 1990·

— επικουρικότερα, να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση στον βαθμό που επιβάλλει την έντοκη ανάκτηση των ενισχύσεων.

35 Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις, η Ιταλική Κυβέρνηση, παρεμβαίνοντας προς στήριξη των προσφευγόντων, ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— κυρίως, να ακυρώσει εν όλω την προσβαλλόμενη απόφαση·

— επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση αυτή στο μέτρο που επιβάλλει την αναζήτηση εντόκως των χορηγηθεισών ενισχύσεων·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

36 Η καθής ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει καθ' ολοκληρίαν τις προσφυγές·

— να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

Επί της αιτήσεως αναστολής εκτελέσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως

37 Κατά το άρθρο 104, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, κάθε αίτηση αναστολής εκτελέσεως πράξεως ενός κοινοτικού οργάνου πρέπει να υποβάλλεται με χωριστό δικόγραφο.

38 Συνεπώς, αίτηση αναστολής εκτελέσεως που υποβάλλεται με το δικόγραφο της κύριας προσφυγής είναι απαράδεκτη (απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Ιανουαρίου 1965, 108/63, Officine elettromeccaniche Merlini κατά Ανωτάτης Αρχής, Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 1, 4, και διάταξη του Πρωτοδικείου της 19ης Ιουνίου 1995, Τ-107/94, Kik κατά Συμβουλίου και Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1717, σκέψη 38).

39 Εν προκειμένω, η αίτηση αναστολής εκτελέσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, που περιέχει το δικόγραφο της υπό κρίση προσφυγής ακυρώσεως στην υπόθεση Τ-298/97, πρέπει, ως εκ τούτου, να κηρυχθεί απαράδεκτη.

Επί της αναρμοδιότητας του Πρωτοδικείου όσον αφορά τις αιτήσεις με τις οποίες ζητείται να καταλογιστούν εις βάρος του ιταλικού κράτους τα ποσά που πρέπει να επιστραφούν και να περιοριστεί το ύψος της επιστροφής αυτής

40 Στις υποθέσεις Τ-315/97, Τ-1/98 και Τ-3/98 έως Τ-6/98, οι προσφεύγοντες ζητούν, επικουρικώς, από το Πρωτοδικείο να καταλογίσει εις βάρος του οικείου κράτους μέλους την επιστροφή των χορηγηθεισών ενισχύσεων, ως μόνου υπευθύνου για την ενδεχόμενη παρανομία από την παράλειψη κοινοποιήσεως του εν λόγω καθεστώτος ενισχύσεων.

41 Στις υποθέσεις T-313/97 και T-23/98, οι προσφεύγοντες ζητούν, επικουρικώς, τον περιορισμό, από το Πρωτοδικείο, του ύψους της ενισχύσεως που πρέπει να επιστραφεί, αφαιρουμένου από το ακαθάριστο ποσό της ενισχύσεως το ποσό της φορολογικής επιβαρύνσεως. Ζητούν επίσης από το Πρωτοδικείο να ακυρώσει την υποχρέωση καταβολής τόκων ή, επικουρικώς, να ορίσει την έναρξη της τοκοφορίας από την ημερομηνία της αιτήσεως επιστροφής, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 2033 του codice civile).

42 Όμως, στο πλαίσιο της ακυρωτικής αρμοδιότητας που του παρέχει το άρθρο 173 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 230 ΕΚ), ο κοινοτικός δικαστής δεν είναι αρμόδιος να απευθύνει εντολές στα κοινοτικά όργανα ή στα κράτη μέλη, να καταδικάζει για οποιοδήποτε λόγο τα κράτη μέλη ή να αντικαθιστά τα κοινοτικά όργανα. Στο οικείο κοινοτικό όργανο εναπόκειται να λάβει, δυνάμει του άρθρου 176 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 233 ΕΚ), τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση αποφάσεως εκδοθείσας στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως ασκώντας, υπό τον έλεγχο του κοινοτικού δικαστή, την εξουσία εκτιμήσεως που διαθέτει συναφώς τηρώντας τόσο το διατακτικό και το σκεπτικό της αποφάσεως που οφείλει να εκτελέσει όσο και τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου (βλ., μεταξύ άλλων, τη διάταξη της 29ης Νοεμβρίου 1993, T-56/92, Koelman κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-1267, σκέψη 18, και τις αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 9ης Νοεμβρίου 1995, T-346/94, France-aviation κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-2841, σκέψη 42, και της 16ης Σεπτεμβρίου 1998, T-133/95 και T-204/95, IECC κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-3645, σκέψη 52).

43 Εν προκειμένω, η υποχρέωση του οικείου κράτους μέλους να επιστρέψει τις ενισχύσεις που παρανόμως χορηγήθηκαν στους προσφεύγοντες από την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia δεν εμπίπτει συνεπώς στην αρμοδιότητα του Πρωτοδικείου.

44 Εξάλλου, το Πρωτοδικείο δεν μπορεί να υποκαταστήσει το οικείο κράτος μέλος προκειμένου να καθορίσει τους τρόπους της επιστροφής των ενισχύσεων λαμβάνοντας υπόψη, ενδεχομένως, τις εθνικές φορολογικές εισφορές, προκειμένου να αποκαταστήσει την προηγούμενη κατάσταση (βλ. κατωτέρω σκέψη 89). Ωσαύτως, δεν εναπόκειται στο Δικαστήριο να υποκαθιστά την Επιτροπή στην απόφαση περί επιστροφής εντόκως των ενισχύσεων.

45 Τα ανωτέρω αιτήματα πρέπει, επομένως, να κηρυχθούν απαράδεκτα.

Επί των ακυρωτικών αιτημάτων

Επί της εκτάσεως της παρεμβάσεως της Ιταλικής Κυβερνήσεως

46 Με το υπόμνημά της ανταπαντήσεως, η Επιτροπή παρατηρεί, κατ' αρχάς, ότι τα αιτήματα που διατύπωσαν οι προσφεύγοντες και η Ιταλική Δημοκρατία στις διάφορες συνεκδικαζόμενες υποθέσεις δεν συμπίπτουν. Ορισμένοι προσφεύγοντες ζητούν κυρίως την ακύρωση των άρθρων 2, 4 και 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Άλλοι προσφεύγοντες, καθώς και η Ιταλική Κυβέρνηση, ζητούν την ακύρωση της αποφάσεως στο σύνολό της.

47 Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ζητεί να κληθεί η Ιταλική Κυβέρνηση να διευκρινίσει τους προσφεύγοντες εκείνους υπέρ των οποίων παρεμβαίνει.

48 Συναφώς, αρκεί η διαπίστωση ότι, αφού ακούστηκαν οι εκπρόσωποι των διαδίκων, επετράπη στην Ιταλική Κυβέρνηση να παρέμβει προς στήριξη των αιτημάτων όλων των προσφευγόντων στις παρούσες υποθέσεις, με διάταξη του προέδρου του τέταρτου πενταμελούς τμήματος της 29ης Σεπτεμβρίου 1998.

49 Επομένως, δεν χρειάζεται πλέον να διευκρινισθεί η έκταση της παρεμβάσεως της Ιταλικής Κυβερνήσεως και, κατά συνέπεια, το αίτημα της καθής πρέπει να απορριφθεί.

Ως προς το βάσιμο των ακυρωτικών αιτημάτων

50 Προς στήριξη των ακυρωτικών τους αιτημάτων, οι προσφεύγοντες προβάλλουν, κατ' ουσίαν, διαφόρους λόγους ακυρώσεως που πρέπει να ταξινομηθούν και να εξετασθούν ως ακολούθως: πρώτον, παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης και πλημμελής αιτιολογία. Δεύτερον, παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 3, της Συνθήκης και του άρθρου 92, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/97 καθώς και πλημμελής αιτιολογία, τρίτον, εσφαλμένος χαρακτηρισμός των επίδικων ενισχύσεων ως νέων ενισχύσεων και, τέταρτον, παραβίαση των αρχών της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της αναλογικότητας καθώς και έλλειψη αιτιολογίας όσον αφορά την αναζήτηση των ενισχύσεων.

Επί της προβαλλομένης παραβάσεως του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης και της προβαλλομένης πλημμελούς αιτιολογίας

— Επιχειρήματα των διαδίκων

51 Οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει νομικό σφάλμα, πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως και ανεπάρκεια της αιτιολογίας, όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

52 Κατά την άποψή τους, η Επιτροπή περιορίστηκε να επικαλεστεί την απλή δυνατότητα επηρεασμού των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών και δεν απέδειξε την ύπαρξη πραγματικής και συγκεκριμένης απειλής στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Από τις διάφορες αυτές πλευρές, η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη.

53 Στην υπόθεση T-312/97, οι προσφεύγοντες φρονούν ότι το γεγονός και μόνον ότι μια ενίσχυση μπορεί ενδεχομένως να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές και/ή να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό δεν αρκεί ώστε η ενίσχυση αυτή να είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά. Το άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης δεν εφαρμόζεται παρά μόνον αν η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών (απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Φεβρουαρίου 1977, 52/76, Benedetti, Συλλογή τόμος 1977, σ. 63, σημείο 2 του διατακτικού) και καθιστά ισχυρότερη τη θέση μιας επιχειρήσεως σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις που την ανταγωνίζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο (απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, C-278/92 έως C-280/92, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. I-4103, σκέψη 40).

54 Το σύνολο των προσφευγόντων υποστηρίζει ότι, εν προκειμένω, οι επίδικες ενισχύσεις δεν είναι ικανές να επιδράσουν στις μεταξύ των κρατών μελών εμπορικές συναλλαγές και να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό, για τρεις λόγους. Πρώτον, το ύψος τους ήταν εξαιρετικά χαμηλό. Δεύτερον, οι ευεργετούμενες επιχειρήσεις λειτουργούσαν συνήθως εντός των ορίων της περιφέρειας και, τρίτον, οι ενισχύσεις αυτές επιτελούσαν «αντισταθμιστική» λειτουργία στο πλαίσιο περιστάσεων που αποτελούσαν αντικειμενικό μειονέκτημα ως προς τον ανταγωνισμό.

55 Πρώτον, το πολύ χαμηλό συνολικό ποσό των εν λόγω ενισχύσεων αποδείκνυε ότι δεν μπορούσαν να έχουν επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές και στον ανταγωνισμό. Οι ενισχύσεις αυτές έπρεπε λογικά να εξομοιωθούν προς τις λεγόμενες de minimis ενισχύσεις, που απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποιήσεως, και προβλέπονται στο σημείο 3.2 των κοινοτικών κανόνων για τις ενισχύσεις στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που εξέδωσε η Επιτροπή στις 20 Μαΐου 1992 (ΕΕ 1992, C 213, σ. 2), που τροποποίησε εκ των υστέρων ως προς το σημείο αυτό η ανακοίνωση της 6ης Μαρτίου 1996 σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis (ΕΕ 1996, C 68, σ. 9) και που αντικατέστησαν οι κοινοτικοί κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις της 23ης Ιουλίου 1996 (ΕΕ 1996, C 213, σ. 4). Αυτοί οι κοινοτικοί κανόνες της 20ής Μαΐου 1992 (σημείο 1.6) απέκλειαν, πράγματι, κακώς από το πεδίο εφαρμογής τους τις ενισχύσεις που χορηγούνταν στον τομέα των μεταφορών με το αιτιολογικό ότι διέπονται από ειδικούς κανόνες.

56 Οι προσφεύγοντες στην υπόθεση T-312/97 υπογραμμίζουν ότι η νομολογία που επικαλείται η Επιτροπή, κατά την οποία η μικρή σημασία των ενισχύσεων που

χορηγούνται σε επιχειρήσεις μετρίου μεγέθους δεν αποκλείει, a priori, το ενδεχόμενο να επηρεάζονται οι εμπορικές συναλλαγές, θέτει στην πραγματικότητα ένα τεκμήριο συμβατότητας των ενισχύσεων αυτών με το κοινοτικό δίκαιο, μέχρις αποδείξεως του εναντίου (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1990, C-142/87, Βέλγιο κατά Επιτροπής, γνωστή ως Tubemeuse, Συλλογή 1990, σ. I-959, σκέψη 43, και της 28ης Απριλίου 1993, C-364/90, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-2097, σκέψη 24). Εν προκειμένω, η Επιτροπή αντέστρεψε το βάρος αποδείξεως.

57 Οι προσφεύγοντες στις υποθέσεις T-313/97 και T-23/98 υπενθυμίζουν ότι το συνολικό ποσό των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν σε 300 και πλέον επιχειρήσεις, μεταξύ της 1ης Ιουλίου 1990 και της 31ης Δεκεμβρίου 1995, ήταν μόνο 17 δισεκατομμύρια ITL, από το οποίο πρέπει να αφαιρεθεί το ποσό των ενισχύσεων υπέρ των συνδυασμένων μεταφορών τις οποίες η Επιτροπή έκρινε σύμφωνες με τη Συνθήκη. Επιπλέον, θα πρέπει να αφαιρεθεί από το ποσό αυτό το σύνολο των φορολογικών εισφορών που επιβαρύνουν τις χορηγηθείσες ενισχύσεις, οι οποίες φθάνουν το 70 % περίπου του ποσού των ενισχύσεων αυτών.

58 Οι προσφεύγοντες στην υπόθεση T-298/97 τονίζουν την αμελητέα σημασία των ενισχύσεων και τον μικρό αριθμό των δικαιούχων. Η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της τα στοιχεία αυτά και, μεταξύ άλλων, το γεγονός ότι το 80 % των δικαιούχων των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από το 1981 είναι πολύ μικρές επιχειρήσεις που ασκούν, με ένα και μόνον όχημα, τοπική ή περιφερειακή δραστηριότητα μεταφορών. Η Επιτροπή εξέθεσε στην προσβαλλόμενη απόφαση ότι 2 202 αιτήσεις εγκρίθηκαν από το 1981 έως το 1995, χωρίς να ελέγξει τον αριθμό των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν κατά τη διάρκεια της οικείας περιόδου, ήτοι από το 1990 έως το 1995. Επιπλέον, εξέφερε την εκτίμησή της, γενικώς και αορίστως, επί των συνολικών δεδομένων σχετικά με την περίοδο 1985/1995, γεγονός που συνιστά σφάλμα συλλογιστικής που επηρεάζει δυσμενώς τις διατυπωθείσες στην προσβαλλόμενη απόφαση εκτιμήσεις. Ειδικότερα, όσον αφορά τις ενισχύσεις που προβλέπει το άρθρο 5 του νόμου υπ' αριθ. 4/1985 σχετικά με τις πράξεις της χρηματοδοτικής μισθώσεως, οι αιτήσεις που εγκρίθηκαν μεταξύ Ιουλίου 1990 και Δεκεμβρίου 1995 αντιπροσωπεύουν μετά βεβαιότητος λιγότερο από το ήμισυ του συνολικού αριθμού των 1 691 εγκριθεισών αιτήσεων που παραθέτει η Επιτροπή για την περίοδο 1985/1995, λαμβανομένης υπόψη της σημαντικότατης μειώσεως των αιτήσεων αυτών κατά το διάστημα των τελευταίων ετών της περιόδου αυτής.

59 Δεύτερον, σχεδόν το ήμισυ του συνόλου των δικαιούχων των εν λόγω ενισχύσεων ασκούσε τις δραστηριότητές του εντός των ορίων της περιφέρειας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παρέλειψε να αποδείξει τον κίνδυνο επιπτώσεων των ενισχύσεων επί των εμπορικών συναλλαγών και του ανταγωνισμού. Η Επιτροπή δεν απέδειξε, μεταξύ άλλων, ότι ορισμένες κοινοτικές επιχειρήσεις που εδικαιούντο αδείας καμποτάζ υπέστησαν ζημία από τις επίδικες ενισχύσεις. Η Επιτροπή περιορίστηκε στη διαπίστωση ότι, από 1ης Ιουλίου 1990, οι επιχειρήσεις της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia ανταγωνίζονται, κατ' αρχήν, κάθε άλλον Ιταλό ή κοινοτικό μεταφορέα που πραγματοποιεί καμποτάζ στην Ιταλία, χωρίς καν να αποδείξει ότι οι κοινοτικοί μεταφορείς είχαν πράγματι πρόσβαση στην ιταλική αγορά, γεγονός που θα προϋπέθετε, τουλάχιστον, ότι η κοινοτική ποσόστωση δεν έχει εξαντληθεί. Όμως, η ποσόστωση αυτή είχε εξαντληθεί και, ως εκ τούτου, κάθε είδους ανταγωνισμός αποκλειόταν.

60 Η Επιτροπή όφειλε να αποδείξει το ίδιο πράγμα για τις επιχειρήσεις που λειτουργούσαν στη διεθνή αγορά μεταφορών έως το τέλος του καθεστώτος ποσοστώσεως, στις 31 Δεκεμβρίου 1992, λαμβάνοντας ιδιαιτέρως υπόψη το γεγονός ότι οι οδικοί μεταφορείς της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia κατέχουν μικρό μόνον μερίδιο της αγοράς αυτής, οπότε οι επιπτώσεις των εν λόγω ενισχύσεων επί της αγοράς αυτής ήταν ασήμαντη. Συγκεκριμένα, οι μεταφορείς αυτοί σπανίως εκτελούσαν διεθνείς μεταφορές, λόγω των περιορισμών διελεύσεως που είχε επιβάλει η Δημοκρατία της Αυστρίας («οικολογικές προϋποθέσεις», οικολογικά και όχι θορυβώδη οχήματα, μέγιστο βάρος από το 1994) και των συναλλακτικών πρακτικών στον βιομηχανικό τομέα της εν λόγω περιφέρειας (πωλήσεις ελεύθερες στο εργοστάσιο στις οποίες ο αλλοδαπός αγοραστής αναλαμβάνει να μεριμνήσει για τη μεταφορά· επιλογή αλλοδαπού μεταφορέα ακόμη και στην περίπτωση πωλήσεως ελεύθερης στον προορισμό).

61 Επιπλέον, στην υπόθεση T-312/97, οι προσφεύγοντες τονίζουν ότι, αντίθετα με τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, το γεγονός ότι η πλειονότητα των επιχειρήσεων που δικαιούνται τις εν λόγω ενισχύσεις ασκούν αποκλειστικά τη δραστηριότητά τους σε τοπικό επίπεδο είναι απολύτως ουσιώδες. Συγκεκριμένα, τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται γενικώς για τις διεθνείς μεταφορές έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά από αυτά που χρησιμοποιούνται για τις εσωτερικές μεταφορές. Επιπλέον, οι διεθνείς μεταφορές απαιτούν ειδική άδεια.

62 Σύμφωνα με τους προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-298/97, η εξάντληση της κοινοτικής ποσοστώσεως δείχνει ότι η αγορά δεν επηρεάστηκε από τις εν λόγω ενισχύσεις. Εξάλλου, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν έλεγξε αν η ποσόστωση αυτή επηρέασε ή όχι τον ανταγωνισμό, δεν μπόρεσε να προσδιορίσει ποια ήταν η σημασία των εμπορικών συναλλαγών και του ανταγωνισμού στην οικεία αγορά ούτε να αποδείξει ότι οι εν λόγω ενισχύσεις είχαν επιπτώσεις επ' αυτών.

63 Συναφώς, το σύνολο των προσφευγόντων υπογράμμισε, κατά την προφορική διαδικασία, ότι, σύμφωνα με την από 4 Φεβρουαρίου 1998 [COM (1998) 47 τελικό] έκθεση της Επιτροπής για την εφαρμογή του κανονισμού 3118/93, που παραθέτει το όργανο αυτό στις γραπτές απαντήσεις του στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου, η ελευθέρωση της αγοράς του καμποτάζ δεν είχε παρά εξαιρετικά περιορισμένες επιπτώσεις επί των εμπορικών συναλλαγών. Το 1995 το καμποτάζ αντιπροσώπευε, κατά μέσον όρο, λιγότερο από το 0,3 % του ρυθμού ροής διακινήσεως σε εθνικό επίπεδο. Οι Ιταλοί μεταφορείς κατείχαν το 4 % της αγοράς του καμποτάζ στην Κοινότητα και η περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia αντιπροσώπευσε το 4 % της ιταλικής αγοράς.

64 Τρίτον, σύμφωνα με το σύνολο των προσφευγόντων, οι εν λόγω ενισχύσεις δεν ήταν ικανές να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό, στο μέτρο που, αντιθέτως, έδωσαν τη δυνατότητα να ευθυγραμμισθεί από χρηματοπιστωτική άποψη η κατάσταση του ανταγωνισμού των οδικών μεταφορέων της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia με την κατάσταση των ανταγωνιστών τους. Συγκεκριμένα, οι πρώτοι μειονεκτούσαν σε σχέση με τους οδικούς μεταφορείς που ήταν εγκατεστημένοι σε άλλα κράτη μέλη λόγω των υψηλοτέρων προεξοφλητικών επιτοκίων και σε σχέση με τους μεταφορείς που ήταν εγκατεστημένοι σε άλλες περιφέρειες της Ιταλίας, λόγω της γεωγραφικής θέσεως που τους εξέθετε στον ανταγωνισμό των Αυστριακών, Κροατών και Σλοβένων οδικών μεταφορέων, οι οποίοι εδικαιούντο, μεταξύ άλλων, κρατικών ενισχύσεων και υπάγονταν σε λιγότερο επαχθές καθεστώς φορολόγησης.

65 Στην υπόθεση Τ-298/97, οι προσφεύγοντες τονίζουν, συναφώς, ότι οι αντισταθμιστικές ενισχύσεις απαγορεύονται μόνον εφόσον σκοπούν να ευνοήσουν τις κοινοτικές επιχειρήσεις σε σχέση με αυτές που είναι εγκατεστημένες στα άλλα κράτη μέλη, και όχι εφόσον δικαιολογούνται αντικειμενικώς από οικονομικούς λόγους, όπως η ανάγκη αντιμετωπίσεως του ανταγωνισμού από προϊόντα που προέρχονται από τρίτες χώρες τα οποία ευνοούνται από ένα προνομιακό καθεστώς (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 1988, 67/85, 68/85 και 70/85, Van der Kooy κ.λπ.

κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 219, και της 29ης Φεβρουαρίου 1996, C-56/93, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-723). Εν προκειμένω, οι εν λόγω ενισχύσεις ανταποκρίνονταν στην ανάγκη να αποτραπεί η μείωση του πολύ μικρού μεριδίου αγοράς των διεθνών μεταφορών που κατείχαν οι οδικοί μεταφορείς της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia προς όφελος των Αυστριακών, Κροατών και Σλοβένων επιχειρηματιών που απηύλαυαν ενός προνομιακού καθεστώτος που δεν ήταν δυνατό να εξαλειφθεί μέσω διμερών συμφωνιών.

66 Όσον αφορά τα προεξοφλητικά επιτόκια, οι προσφεύγοντες στις υποθέσεις Τ-313/97 και Τ-23/98 επισημαίνουν ότι μόνο στην Ισπανία τα επιτόκια ήταν ανώτερα από αυτά της Ιταλίας. Τα επιτόκια που ίσχυαν στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν υπερέβη-σαν τα επιτόκια που ίσχυαν στην Ιταλία παρά μόνον το 1990 και κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων μηνών του 1991. Ως προς την αδυναμία της ιταλικής λίρας, από το 1992, το νόμισμα αυτό δεν ήταν σε θέση να αντισταθμίσει τη διαφορά μεταξύ των επίσημων προεξοφλητικών επιτοκίων. Επιπλέον, αντίθετα με τα προεξοφλητικά επιτόκια, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες παρουσίαζαν συχνές διακυμάνσεις.

67 Στις υποθέσεις Τ-312/97, Τ-315/97, Τ-1/98 και Τ-3/98 έως Τ-6/98, οι προσφεύγοντες υποστήριξαν ότι, αντίθετα με τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, η στρέβλωση του ανταγωνισμού που προκύπτει από την προνομιούχο θέση των Αυστριακών, Σλοβένων και Κροατών μεταφορέων δεν πλήττει στον ίδιο βαθμό όλους τους κοινοτικούς μεταφορείς. Τις μεγαλύτερες επιπτώσεις υπέστη η Ιταλία και, πιο συγκεκριμένα, η περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia, λόγω της γεωγραφικής θέσεώς της, η οποία εμποδίζει τους οδικούς μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σ' αυτή να πραγματοποιήσουν σημαντικές επενδύσεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την αυστριακή κανονιστική ρύθμιση και να είναι έτσι ανταγωνιστικοί. Ως εκ τούτου, το μερίδιο της αγοράς των ιταλικών επιχειρήσεων στον τομέα των κοινοτικών μεταφορών μειώνεται συνεχώς.

68 Επιπλέον, η Επιτροπή παρέλειψε να αποδείξει ότι οι εν λόγω ενισχύσεις ήταν ικανές να επηρεάσουν τις ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές καθώς δεν διευκρίνισε τα στοιχεία στα οποία στηρίζεται. Όμως, μια απόφαση που δεν περιέχει στοιχεία σχετικά με την κατάσταση της συγκεκριμένης αγοράς, με το μερίδιο που κατέχει στην αγορά αυτή η επιχείρηση που λαμβάνει την ενίσχυση, με το εμπόριο των εν λόγω προϊόντων μεταξύ των κρατών μελών και με τις εξαγωγές τις επιχειρήσεως, δεν

πληροί την απαίτηση αιτιολογήσεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Μαρτίου 1985, 296/82 και 318/82, Κάτω Χώρες και Leeuwarder Papierwarenfabriek κατά Επιτροπής, Συλλογή 1985, σ. 809, σκέψη 24).

69 Η Ιταλική Δημοκρατία, παρεμβαίνοντας προς στήριξη των αιτημάτων των προσφευγόντων, φρονεί ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν επηρεάζουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και δεν είναι ικανές να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό. Ασπάζεται την επιχειρηματολογία των προσφευγόντων σχετικά με την αμελητέα σημασία των ενισχύσεων αυτών, με το ότι οι δικαιούχοι τους είναι συνήθως μικρές ή πολύ μικρές επιχειρήσεις που ασκούν τη δραστηριότητά τους αποκλειστικά σε τοπικό επίπεδο καθώς και σχετικά με τη μειονεκτική γεωγραφική θέση της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia και με την ανάγκη προασπίσεως του ισχνού μεριδίου της αγοράς των διεθνών μεταφορών που κατέχουν οι εγκατεστημένες στην περιφέρεια αυτή επιχειρήσεις, κατά του ανταγωνισμού των αυστριακών, κροατικών και σλοβενικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών που λαμβάνουν κρατικές ενισχύσεις και απολαύουν προνομίων που δεν θα μπορούσαν να καταργηθούν μέσω διμερών συμφωνιών. Επιπλέον, όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της το γεγονός ότι το μερίδιο αγοράς που κατέχουν οι οδικοί μεταφορείς της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia ήταν τόσο μικρό που οι εν λόγω ενισχύσεις δεν είχαν παρά ασήμαντες επιπτώσεις.

70 Η Επιτροπή φρονεί ότι οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης συντρέχουν εν προκειμένω. Πρώτον, το σχετικά χαμηλό ύψος μιας ενισχύσεως ή το σχετικά μέτριο μέγεθος της λαμβάνουσας την ενίσχυση επιχειρήσεως δεν αποκλείουν a priori τη δυνατότητα επηρεασμού των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών και της νόθευσης του ανταγωνισμού (προαναφερθείσες αποφάσεις Tubemeuse, σκέψη 43, και Ιταλία κατά Επιτροπής σκέψη 24).

71 Εν προκειμένω, η αγορά των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων χαρακτηρίζεται από την παρουσία πολυάριθμων επιχειρήσεων μικρού μεγέθους, οπότε μία έστω και περιορισμένη παρέμβαση του κράτους υπέρ ορισμένων εξ αυτών έχει σημαντικές επιπτώσεις επί των λοιπών επιχειρήσεων και επηρεάζει τόσο τις ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές όσο και τον ανταγωνισμό. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο τομέας αυτός εξαιρέθηκε ειδικώς από το πεδίο εφαρμογής του κανόνα de minimis σε σχέση με τις κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον, λόγω της πυκνότητάς τους, της διάρ-

κειάς τους και του εύρους του επιλέξιμου κόστους, οι εν λόγω ενισχύσεις ήταν τέτοιου επιπέδου ώστε, κατά κανόνα, να μπορούν να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού, έστω και σε λιγότερο ευαίσθητους τομείς.

72 Η Επιτροπή αντικρούει την άποψη που προβάλλουν οι προσφεύγοντες στις υποθέσεις T-312/97, T-313/97 και T-23/98, ότι έπρεπε να λάβει υπόψη της τις συνέπειες της φορολογικής επιβαρύνσεως των εν λόγω ενισχύσεων. Η επιχειρηματολογία αυτή, που δεν προβλήθηκε στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, είναι απαράδεκτη εν προκειμένω λόγω του κανόνα ότι οι λόγοι ακυρώσεως που προβάλλονται στο πλαίσιο της προσφυγής πρέπει να συμπίπτουν με αυτούς που προβλήθηκαν κατά το στάδιο της διοικητικής διαδικασίας. Εν πάση περιπτώσει, η επιχειρηματολογία αυτή στερείται ερείσματος.

73 Δεύτερον, το γεγονός ότι η πλειονότητα των επιχειρήσεων που λαμβάνουν τις εν λόγω ενισχύσεις εκτελεί μεταφορές αποκλειστικά σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο δεν παρέχει τη δυνατότητα να αποκλειστεί το ενδεχόμενο επιπτώσεων των ενισχύσεων αυτών επί των εμπορικών συναλλαγών και του ανταγωνισμού. Οι επιχειρήσεις αυτές είχαν πρόσβαση στην αγορά του καμποτάζ, που άνοιξε στον κοινοτικό ανταγωνισμό από την 1η Ιουλίου 1990. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις αυτές είχαν πρόσβαση στην αγορά των διεθνών μεταφορών, δεδομένου ότι τα χρησιμοποιούμενα σε τοπικό επίπεδο μέσα μεταφοράς μπορούσαν, στις περισσότερες περιπτώσεις, να εξυπηρετήσουν αυτό το είδος μεταφορών.

74 Επιπλέον, η ικανότητα των μεταφορικών επιχειρήσεων της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia είναι δυνατό να διατηρήθηκε ή να αυξήθηκε λόγω της χορηγήσεως των εν λόγω ενισχύσεων, γεγονός που μείωσε τις πιθανότητες των εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη επιχειρήσεων να πραγματοποιήσουν καμποτάζ στην Ιταλία. Οι εταιρίες αυτές μπορούσαν να ζητήσουν και να λάβουν άδειες προκειμένου να παράσχουν υπηρεσίες καμποτάζ σε κάθε κράτος μέλος και να αποφύγουν να εκτελέσουν αυτό το είδος παροχής υπηρεσιών στην ιταλική αγορά. Υπό τις συνθήκες αυτές, η εξάντληση της κοινοτικής ποσοστώσεως δεν απέκλειε το ενδεχόμενο να νοθεύουν οι επίδικες ενισχύσεις τον ανταγωνισμό και να βλάπτουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

75 Τρίτον, η Επιτροπή απορρίπτει την επιχειρηματολογία ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν ισχυροποίησαν την οικονομική θέση των δικαιούχων επιχειρήσεων, αλλ' απλώς

εξισορρόπησαν τη δυσμενή από άποψη ανταγωνισμού θέση τους. Οι οδικοί μεταφορείς της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia δεν μειονεκτούσαν σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους λόγω της εγκαταστάσεώς τους στην περιφέρεια αυτή. Όσον αφορά τις επιβαλλόμενες από τη Δημοκρατία της Αυστρίας προδιαγραφές, υφίστανται από το 1972, μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) και της Κοινότητας, συμφωνίες που περιλαμβάνουν επίσης διατάξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών. Εξάλλου, το σύστημα των «οικολογικών προϋποθέσεων» δεν θεσπίστηκε από αυτό το κράτος μονομερώς, αλλά βάσει συμφωνίας με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα η οποία προέβλεπε ιδιαίτερα προνόμια για την Ιταλική Δημοκρατία, λαμβανομένης υπόψη της γεωγραφικής της εγγύτητας. Οι ισχύοντες όροι του ανταγωνισμού στις μεταφορές, που πραγματοποιούν κροατικές και σλοβενικές επιχειρήσεις στην Ιταλία, εξαρτώνται από διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Ιταλικής Δημοκρατίας και των Δημοκρατιών της Κροατίας και της Σλοβενίας καθώς και από ελέγχους που πραγματοποιούνται με σκοπό τη διασφάλιση της εφαρμογής τους. Επιπλέον, καθώς τα μειονεκτήματα που επικαλούνται οι προσφεύγοντες έπληττταν το σύνολο των μεταφορέων της Κοινότητας, δεν μπορούσαν να δικαιολογήσουν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων ως αντιστάθμιση.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

16 Εκ προοιμίου, πρέπει να απορριφθεί η συσταλτική ερμηνεία του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης που προτείνουν οι προσφεύγοντες στην υπόθεση T-312/97, κατά την οποία η διάταξη αυτή αφορά μόνον τις ενισχύσεις που επηρεάζουν πραγματικά τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και νοθεύουν τον ανταγωνισμό.

17 Η καθαρώς γραμματική αυτή ερμηνεία είναι ασυμβίβαστη με το σύστημα ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων που θεσπίζουν τα άρθρα 92 επ. της Συνθήκης. Στο πλαίσιο της εκτιμήσεώς της των νέων ενισχύσεων που πρέπει να της κοινοποιηθούν δυνάμει του άρθρου 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης, πριν εφαρμοσθούν, η Επιτροπή καλείται πράγματι να ελέγξει αν οι ενισχύσεις αυτές είναι ικανές να επηρεάσουν τις μεταξύ των κρατών εμπορικές συναλλαγές και να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό.

78 Ο αντικειμενικός επηρεασμός των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών και η στρέβλωση του ανταγωνισμού δεν χρειάζεται να αποδεικνύονται ούτε στο πλαίσιο του διαρκούς ελέγχου των υφισταμένων ενισχύσεων βάσει του άρθρου 93, παράγραφοι 1 και 2, της Συνθήκης, οσάκις η Επιτροπή καλείται να ελέγξει, ιδίως σε περίπτωση μεταβολής της καταστάσεως του ανταγωνισμού, αν οι υφιστάμενες ενισχύσεις παραμένουν σύμφωνες με τη Συνθήκη και να επιβάλει, ενδεχομένως, την ex nunc κατάργηση των ενισχύσεων που κατέστησαν ασυμβίβαστες (απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Μαρτίου 1994, C-387/92, Banco Exterior de España, Συλλογή 1994, σ. I-877, σκέψεις 15 και 20).

79 Τέλος, στην περίπτωση που χορηγείται νέα ενίσχυση χωρίς να έχει προηγουμένως κοινοποιηθεί, η Επιτροπή δεν υποχρεούται, εντούτοις, να αποδείξει την ύπαρξη επιπτώσεων της ενισχύσεως αυτής επί των εμπορικών συναλλαγών και του ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία, η απαίτηση αυτή, θα ευνοούσε τα κράτη μέλη που χορηγούν ενισχύσεις κατά παράβαση της υποχρεώσεως κοινοποιήσεως εις βάρος εκείνων που κοινοποιούν τις ενισχύσεις κατά το στάδιο του σχεδιασμού τους (απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1990, C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-307, σκέψεις 32 και 33, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998, Τ-214/95, Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717, σκέψη 67).

80 Η ανάλυση της νομολογίας επιβεβαιώνει ότι οι ενισχύσεις αποτελούν κρατικές ενισχύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, εφόσον απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και είναι ικανές να έχουν επιπτώσεις επί των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών. Στην προαναφερθείσα απόφασή του Tubemeuse (σκέψεις 35 έως 40), το Δικαστήριο έκρινε έτσι ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην επιχείρηση SA des Usines à tubes de la Meuse-Tubemeuse, οι εξαγωγές της οποίας εκτός της Κοινότητας αντιπροσώπευαν, κατά τον χρόνο έκδοσης της προσβαλλομένης αποφάσεως, το 90 % περίπου του κύκλου εργασιών της, πληρούσαν τις προϋποθέσεις αυτές λόγω του ότι, στο πλαίσιο της εν λόγω υποθέσεως, ο σκοπός της επιχειρήσεως αυτής ήταν να προσανατολισθεί προς άλλες αγορές και του ότι «μπορούσε λογικά να προβλεφθεί ότι οι δραστηριότητες (αυτής) θα στρέφονταν πλέον στην εσωτερική κοινοτική αγορά». Με το ίδιο πνεύμα, ενώ δεν υπήρχαν εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών κατά τον χρόνο της καταβολής της ενισχύσεως, το Πρωτοδικείο έκρινε, με την απόφασή του της 6ης Ιουλίου 1995, Τ-447/93 έως Τ-449/93, AITEC κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1995, σ. II-1971, σκέψεις 139 και 141), ότι η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη, κατά τον χρόνο χορηγήσεως της ενισχύσεως αυτής, να εξετάσει «τα προβλέψιμα αποτε-

λέσματα» της ενισχύσεως επί του ανταγωνισμού και του ενδοκοινοτικού εμπορίου (βλ. επίσης την απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1980, 730/79, Philip Morris κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 13, σκέψη 12).

81 Επιπλέον, στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, οι προϋποθέσεις σχετικά με τις επιπτώσεις τους επί των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών και της στρέβλωσης του ανταγωνισμού αντιστοίχως είναι, κατά γενικό κανόνα, αναπόσπαστα συνδεδεμένες. Επιβεβαιώνοντας την καθιερωθείσα με παλαιότερη νομολογία λύση (απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Ιουλίου 1974, 173/73, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 351, σκέψεις 25, 44 και 45), το Δικαστήριο αποφάνθηκε, με την προαναφερθείσα απόφασή του Philip Morris κατά Επιτροπής (σκέψη 11), ότι, «όταν μια κρατική ενίσχυση οικονομικού χαρακτήρα ενισχύει τη θέση μιας επιχειρήσεως σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές, πρέπει να θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις συναλλαγές αυτές» (βλ. επίσης τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Capotorti στην απόφαση αυτή, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 22, 25· στο ίδιο πνεύμα, βλ. την προαναφερθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 40, και την προαναφερθείσα απόφαση Vlaams Gewest κατά Επιτροπής, σκέψη 50).

82 Εν προκειμένω, η Επιτροπή ανέπτυξε έναν παρόμοιο συλλογισμό στην προσβαλλόμενη απόφαση. Κατ' αρχάς, διαπίστωσε ότι οι εν λόγω ενισχύσεις μείωσαν το σύνηθες κόστος των επιχειρήσεων ενός ιδιαιτέρου κλάδου, του κλάδου των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, σε μια συγκεκριμένη περιφέρεια, την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia, γεγονός που μπορούσε να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού (σημείο VI, τελευταία παράγραφος, της προσβαλλομένης αποφάσεως). Η Επιτροπή κατέληξε ότι, «από τη στιγμή που ενισχύεται η θέση των επιχειρήσεων ενός ιδιαίτερου κλάδου που συμμετέχει στις ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι συναλλαγές αυτές επηρεάζονται κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης» (σημείο VII, τελευταία παράγραφος, της προσβαλλομένης αποφάσεως).

83 Συνεπώς, πρέπει να εξετασθεί το βάσιμο των εκτιμήσεων αυτών ενόψει των εν προκειμένω περιστάσεων και των διαφόρων αιτιάσεων που προβάλλουν οι προσφεύγοντες.

84 Πρώτον, όσον αφορά το φερόμενο ως ασήμαντο ύψος των επίδικων ενισχύσεων και το σχετικά μέτριο μέγεθος των δικαιούχων επιχειρήσεων, το Πρωτοδικείο, που κλήθηκε να αποφανθεί επί παρεμφερούς ζητήματος στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η προαναφερθείσα απόφαση Vlaams Gewest κατά Επιτροπής, έκρινε, με την απόφαση αυτή (σκέψη 46), ότι, «αν το πλεονέκτημα (που χορηγείται σε μια επιχείρηση ενός κλάδου που χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό) είναι μικρό, ο ανταγωνισμός νοθεύεται μεν σε μικρότερο βαθμό, γεγονός όμως παραμένει ότι νοθεύεται. Η απαγόρευση του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης ισχύει για κάθε ενίσχυση που νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, ανεξάρτητα από το ύψος της, στον βαθμό που επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών». Από την άποψη αυτή, το Πρωτοδικείο διευκρίνισε ότι «ακόμη και ενίσχυση σχετικά μικρού ύψους είναι ικανή να επηρεάσει το μεταξύ κρατών μελών εμπόριο αν, όπως στην προκειμένη περίπτωση, ο τομέας εντός του οποίου δρα η δικαιούχος επιχείρηση χαρακτηρίζεται από έντονο ανταγωνισμό» (σκέψη 49). Όπως έχει ήδη υπομνησθεί (βλ. ανωτέρω σκέψη 81), το Πρωτοδικείο αιτιολόγησε την απόφαση αυτή με το γεγονός ότι, όταν μια κρατική ενίσχυση ενισχύει τη θέση μιας επιχειρήσεως σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στις ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές, πρέπει να θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις συναλλαγές αυτές (σκέψεις 48 έως 50 της αποφάσεως· βλ. επίσης την προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου Tubemeuse, σκέψη 43· την απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, C-303/88, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-1433, σκέψη 27, και την προαναφερθείσα απόφαση Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 42).

85 Επιπλέον, αντίθετα με τους ισχυρισμούς των προσφευγόντων στην υπόθεση T-312/97, η προαναφερθείσα απόφαση της 28ης Απριλίου 1993, Ιταλία κατά Επιτροπής, δεν θεσπίζει κανένα τεκμήριο συμβατότητας έναντι των κρατικών ενισχύσεων που καταβάλλονται σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Διευκρινίζει αποκλειστικά την έκταση της εξουσίας εκτιμήσεως της Επιτροπής έναντι των ενισχύσεων αυτών, τονίζοντας ότι «τα συμφέροντα που προσιδιάζουν στην κατηγορία αυτή επιχειρήσεων επιτρέπουν στην Επιτροπή να επιδείξει μεγαλύτερη ελαστικότητα κατά την εκτίμηση του συμβατού των ενισχύσεων προς τη Συνθήκη» (σκέψη 24 της αποφάσεως).

86 Από την άποψη αυτή, η Επιτροπή υπογραμμίζει ευλόγως ότι το μέτριο μέγεθος των δικαιούχων επιχειρήσεων και το χαμηλό σχετικά ύψος των χορηγηθεισών ενισχύσεων δεν επιτρέπουν την αποτροπή όλων των επιπτώσεων επί του ανταγωνισμού και των εμπορικών συναλλαγών, οσάκις η δομή της αγοράς χαρακτηρίζεται, όπως στον κλάδο των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, από την παρουσία μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων μικρού μεγέθους. Στο πλαίσιο αυτό, τα αποτελέσματα έστω και μιας σχετικά μέτριας ενισχύσεως επί του ανταγωνισμού και των εμπορικών συναλλαγών είναι δυνατό να μην είναι αμελητέα και η ενίσχυση αυτή δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί μικρής σημασίας. Συναφώς, η προαναφερθείσα ανακοίνωση της

6ης Μαρτίου 1996, σχετικά με τις ενισχύσεις de minimis (τέταρτη παράγραφος), που «ενδιαφέρει κατά προτεραιότητα τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις», εξαιρεί τον κλάδο των μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής της.

87 Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της δομής της αγοράς που περιγράφεται στην προηγούμενη σκέψη και της πολλαπλότητας των επιλέξιμων πράξεων, δεν είναι δυνατό να απαιτηθεί από την Επιτροπή, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγοντες στις υποθέσεις T-313/97 και T-23/98, να λάβει υπόψη της το ακριβές ποσό των καταβληθεισών ενισχύσεων και τον ακριβή αριθμό των δικαιούχων, εφόσον αποδεικνύεται ότι, κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, οι μεταφορείς της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia έλαβαν ενισχύσεις που ήταν ικανές να ενισχύσουν τη θέση τους στον ανταγωνισμό και να έχουν έτσι επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού και των ενδοκοινοτικών εμπορικών συναλλαγών.

88 Όσον αφορά την επιχειρηματολογία των προσφευγόντων ότι η Επιτροπή έπρεπε να αφαιρέσει τις φορολογικές εισφορές από το ποσό των χορηγηθεισών ενισχύσεων, προκειμένου να εκτιμήσει τις επιπτώσεις των ενισχύσεων αυτών επί του ανταγωνισμού και των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών, πρέπει κατ' αρχάς να απορριφθεί η ένσταση απαραδέκτου που αντέτεινε η Επιτροπή, με το αιτιολογικό ότι η επιχειρηματολογία αυτή δεν προβλήθηκε κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας. Η δυνατότητα προβολής ενός λόγου ακυρώσεως στο πλαίσιο μιας προσφυγής ακυρώσεως βάσει του άρθρου 173, τέταρτη παράγραφος, της Συνθήκης δεν μπορεί να περιοριστεί από την εφαρμογή ενός δήθεν κανόνα περί σύμπτωσης των λόγων ακυρώσεως που προβάλλονται κατά τη διοικητική διαδικασία και εκείνων που προβάλλονται ενώπιον του κοινοτικού δικαστή, ελλείψει οποιασδήποτε ρητής διατάξεως της Συνθήκης (ή πράξεων που εκδόθηκαν προς εκτέλεσή της) υπό την έννοια αυτή (απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, T-380/94, AIUFFASS και AKT κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-2169, σκέψη 64).

89 Από άποψη ουσίας, η θέση των προσφευγόντων πρέπει να απορριφθεί. Η Επιτροπή δεν δικαιούται, στο πλαίσιο του συστήματος ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων που θεσπίζει η Συνθήκη, να λαμβάνει υπόψη της τις φορολογικές επιβαρύνσεις επί του ποσού των χορηγουμένων χρηματοοικονομικών ενισχύσεων, προκειμένου να εκτιμήσει τη συμβατότητά τους με τη Συνθήκη. Συγκεκριμένα, οι επιβαρύνσεις αυτές δεν συναρτώνται ειδικώς προς αυτές καθεαυτές τις ενισχύσεις, αλλά επιβάλλονται σε μεταγενέστερο στάδιο και βαρύνουν τις εν λόγω ενισχύσεις ακριβώς όπως και κάθε άλλο έσοδο. Κατά συνέπεια, οι επιβαρύνσεις αυτές δεν θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα λυσιτελές στοιχείο προκειμένου να εκτιμηθούν οι ειδικές συνέπειες των ενισχύσεων επί των εμπορικών συναλλαγών και του ανταγωνισμού και, ειδικότερα,

να υπολογιστεί το πλεονέκτημα που προσποριζονται οι δικαιούχοι μιας τέτοιας ενισχύσεως σε σχέση με τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις που δεν το έλαβαν και των οποίων τα έσοδα υπόκεινται επίσης σε φορολογία. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν διαθέτει, κατά κανόνα, τα αναγκαία δεδομένα προκειμένου να εκτιμήσει τις επιπτώσεις των φορολογικών επιβαρύνσεων επί του πλεονεκτήματος που αποκτά η δικαιούχος επιχείρηση. Η εκτίμηση αυτή δεν πραγματοποιείται, κατ' αρχήν, παρά μόνον κατά την αναζήτηση των ενισχύσεων σύμφωνα με τις διατυπώσεις του εσωτερικού δικαίου και εμπίπτει επομένως στην αποκλειστική αρμοδιότητα των αρχών του οικείου κράτους μέλους (απόφαση του Πρωτοδικείου της 8ης Ιουνίου 1995, Τ-459/93, Siemens κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1675, σκέψη 83).

90 Από το σύνολο των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι η αιτίαση που αντλείται από το σχετικά μέτριο ύψος των εν λόγω ενισχύσεων δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

91 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγόντων ότι οι περισσότερες από τις επιχειρήσεις που δικαιούνται τις εν λόγω ενισχύσεις ασκούν αποκλειστικά τις δραστηριότητές τους σε τοπικό επίπεδο, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με πάγια νομολογία, μια ενίσχυση είναι δυνατό να επηρεάζει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να νοθεύει τον ανταγωνισμό έστω και αν η δικαιούχος επιχείρηση που ανταγωνίζεται παραγωγούς από άλλα κράτη μέλη δεν μετέχει η ίδια στις εξαγωγές. Η κατάσταση αυτή μπορεί ωσαύτως να εμφανιστεί όταν δεν υπάρχει υπερδυναμικότητα στον εν λόγω κλάδο. Συγκεκριμένα, όταν κράτος μέλος χορηγεί ενίσχυση σε επιχείρηση, η εσωτερική παραγωγή μπορεί να διατηρείται στο ίδιο επίπεδο ή και να αυξάνεται, με συνέπεια να μειώνονται οι δυνατότητες επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη να εξάγουν τα προϊόντα τους προς την αγορά αυτού του κράτους μέλους (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 1988, 102/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1988, σ. 4067, σκέψη 19· της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, προαναφερθείσα, σκέψη 27· Ισπανία κατά Επιτροπής, προαναφερθείσα, σκέψη 40, και της 17ης Ιουνίου 1999, C-75/97, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-3671, σκέψεις 47 έως 49).

92 Εν προκειμένω, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγόντων, τα καθεστώτα ποσοστώσεως που ίσχυαν, από το 1969 έως το 1993, στην αγορά των οδικών διεθνών μεταφορών και, από το 1990 έως το 1998, στην αγορά του καμποτάζ, έδωσαν τη δυνατότητα να επικρατήσει μια κατάσταση πραγματικού ανταγωνισμού εντός των ορίων των καθορισμένων ποσοστώσεων, δυνάμενη να επηρεαστεί από τη χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων. Συγκεκριμένα, δυνάμει των συναφών διατάξεων των κανονισμών 1018/68, 4059/89 και 3118/93, οι κοινοτικές άδειες, που εκδίδονταν επ' ονόματι του μεταφορέα και ήταν χρησιμοποιήσιμες για ένα και μόνον όχημα,

χορηγούνταν, εντός των εθνικών ποσοστώσεων, για διάρκεια ενός έτους όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές και για διάρκεια δύο μηνών για το καμποτάζ. Κατά τη διάρκεια αυτών των περιόδων ισχύος, οι δικαιούχοι αδείας διεθνών μεταφορών ή αδείας καμποτάζ δικαιούνταν να πραγματοποιούν, με ένα όχημα, απεριορίστως, μεταφορές εμπορευμάτων, μεταξύ των κρατών μελών της επιλογής τους ή στο εσωτερικό κάθε κράτους μέλους αντιστοίχως.

93 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή ευλόγως επομένως απέρριψε, με την προσβαλλόμενη απόφαση (σημείο VII), το επιχείρημα που προέβαλε η Ιταλική Κυβέρνηση κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, κατά το οποίο πλέον του 80 % των δικαιούχων είναι πολύ μικρές επιχειρήσεις που πραγματοποιούν αποκλειστικά τοπικές μεταφορές, διαπιστώνοντας ότι ο τοπικός χαρακτήρας της δραστηριότητας δεν συνιστά κριτήριο που παρέχει τη δυνατότητα να αποκλειστεί ότι οι ενδοκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές επηρεάζονται, από το μερικό άνοιγμα της αγοράς του καμποτάζ στον ανταγωνισμό την 1η Ιουλίου 1990.

94 Επίσης, όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές, που άνοιξαν μερικώς στον κοινοτικό ανταγωνισμό από το 1969 και ελευθερώθηκαν πλήρως από την 1η Ιανουαρίου 1993, η Επιτροπή απέρριψε, με την προσβαλλόμενη απόφαση (σημείο VII, δέκατη και ενδέκατη παράγραφος), την ένσταση που προέβαλε η Ιταλική Κυβέρνηση, κατά την οποία οι μεταφορείς της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia δεν είχαν παρά πολύ μικρή συμμετοχή σ' αυτό το είδος των μεταφορών και επομένως ο ανταγωνισμός που ασκούν στον κλάδο αυτό είναι ασήμαντος. Αφού τόνισε ότι ο περιορισμένος χαρακτήρας του ανταγωνισμού δεν αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης στον κλάδο των οδικών μεταφορών, διαπίστωσε ευλόγως ότι οι εν λόγω ενισχύσεις ενισχύουν την οικονομική θέση και, συνεπώς, τις δυνατότητες δράσεως των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia σε σχέση με τους ανταγωνιστές τους και μπορούν, ως εκ τούτου, να έχουν επιπτώσεις επί των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών.

95 Συναφώς, η άποψη των προσφευγόντων ότι η Επιτροπή έπρεπε να αποδείξει ότι ορισμένες κοινοτικές επιχειρήσεις υπέστησαν ζημία λόγω της χορηγήσεως των επίδικων ενισχύσεων ή, τουλάχιστον, ότι η κοινοτική ποσόστωση δεν είχε εξαντληθεί δεν

είναι βάσιμη. Συγκεκριμένα, αρκεί να αποδεικνύει η Επιτροπή ότι οι εξεταζόμενες ενισχύσεις είναι σε θέση να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό, χωρίς να είναι αναγκαίο να καθορίσει την εν λόγω αγορά και να αναλύσει τη δομή της καθώς και τις σχέσεις ανταγωνισμού που απορρέουν από αυτήν (προαναφερθείσα απόφαση Philip Morris κατά Επιτροπής, σκέψεις 9 έως 12).

96 Πάντως, έστω και αν υποτεθεί ότι η κοινοτική ποσόστωση είχε εξαντληθεί, το γεγονός αυτό δεν επέτρεπε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν είχαν επιπτώσεις επί της αγοράς και επί των ενδοκοινοτικών εμπορικών συναλλαγών. Συγκεκριμένα, λαμβανομένης υπόψη της ελευθερίας επιλογής που επιφυλάσσουν τα συστήματα ποσοστώσεων στους δικαιούχους των κοινοτικών αδειών, όσον αφορά, κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη στο εσωτερικό των οποίων μπορούν να πραγματοποιούν καμποτάζ ή μεταξύ των οποίων μπορούν να πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές, η εξάντληση των ποσοστώσεων αυτών δεν παρέχει, εν πάση περιπτώσει, καμία ένδειξη ως προς τη γενόμενη χρησιμοποίηση των ποσοστώσεων αυτών, ιδίως για το καμποτάζ στην Ιταλία και για τις διεθνείς μεταφορές από ή προς την Ιταλία ή, πιο συγκεκριμένα, την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia.

97 Συνεπώς, η ουσιώδης τοπική δραστηριότητα των περισσοτέρων δικαιούχων των εν λόγω ενισχύσεων και η ύπαρξη συστημάτων ποσοστώσεων δεν μπορούσαν να αποτρέψουν τις επιπτώσεις των ενισχύσεων αυτών επί των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών και επί του ανταγωνισμού.

98 Τρίτον, πρέπει να εξετασθεί η επιχειρηματολογία των προσφευγόντων ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν εμπίπτουν στο άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, λόγω του ότι οι ενισχύσεις αυτές αποσκοπούν να εξισορροπήσουν την προβαλλόμενη ως δυσμενή από άποψη ανταγωνισμού κατάσταση των δικαιούχων επιχειρήσεων.

99 Αντίθετα με την ερμηνεία των προσφευγόντων, οι προαναφερθείσες αποφάσεις Van der Kooy κ.λπ. κατά Επιτροπής (σκέψεις 28 έως 30) και της 29ης Φεβρουαρίου 1996, Βέλγιο κατά Επιτροπής (σκέψεις 10, 39 και 66), καθιερώνουν τον κανόνα ότι το

πλεονέκτημα που παρέχεται σε μια επιχείρηση, προκειμένου να διορθωθεί μια δυσμενής από άποψη ανταγωνισμού κατάσταση, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, όταν δικαιολογείται από οικονομικά κριτήρια και όταν δεν εισάγει δυσμενείς διακρίσεις μεταξύ των επιχειρηματιών που είναι εγκατεστημένοι στα διάφορα κράτη μέλη. Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν συνιστά μέτρο ενισχύσεως κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης μια προτιμησιακή τιμή που παραχωρεί μια ελεγχόμενη από το κράτος εταιρία, όταν, στο πλαίσιο της συγκεκριμένης αγοράς, η τιμή αυτή δικαιολογείται αντικειμενικά από οικονομικούς λόγους, όπως η ανάγκη αντιμετωπίσεως του ανταγωνισμού, που ασκούν στην αγορά αυτή άλλες πηγές ενεργείας (προαναφερθείσα απόφαση Van der Kooy κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 30), ή από εισαγωγές από τρίτες χώρες προκειμένου να διατηρηθεί η υφιστάμενη σημαντική πελατεία (προαναφερθείσα απόφαση Βέλγιο κατά Επιτροπής, σκέψη 39). Με άλλα λόγια, το Δικαστήριο εξέτασε, στην πρώτη περίπτωση, αν η εν λόγω προτιμησιακή τιμή είχε καθοριστεί βάσει οικονομικών κριτηρίων, σύμφωνα με πάγια νομολογία κατά την οποία, προκειμένου να χαρακτηρισθεί ένα μέτρο κρατική ενίσχυση, πρέπει να τεθεί το ερώτημα κατά πόσον ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε προβεί στην πράξη υπό τους ίδιους όρους (βλ., για παράδειγμα, την απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998, T-16/96, Cityflyer Express κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-757, σκέψη 51, και τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Fennelly στην απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Οκτωβρίου 1999, C-251/97, Γαλλία κατά Επιτροπής, μη δημοσιευθείσα ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 19). Στη δεύτερη περίπτωση, το Δικαστήριο εξέτασε κατά πόσο η προτιμησιακή αυτή τιμή παρείχε στις δικαιούχους επιχειρήσεις ένα πλεονέκτημα σε σχέση με τους εγκατεστημένους σε άλλα κράτη μέλη ανταγωνιστές τους.

100 Επιπλέον, κατά πάγια νομολογία, το γεγονός ότι ένα κράτος μέλος επιδιώκει να επιτύχει την προσέγγιση, μέσω μονομερών μέτρων, των όρων ανταγωνισμού κάποιου οικονομικού κλάδου προς αυτούς που επικρατούν σε άλλα κράτη μέλη δεν μπορεί να απαλείψει τον χαρακτήρα ενισχύσεων των μέτρων αυτών (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 1969, 6/69 και 11/69, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 193, σκέψεις 20 και 21, της 2ας Ιουλίου 1974, Ιταλία κατά Επιτροπής, που ήδη αναφέρθηκε, σκέψεις 36 έως 39, και της 19ης Μαΐου 1999, C-6/97, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-2981, σκέψη 21).

101 Εν προκειμένω, από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι επίδικες ενισχύσεις δεν μπορούν να δικαιολογηθούν ούτε από την ύπαρξη υψηλοτέρων προεξοφλητικών τόκων στην Ιταλία ούτε από τον ανταγωνισμό που ασκούν επιχειρηματίες εγκατεστημένοι στην Αυστρία, την Κροατία ή τη Σλοβενία, που επικαλούνται οι προσφεύγοντες. Συγκεκριμένα, στο μέτρο που οι ενισχύσεις αυτές παρέχουν ένα πλεονέκτημα στους δικαιούχους αυτών σε σχέση με άλλους οδικούς μεταφορείς εγκατεστημένους σε άλλες περιοχές της Ιταλίας ή σε άλλα κράτη μέλη, συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπό

την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης και μπορούν, όπως έχει ήδη κριθεί, να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό.

102 Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η επιχειρηματολογία των προσφευγόντων σχετικά με την κατάσταση από άποψη ανταγωνισμού δεν είναι επαρκώς τεκμηριωμένη, υπό το πρίσμα των ενστάσεων της Επιτροπής, δεν αποδεικνύεται ότι οι ισχύοντες στην Ιταλία προεξοφλητικοί τόκοι καθώς και η κατάσταση των Αυστριακών, Κροατών και Σλοβένων οδικών μεταφορέων περιάγουν τους οδικούς μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στην περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia σε δυσμενή θέση από άποψη ανταγωνισμού.

103 Τέλος, η αιτίαση σχετικά με την ανεπάρκεια της αιτιολογίας της προσβαλλομένης αποφάσεως όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης πρέπει επίσης να απορριφθεί.

104 Σύμφωνα με πάγια νομολογία, από την αιτιολογία πρέπει να προκύπτει κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική του κοινοτικού οργάνου που εκδίδει την πράξη κατά τρόπο που να καθιστά δυνατό στον κοινοτικό δικαστή να ασκεί τον έλεγχό του και στους ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους που δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου προκειμένου να υπερασπίσουν τα δικαιώματά τους. Η αιτιολογία πρέπει να κρίνεται βάσει του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται καθώς και του συνόλου των κανόνων δικαίου που διέπουν το σχετικό θέμα. Μολονότι η Επιτροπή δεν υποχρεούται να απαντά, με την αιτιολογία μιας αποφάσεως, σε όλα τα πραγματικά και νομικά ζητήματα τα οποία εγείρουν οι ενδιαφερόμενοι κατά τη διοικητική διαδικασία, πρέπει ωστόσο να λαμβάνει υπόψη όλα τα στοιχεία που ασκούν επιρροή στην προκειμένη περίπτωση (απόφαση του Πρωτοδικείου της 25ης Ιουνίου 1998, Τ-371/94 και Τ-394/94, British Airways κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-2405, σκέψεις 89, 94 και 95).

105 Εν προκειμένω, από τις ανωτέρω αναπτύξεις προκύπτει ότι η Επιτροπή διέλαβε κατά τρόπο σύντομο αλλά σαφή, στην προσβαλλόμενη απόφαση, τους λόγους για τους οποίους οι εν λόγω ενισχύσεις είναι ικανές να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, απέκρουσε τις αντιρρήσεις που διατύπωσε η Ιταλική Κυβέρνηση κατά τη διοικητική διαδικασία.

106 Για όλους αυτούς τους λόγους, οι λόγοι ακυρώσεως που αντλούνται από την παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης και από την ανεπάρκεια της αιτιολογίας πρέπει να απορριφθούν.

Επί της προβαλλόμενης παραβάσεως του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχεία α' και γ', της Συνθήκης και του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70, καθώς και επί της προβαλλομένης πλημμελούς αιτιολογίας

— Επιχειρήματα των διαδίκων

107 Όλοι οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή, διαπιστώνοντας ότι οι ενισχύσεις στις χρηματοδοτικές μισθώσεις για την αγορά νέων οχημάτων και οι λοιπές επίμαχες ενισχύσεις δεν πληρούσαν τους απαιτούμενους όρους προκειμένου να τύχουν των απαλλαγών που προβλέπουν το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης και το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70, παρέβη τις διατάξεις αυτές και παρέλειψε να αιτιολογήσει επαρκώς από νομική άποψη την προσβαλλόμενη απόφαση επί του σημείου αυτού.

108 Στις υποθέσεις T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98 έως T-6/98 και T-23/98, οι προσφεύγοντες υποστήριξαν ότι οι επίδικες ενισχύσεις προβλέφθηκαν προσωρινώς προκειμένου να διορθώσουν τις διαρθρωτικές δυσχέρειες που οφείλονταν στην υπερεκμετάλλευση του απηρχαιωμένου υλικού και του υπαλληλικού προσωπικού προκαλώντας κίνδυνο σοβαρών επιπτώσεων στον τομέα της ασφάλειας. Επομένως, οι ενισχύσεις αυτές δεν αποσκοπούσαν στην αύξηση της συνολικής παραγωγικής ικανότητας, αλλά στην αναδιάρθρωση του κλάδου προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών. Οι ενισχύσεις αυτές προορίζονταν να διευκολύνουν την ανάπτυξη ορισμένων δραστηριοτήτων και δεν αλλοίωσαν τους όρους των εμπορικών συναλλαγών «κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον», κατά την έννοια του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης. Επιπλέον, ενώπιον σοβαρών διαρθρωτικών δυσχερειών, οι ενισχύσεις αυτές αποσκοπούσαν να συμβάλουν στην αποτελεσματικότερη ικανοποίηση των αναγκών της αγοράς των μεταφορών, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70.

109 Κατά τους προσφεύγοντες στις υποθέσεις T-312/97, T-315/97, T-1/98 και T-3/98 έως T-6/98, οι εν λόγω ενισχύσεις δεν προκάλεσαν αύξηση της μεταφορικής ικανότητας, στον βαθμό που οι άδειες καμποτάζ, που υπόκεινται σε ποσοστώσεις, δεν ισχύουν παρά μόνο για συγκεκριμένο όχημα και δεν μπορούν να μεταβιβαστούν.

110 Κατά την άποψη του συνόλου των προσφευγόντων, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν στηρίζεται σε κανένα αποδεικτικό στοιχείο όσον αφορά τον χαρακτηρισμό των ενισχύσεων στις χρηματοδοτικές μισθώσεις ως ενισχύσεων για τη λειτουργία και την προβαλλόμενη ασυμβατότητα των εν λόγω ενισχύσεων με το κοινό συμφέρον.

111 Στις υποθέσεις T-315/97, T-1/98 και T-3/98 έως T-6/98, οι προσφεύγοντες υπογραμμίζουν ότι οι εν λόγω ενισχύσεις συνιστούσαν ενισχύσεις επενδύσεων που αποσκοπούσαν στη δημιουργία υποδομής (κατασκευή, αγορά, επέκταση των εγκαταστάσεων), στην αύξηση και στην ανανέωση του ακίνητου και κινητού εξοπλισμού και στην ανανέωση των μεταφορικών μέσων.

112 Σύμφωνα με τους προσφεύγοντες στην υπόθεση T-312/97, οι ενισχύσεις αυτές δεν συνιστούν ενισχύσεις για τη λειτουργία, διότι δεν έχουν ως αντικείμενο τη βελτίωση της χρηματοπιστωτικής καταστάσεως των δικαιούχων επιχειρήσεων, αλλά την ευθυγράμμιση της θέσεώς τους από άποψη ανταγωνισμού προς αυτή των οδικών μεταφορέων που είναι εγκατεστημένοι, ιδίως, στην Αυστρία, την Κροατία και τη Σλοβενία.

113 Εξάλλου, στην υπόθεση T-298/97, οι προσφεύγοντες παρατηρούν ότι οι εν λόγω ενισχύσεις αποσκοπούν στην ήδη προγραμματισμένη αναδιάρθρωση του κλάδου των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαρισμό τρίτων, διευκολύνοντας την ανανέωση του υλικού. Οι ενισχύσεις αυτές δικαιολογούνται από τις απαιτήσεις που συνδέονται με την ασφάλεια και την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης.

114 Στις υποθέσεις T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98 έως T-6/98 και T-23/98, οι προσφεύγοντες υποστηρίζουν ότι οι ενισχύσεις αυτές ενέπιπταν στο πλαίσιο μιας συγκεκριμένης διαδικασίας αναδιάρθρωσης, αναγκαίας για την προστασία της ασφάλειας του περιβάλλοντος. Η διαδικασία αυτή αναλήφθηκε από την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia, η οποία επεξεργάστηκε, το 1988, το πρώτο ολοκληρωμένο περιφερειακό πρόγραμμα μεταφορών καθορίζοντας τους προσανατολισμούς των προγραμμάτων για τις επεμβάσεις που προορίζονταν να εκσυγχρονίσουν και να εξορθολογίσουν το σύνολο του συστήματος των μεταφορών.

115 Στις υποθέσεις T-313/97 και T-23/98, οι προσφεύγοντες τονίζουν ότι, σύμφωνα με τη συμπληρωματική έκθεση, την οποία η Επιτροπή αγνόησε κατά τη διοικητική διαδικασία, ένα πρόγραμμα αναδιαρθρώσεως, προορισμένο να παράσχει τη δυνατότητα προσαρμογής του τροχαίου υλικού των οικείων επιχειρήσεων προς τους κανόνες ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος που προβλέπουν οι κανονιστικές ρυθμίσεις των γειτονικών κρατών, τελούσε υπό επεξεργασία.

116 Στις υποθέσεις T-312/97, T-313/97 και T-23/98, οι προσφεύγοντες φρονούν ότι η ύπαρξη ενός προγράμματος και/ή μιας διαδικασίας αναδιαρθρώσεως δεν απαιτείται από τον κοινοτικό κανονισμό, για την εφαρμογή εξαιρέσεως από την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων.

117 Επιπλέον, στις υποθέσεις T-600/97 έως T-607/97, οι προσφεύγοντες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι παρέλειψε να εξετάσει σε βάθος τη δυνατότητα εφαρμογής των εξαιρέσεων που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχεία α' και γ', της Συνθήκης υπέρ των εν λόγω ενισχύσεων. Επικαλούμενες τον στόχο αριθ. 2 (μετατροπή των περιφερειών, παραμεθορίων περιοχών ή τμημάτων περιοχών που πλήττονται σοβαρά από τον βιομηχανικό μαρασμό) και τον στόχο αριθ. 5α (στο πλαίσιο της αναμόρφωσης της κοινής γεωργικής πολιτικής, προώθηση της ανάπτυξης των αγροτικών περιοχών) των διαρθρωτικών ταμείων, που καθορίζει το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2052/88 του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 1988, για την αποστολή των διαρθρωτικών ταμείων, την αποτελεσματικότητά τους και τον συντονισμό των παρεμβάσεών τους μεταξύ τους καθώς και με τις παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και των άλλων υφιστάμενων χρηματοδοτικών οργάνων (ΕΕ L 185, σ. 9), οι προσφεύγοντες αιτιώνται την Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη της το γεγονός ότι «ένα μεγάλο μέρος του εδάφους της περιφέρειας κατα-

νέμεται μεταξύ των περιοχών σε βιομηχανικό μαραμό (στόχος αριθ. 2) και των μειονεκτουσών περιοχών (στόχος αριθ. 5β)».

118 Η Ιταλική Κυβέρνηση φρονεί ότι οι εν λόγω ενισχύσεις έπρεπε να τύχουν εξαιρέσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70, και βάσει των κλαδικών ενισχύσεων που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης.

119 Τέλος, το σύνολο των προσφευγόντων καθώς και η Ιταλική Κυβέρνηση υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν αιτιολόγησε την προσβαλλόμενη απόφαση, αλλά περιορίστηκε να διατυπώσει απλώς επιφυλάξεις ως προς τη συμβατότητα των ενισχύσεων για τη χρηματοδοτική μίσθωση προς απόκτηση νέων οχημάτων (σημείο VIII, έκτη παράγραφος).

120 Η Επιτροπή υποστηρίζει, πρώτον, ότι οι προϋποθέσεις που απαιτεί το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70, σχετικά με την ύπαρξη υπερδυναμικότητας που προκαλεί σοβαρές διαρθρωτικές δυσχέρειες στον κλάδο των μεταφορών και σχετικά με την ύπαρξη ενός σχεδίου εξυγιάνσεως, δεν συντρέχουν εν προκειμένω.

121 Δεύτερον, ελλείψει σχεδίου αναδιαρθρώσεως, δεν ήταν δυνατό να αποδειχθεί ότι οι αμφισβητούμενες ενισχύσεις συνιστούσαν πρόγραμμα κοινού ενδιαφέροντος δυνάμενο να αντισταθμίσει τις στρεβλωτικές επιπτώσεις τους επί του ανταγωνισμού και των εμπορικών συναλλαγών, όπως απαιτεί το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης. Επιπλέον, οι ενισχύσεις για τη χρηματοδοτική μίσθωση προς απόκτηση νέου τροχαίου υλικού συνιστούν ενισχύσεις υπέρ της λειτουργίας.

122 Στις υποθέσεις T-600/97 έως T-607/97, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, στην προσβαλλόμενη απόφαση (σημείο VIII), εξέτασε τη δυνατότητα εφαρμογής, εν προκειμένω,

των εξαιρέσεων που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχεία α' και γ', της Συνθήκης υπέρ των εν λόγω ενισχύσεων.

123 Τρίτον, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν πάσχει ανεπάρκεια ή έλλειψη αιτιολογίας. Όλες οι ενστάσεις που διατύπωσε η Ιταλική Κυβέρνηση κατά τη διοικητική διαδικασία εξετάζονται πράγματι σε αυτήν.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

124 Έστω και αν υποτεθεί, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγοντες, ότι οι εν λόγω ενισχύσεις εντάσσονταν στο πλαίσιο μιας συγκεκριμένης διαδικασίας αναδιαρθρώσεως του οικείου κλάδου που χαρακτηριζόταν από την υπερβολική εκμετάλλευση ενός απηρχαιωμένου υλικού, με σκοπό ιδίως τη βελτίωση της ασφάλειας, και ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν αύξησαν το συνολικό δυναμικό των μεταφορών, πράγμα που δεν αποδεικνύεται, οι ενισχύσεις αυτές δεν πληρούν εντούτοις τα κριτήρια που τάσσει το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70 και το άρθρο 92, παράγραφος 3, της Συνθήκης, αντιστοίχως, προκειμένου να μπορέσουν να τύχουν εξαιρέσεως.

125 Πρώτον, το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70 επιτρέπει αποκλειστικά και μόνον, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, τις ενισχύσεις που χορηγούνται με σκοπό να εξαλείψουν, στο πλαίσιο ενός σχεδίου εξυγιάνσεως, μια υπερδυναμικότητα που προκαλεί σοβαρές διαρθρωτικές δυσχέρειες.

126 Πάντως, εν προκειμένω, από κανένα στοιχείο της δικογραφίας δεν προκύπτει η ύπαρξη τέτοιας υπερδυναμικότητας. Αντιθέτως, από την προσβαλλόμενη απόφαση (σημείο VIII, τρίτη παράγραφος) προκύπτει ότι, στις παρατηρήσεις τους επί της αποφάσεως σχετικά με την έναρξη της διαδικασίας, οι ιταλικές αρχές τόνισαν ότι στην περιφέρεια της Friuli-Venezia Giulia «δεν υπάρχει πλεονάζον δυναμικό στον

κλάδο, αλλά (...) αντίθετα το μέγεθος του στόλου των οχημάτων υπολείπεται κατά 20 % περίπου των πραγματικών αναγκών, δηλαδή παρατηρείται υπερβολική εκμετάλλευση των μέσων και του προσωπικού που υπάρχουν στην περιφέρεια». Ο ισχυρισμός αυτός, που δεν αντικρούστηκε από την Ιταλική Κυβέρνηση, ενισχύεται από το γεγονός που επικαλούνται οι προσφεύγοντες, ότι οι επίδικες ενισχύσεις αποσκοπούν στην άρση των διαρθρωτικών δυσχερειών που οφείλονται στην υπερβολική εκμετάλλευση του υλικού και του προσωπικού.

127 Επιπλέον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα εν λόγω συστήματα ενισχύσεων ουδόλως αναφέρονται στην ανάγκη να μην αυξηθεί το δυναμικό του κλάδου και δεν περιέχουν κανέναν όρο προς αποτροπή της αυξήσεως αυτής.

128 Δεύτερον, όσον αφορά τις εξαιρέσεις υπέρ των κλαδικών ενισχύσεων που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης, πρέπει να σημειωθεί ότι, εν προκειμένω, οι επίδικες ενισχύσεις δεν εμπίπτουν σε κάποιον από τους κοινοτικούς κανόνες που καθορίζουν, σε συνάρτηση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, τις κατευθύνσεις που ακολουθεί η Επιτροπή κατά την εφαρμογή, μεταξύ άλλων, της διατάξεως αυτής (για παράδειγμα, τους προαναφερθέντες κανόνες για τις ενισχύσεις στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που εξαιρούν τις καταβαλλόμενες στον κλάδο των μεταφορών ενισχύσεις από το πεδίο εφαρμογής τους). Ωστόσο, οι ενισχύσεις που δεν εμπίπτουν σ' έναν από τους κανόνες αυτούς μπορούν να τύχουν εξαιρέσεως, όταν σκοπούν να διευκολύνουν την ανάπτυξη ορισμένων δραστηριοτήτων, χωρίς ωστόσο να αλλοιώνουν τους όρους των εμπορικών συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, σύμφωνα με το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης.

129 Ο κοινοτικός δικαστής έχει ερμηνεύσει τη διάταξη αυτή υπό την έννοια ότι οι οικονομικής φύσεως εκτιμήσεις στο πλαίσιο εφαρμογής της διατάξεως αυτής πρέπει να πραγματοποιούνται εντός κοινοτικού πλαισίου, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η Επιτροπή έχει την υποχρέωση να εξετάζει τον αντίκτυπο της ενισχύσεως στον ανταγωνισμό και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Στην Επιτροπή εναπόκειται, στο πλαίσιο της εξετάσεως αυτής, να σταθμίσει τα ευεργετικά και τα αρνητικά αποτελέσματα της ενισχύσεως επί των όρων των εμπορικών συναλλαγών και επί της διατηρήσεως ανόθευτου ανταγωνισμού (προαναφερθείσες αποφάσεις Philip Morris κατά Επιτροπής, σκέψεις 24 και 26, Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 51, και British Airways κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψεις 282 και 283).

130 Πάντως, πρέπει να υπομνησθεί ότι το άρθρο 92, παράγραφος 3, της Συνθήκης απονέμει στην Επιτροπή ευρεία διακριτική ευχέρεια προκειμένου να εκδίδει αποφάσεις που αφορούν εξαίρεση από την αρχή του ασυμβιβάστου των κρατικών ενισχύσεων με την κοινή αγορά, που διατυπώνεται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού. Ο έλεγχος στον οποίο πρέπει να προβεί η Επιτροπή συνεπάγεται τη λήψη υπόψη και την εκτίμηση σύνθετων γεγονότων και περιστάσεων οικονομικού χαρακτήρα. Δεδομένου ότι ο κοινοτικός δικαστής δεν μπορεί να υποκαταστήσει τον συντάκτη της αποφάσεως αυτής στην εκτίμησή του των πραγματικών περιστατικών, ιδίως επί του οικονομικού επιπέδου, ο έλεγχος του Πρωτοδικείου πρέπει, συναφώς, να περιορίζεται στην εξακρίβωση της τηρήσεως των κανόνων διαδικασίας και αιτιολογήσεως, καθώς και του υποστατού των πραγματικών περιστατικών, της ελλείψεως προδήλου σφάλματος εκτιμήσεως και καταχρήσεως εξουσίας (βλ., για παράδειγμα, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Philip Morris, σκέψεις 17 και 24, Tubemeuse, σκέψη 56· της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, σκέψη 34, και την απόφαση του Πρωτοδικείου της 5ης Νοεμβρίου 1997, T-149/95, Ducros κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-2031, σκέψη 63).

131 Εν προκειμένω, από τη δικογραφία προκύπτει ότι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγόντων, οι ιταλικές αρχές δεν προσκόμισαν, κατά τη διοικητική διαδικασία, κανένα συγκεκριμένο στοιχείο που να αφορά, μεταξύ άλλων, ένα συγκεκριμένο και λεπτομερειακό πρόγραμμα αναδιαρθρώσεως του κλάδου των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων. Αντιθέτως, τόνισαν ότι, στο άμεσο μέλλον, κανένα πρόγραμμα αναδιαρθρώσεως δεν απαιτείτο και περιορίστηκαν να παραπέμψουν, εξάλλου, σε πιθανά μέτρα με σκοπό τον εξορθολογισμό του κλάδου, μέσω, μεταξύ άλλων, μέτρων για την ενθάρρυνση των συγχωνεύσεων και κινήτρων για συνδυασμένες μεταφορές, που έπρεπε να θεσπίσει προσεχώς η περιφερειακή διοίκηση (συμπληρωματική έκθεση, σημεία 2 έως 4, δεύτερη παράγραφος).

132 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εκτίμησε, χωρίς να υπερβεί τα όρια της εξουσίας της εκτιμήσεως, ότι τα στοιχεία που είχε στη διάθεσή της δεν της έδιναν τη δυνατότητα να διαπιστώσει ότι οι εν λόγω ενισχύσεις συνοδεύονταν από πρόγραμμα κοινού συμφέροντος, όπως, για παράδειγμα, ένα πρόγραμμα αναδιαρθρώσεως.

133 Επιπλέον, η Επιτροπή ορθώς διαπίστωσε ότι ορισμένες από τις επίδικες ενισχύσεις, όπως οι ενισχύσεις για τη χρηματοδοτική μίσθωση για την αγορά τροχαίου υλικού με σκοπό την ανανέωση του υφιστάμενου στόλου οχημάτων που ήταν απηρχαιωμένος, σύμφωνα με τη συμπληρωματική έκθεση, συνιστούσαν ενισχύσεις υπέρ της λειτουργίας, στις οποίες η εξαίρεση του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχείο γ', της Συνθήκης δεν ισχύει (προαναφερθείσα απόφαση Siemens κατά Επιτροπής, σκέψεις 77 και 78). Συγκεκριμένα, όπως ακριβώς η αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων αντιπροσωπεύει μια δαπάνη που όλες οι οδικές μεταφορικές επιχειρήσεις πρέπει κατά κανόνα να υφίστανται να μπορέσουν να συνεχίσουν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στην αγορά με ανταγωνιστικούς όρους, οι ενισχύσεις αυτές παρέχουν τεχνητή στήριξη της χρηματοδοτικής καταστάσεως των δικαιούχων επιχειρήσεων εις βάρος των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων.

134 Τρίτον, όσον αφορά τις εξαιρέσεις υπέρ των ενισχύσεων που προβλέπει το άρθρο 92, παράγραφος 3, στοιχεία α' και γ', της Συνθήκης, αρκεί η διαπίστωση ότι οι προσφεύγοντες περιορίζονται να δηλώσουν ότι τμήμα της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia είναι επιλέξιμο για ένα διαρθρωτικό πρόγραμμα βάσει των στόχων αριθ. 2 και 5β. Δεν προβάλλουν κανένα επιχείρημα κατά της αιτιολογίας της προσβαλλομένης αποφάσεως σύμφωνα με την οποία, έστω και αν υποτεθεί ότι τα δύο τρίτα του εδάφους της περιφέρειας ανήκουν σε μειονεκτούσες περιοχές και σε περιοχές σε βιομηχανικό μαρασμό, όπως υποστήριξε η Ιταλική Κυβέρνηση κατά τη διοικητική διαδικασία, οι εν λόγω ενισχύσεις δεν μπορούν, ωστόσο, να τύχουν εξαιρέσεως ως περιφερειακές ενισχύσεις διότι, αφενός, δεν εντάσσονται σε ένα πρόγραμμα περιφερειακής αναπτύξεως και, αφετέρου, η περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia δεν ανήκει στις περιφέρειες που μπορούν να τύχουν παρόμοιας εξαιρέσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχεία α' και γ', της Συνθήκης. Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι πάσχει ως προς το σημείο αυτό.

135 Για όλους αυτούς τους λόγους, οι λόγοι ακυρώσεως που αντλούνται από την παράβαση του άρθρου 92, παράγραφος 3, στοιχεία α' και γ', της Συνθήκης και το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο δ', του κανονισμού 1107/70 καθώς και από πλημμελή αιτιολογία πρέπει να απορριφθούν.

Επί του φερόμενου ως εσφαλμένου χαρακτηρισμού των επίδικων ενισχύσεων ως νέων ενισχύσεων

— Επιχειρήματα των διαδίκων

136 Οι προσφεύγοντες, υποστηριζόμενοι από την Ιταλική Κυβέρνηση, υποστηρίζουν ότι οι εν λόγω ενισχύσεις πρέπει να χαρακτηρισθούν ως υφιστάμενες ενισχύσεις, διότι προβλέπονται από νόμους προγενέστερους της ελευθερώσεως του οικείου κλάδου.

137 Η Επιτροπή υποστηρίζει, αντιθέτως, ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως υφιστάμενες ενισχύσεις, διότι θεσπίστηκαν μετά την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης, και προβάλλει ότι οι ενισχύσεις αυτές δεν αποτέλεσαν αντικείμενο ούτε ελέγχου ούτε αδείας, ρητής ή σιωπηρής, εκ μέρους της. Επομένως, συνιστούν νέες ενισχύσεις που εμπίπτουν στο άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης οι ενισχύσεις που από το 1981 προορίζονται για τις επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών και οι ενισχύσεις που χορηγούνται στις επιχειρήσεις που ασκούν τη δραστηριότητά τους σε τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο, από 1ης Ιουλίου 1990.

138 Συγκεκριμένα, η εκτέλεση νόμων που καθιέρωναν κρατικές επιδοτήσεις, κατά την περίοδο που αυτές δεν συνιστούσαν ενισχύσεις εμπίπτουσες στο άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, δεν επιτρέπει να χαρακτηρισθούν οι επιδοτήσεις αυτές ως υφιστάμενες ενισχύσεις. Αφ' ης στιγμής οι επιδοτήσεις αυτές, που χορηγούνταν κατ' εφαρμογήν νόμων μεταγενέστερων της ενάρξεως ισχύος της Συνθήκης, εμπίπτουν στο άρθρο 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, οι νόμοι αυτοί δεν μπορούν πλέον να εκτελούνται παρά μόνον αφού υποβληθούν στον έλεγχο της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος υποχρεούται τότε να αναστείλει την εφαρμογή τους και να τους κοινοποιήσει στην Επιτροπή υπό τη μορφή σχεδίου.

139 Εν προκειμένω, οι προβλέποντες τις εν λόγω ενισχύσεις νόμοι έπρεπε να κοινοποιηθούν στην Επιτροπή ως διατάξεις που θεσπίζουν νέες ενισχύσεις, κατά την έκδοσή τους το 1981 και το 1985 αντιστοίχως, στον βαθμό που η αγορά των διεθνών οδικών μεταφορών ήταν ανοικτή στον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό από το 1969, ανεξαρτήτως του χαρακτηρισμού των καταβαλλομένων στις επιχειρήσεις ενισχύσεων.

140 Εξάλλου, έστω και αν γίνει δεκτό ότι πριν από την ελευθέρωση της αγοράς του καμποτάζ, οι ενισχύσεις που χορηγούνταν στις τοπικές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών μπορούσαν να εξομοιωθούν προς «υφιστάμενες» κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 93, παράγραφος 1, της Συνθήκης, γεγονός που η Επιτροπή αμφισβητεί, οι ενισχύσεις αυτές θα έπρεπε παρ' όλ' αυτά να αποτελέσουν αντικείμενο προηγούμενης κοινοποίησης, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης, κατά τη στιγμή που θα άνοιγε η αγορά αυτή. Συγκεκριμένα, η ελευθέρωσή της από 1ης Ιουλίου 1990 έθεσε τις δικαιούχους επιχειρήσεις σε ανταγωνισμό με τις λοιπές κοινοτικές επιχειρήσεις και τροποποίησε ουσιωδώς τις επιπτώσεις των επίδικων ενισχύσεων επί των ενδοκοινοτικών εμπορικών συναλλαγών και επί του ανταγωνισμού. Το γεγονός αυτό, μακράν του να μπορεί να θεωρηθεί ως ασήμαντη τροποποίηση υφιστάμενης ενισχύσεως, έπρεπε αντιθέτως να εξομοιωθεί με θέσπιση ή τροποποίηση ενισχύσεως.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

141 Πρέπει να κριθεί το ζήτημα κατά πόσον οι ενισχύσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο ενός συστήματος ενισχύσεων που θεσπίστηκε πριν από το άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό πρέπει να θεωρούνται, από την ημερομηνία της ελευθερώσεως αυτής, ως νέες ενισχύσεις ή ως υφιστάμενες ενισχύσεις.

142 Κατά πάγια νομολογία, αποτελούν υφιστάμενες ενισχύσεις οι ενισχύσεις που θεσπίστηκαν πριν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ή της προσχωρήσεως του

ενδιαφερομένου κράτους μέλους στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες και εκείνες που εφαρμόστηκαν νομοτύπως υπό τις προβλεπόμενες στο άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης προϋποθέσεις (προαναφερθείσα απόφαση του Δικαστηρίου Banco Exterior de España, σκέψη 19, και της 17ης Ιουνίου 1999, C-295/97, Piaggio, Συλλογή 1999, σ. I-3735, σκέψη 48).

143 Ωσαύτως, ένα σύστημα ενισχύσεων που θεσπίζεται σε μια αγορά αρχικά κλειστή στον ανταγωνισμό πρέπει να θεωρείται, κατά την ελευθέρωση της αγοράς αυτής, ως υφιστάμενο σύστημα ενισχύσεων, στο μέτρο που δεν ενέπιπτε, κατά τον χρόνο θεσπίσεώς του, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης, το οποίο ισχύει αποκλειστικά στους τομείς που είναι ανοικτοί στον ανταγωνισμό, λαμβανομένων υπόψη των όρων που διατυπώνονται στη διάταξη αυτή, σχετικά με τον επηρεασμό των μεταξύ των κρατών μελών εμπορικών συναλλαγών και των επιπτώσεων επί του ανταγωνισμού.

144 Συγκεκριμένα, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της Επιτροπής, η ελευθέρωση αυτή, που δεν μπορεί να καταλογιστεί στις αρμόδιες αρχές του συγκεκριμένου κράτους μέλους, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ουσιώδης τροποποίηση του συστήματος ενισχύσεων υποκείμενη στην υποχρέωση κοινοποιήσεως που προβλέπει το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Αντιθέτως, η ελευθέρωση αυτή καθορίζει τη δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων της Συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις σε ορισμένους ιδιαίτερους κλάδους όπως αυτός των μεταφορών, που αρχικά ήταν κλειστός στον ανταγωνισμό.

145 Εν προκειμένω, δεδομένου ότι ο κλάδος των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων ήταν ανοικτός στον ανταγωνισμό με τον κανονισμό 1018/68 από το 1969, τα εν λόγω συστήματα ενισχύσεων, που θεσπίστηκαν το 1981 και το 1985, ενέπιπταν κατά τον χρόνο της θεσπίσεώς τους στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης και έπρεπε, ως εκ τούτου, να θεωρηθούν ως νέα συστήματα ενισχύσεων υποκείμενα, ως τοιαύτα, στην υποχρέωση κοινοποιήσεως που προβλέπει το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

146 Αντιθέτως, στο μέτρο που η αγορά του καμποτάζ ελευθερώθηκε με τον κανονισμό 4059/89 μόλις από 1ης Ιουλίου 1990, τα εν λόγω συστήματα ενισχύσεων δεν ενέπιπταν, κατά τον χρόνο της θεσπίσεώς τους το 1981 και το 1985, όσον αφορά τις χορηγούμενες ενισχύσεις στον κλάδο των τοπικών, περιφερειακών ή εθνικών μεταφορών, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 92, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

147 Συνεπώς, οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν σε επιχειρήσεις που πραγματοποιούν αποκλειστικά αυτό το είδος μεταφορών πρέπει να χαρακτηρισθούν ως υφιστάμενες ενισχύσεις και δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο, ενδεχομένως, παρά μόνον μιας αποφάσεως περί ασυμβιβάστου που παράγει αποτελέσματα για το μέλλον.

148 Συγκεκριμένα, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 93, παράγραφοι 1 και 2, της Συνθήκης και σύμφωνα με την αρχή της ασφάλειας δικαίου, στο πλαίσιο του αδιάλειπτου ελέγχου της των υφισταμένων ενισχύσεων, η Επιτροπή είναι αποκλειστικά αρμόδια να επιβάλει την κατάργηση ή την τροποποίηση των ενισχύσεων αυτών εντός της προθεσμίας που αυτή τάσσει. Συνεπώς, οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να χορηγούνται νομοτύπως ενόσω η Επιτροπή δεν έχει διαπιστώσει το ασυμβίβαστό τους (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 30ής Ιουνίου 1992, C-47/91, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. I-4145, σκέψεις 23 και 25, και Banco Exterior de España, που αναφέρθηκε ήδη, σκέψη 20).

149 Ο τρίτος λόγος ακυρώσεως, που αντλείται από τον εσφαλμένο χαρακτηρισμό των εν λόγω ενισχύσεων ως νέων ενισχύσεων, πρέπει ως εκ τούτου να γίνει δεκτός, κατά το μέτρο που αφορά τις ενισχύσεις που χορηγούνται σε επιχειρήσεις που πραγματοποιούν αποκλειστικά τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές.

150 Συνεπώς, η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί στον βαθμό που κηρύσσει παράνομες, με το άρθρο 2, τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990 στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν αποκλειστικά τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές, και επιβάλλει, με το άρθρο 5, την επιστροφή τους.

Επί της προβαλλομένης παραβιάσεως των αρχών της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της αναλογικότητας, καθώς και επί της προβαλλομένης ελλείψεως αιτιολογίας, όσον αφορά την έντοκη επιστροφή των εν λόγω ενισχύσεων

— Επιχειρήματα των διαδίκων

151 Όσον αφορά την ημερομηνία από της οποίας η προσβαλλόμενη απόφαση επιβάλλει την υποχρέωση επιστροφής των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στον κλάδο των διεθνών μεταφορών, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-298/97 καθώς και η Ιταλική Κυβέρνηση υποστηρίζουν, κατ' αρχάς, ότι το άρθρο 4, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως που προβλέπει την επιστροφή των ασυμβίβαστων με τη Συνθήκη ενισχύσεων, διαπιστώνει απερίφραστα το ασυμβίβαστο των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990 και δεν μπορεί συνεπώς να ερμηνευθεί υπό το φως των αιτιολογικών σκέψεων της ανωτέρω αποφάσεως.

152 Εξάλλου, το σύνολο των προσφευγόντων, που υποστηρίζονται από την Ιταλική Κυβέρνηση η οποία συντάσσεται με την επιχειρηματολογία τους, υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αντίκειται στην αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης στο μέτρο που επιβάλλει την επιστροφή των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990. Συγκεκριμένα, οι δικαιούχοι επιχειρήσεις επαναπαύθηκαν στη νομιμότητα των ενισχύσεων που είχαν θεσπιστεί και καταβάλλονταν από πολλά έτη.

153 Οι προσφεύγοντες στην υπόθεση Τ-298/97 υποστηρίζουν ότι η εμπιστοσύνη των δικαιούχων επιχειρήσεων ενισχύθηκε, εν προκειμένω, από το γεγονός ότι η ελευθέρωση της αγοράς του καμποτάζ συντελέστηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής των αμφισβητουμένων περιφερειακών νόμων και από το ότι είχε παρέλθει σημαντικό χρονικό διάστημα από την ελευθέρωση αυτή έως την έναρξη της διαδικασίας από την Επιτροπή. Επιπλέον, η ανακοίνωση της 24ης Νοεμβρίου 1983 (ΕΕ 1983, C 318, σ. 3) σχετικά με την υποχρέωση κοινοποιήσεως που προβλέπει το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης, την οποία παραθέτει η Επιτροπή, δεν έχει παρά ασήμαντη αξία, καθώς είναι προγενέστερη της ψηφίσεως του νόμου υπ' αριθ. 4/1985. Τέλος, η νομολογία του Δικαστηρίου, κατά την οποία ένας επιμελής

επιχειρηματίας πρέπει να είναι σε θέση να βεβαιωθεί ότι τηρήθηκε η διαδικασία του άρθρου 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης, δεν μπορεί να εφαρμοστεί εν προκειμένω, λόγω του ότι η πλειονότητα των δικαιούχων ήταν μικρές επιχειρήσεις, στις οποίες δεν μπορεί να προσαφθεί ότι δεν γνώριζαν πλήρως και σαφώς τις αποφάσεις των εθνικών και κοινοτικών αρχών όσον αφορά τις εν λόγω ενισχύσεις.

154 Στην υπόθεση T-312/97, οι προσφεύγοντες παρατηρούν ότι η νομιμότητα των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στον κλάδο των εθνικών μεταφορών, πριν από την 1η Ιουλίου 1990, δημιούργησε δικαιολογημένη εμπιστοσύνη για τη νομιμότητα του συνόλου των εν λόγω ενισχύσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων του κλάδου των διεθνών μεταφορών. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι χρησιμοποιούνταν τα ίδια οχήματα και για τα δύο είδη μεταφορών, ήταν δυσχερές να οριοθετηθούν οι ενισχύσεις που χορηγούνταν για τα οχήματα που διετίθεντο στις διεθνείς μεταφορές.

155 Κατά τους προσφεύγοντες στις υποθέσεις T-312/97, T-315/97, T-1/98 και T-3/98 έως T-6/98, η νομολογία σχετικά με την προστασία της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης είναι αντιφατική. Αφενός, η νομολογία αυτή θέτει την αρχή ότι μια εθνική ρύθμιση που κατοχυρώνει την προστασία της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφάλειας δικαίου κατά την αναζήτηση παράνομων ενισχύσεων δεν αντίκειται προς το κοινοτικό δίκαιο. Αφετέρου, η ίδια νομολογία παρέχει εντούτοις τη δυνατότητα στην Επιτροπή να επιβάλει την επιστροφή των ενισχύσεων αυτών.

156 Επιπλέον, όλοι οι προσφεύγοντες φρονούν ότι η προσβαλλόμενη απόφαση στο μέτρο που αφορά την υποχρέωση επιστροφής των επίδικων ενισχύσεων παραβιάζει την αρχή της αναλογικότητας. Οι ενισχύσεις αυτές είχαν ασήμαντες επιπτώσεις επί της καταστάσεως των δικαιούχων επιχειρήσεων και, ως εκ τούτου, η Κοινότητα δεν είχε κανένα συμφέρον για την επαναφορά των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση. Επιπλέον, η καταβολή των ενισχύσεων αυτών αντιπροσωπεύει, για τις επιχειρήσεις που τις έλαβαν, μια πολύ σημαντική επιβάρυνση δυνάμενη να οδηγήσει ενδεχομένως στην εξαφάνιση πολλών εξ αυτών από την αγορά και να προκαλέσει έτσι πολύ σοβαρή κρίση στον τομέα της απασχόλησης και κοινωνική κρίση ούτως ώστε η επιστροφή αυτή να είναι σχεδόν αδύνατη. Η αναζήτηση των ενισχύσεων αυτών θα επανέφερε, με βεβαιότητα, μια κατάσταση σοβαρής ανισορροπίας εις

βάρος των οδικών μεταφορέων της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia, που υφίστανται τις δυσμενείς συνέπειες της ιδιαίτερης γεωγραφικής τους θέσεως. Τέλος, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι αιτιολογημένη ως προς το σημείο αυτό.

157 Η Επιτροπή υποστηρίζει, πρώτον, ότι το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι διφορούμενο και πρέπει να ερμηνευθεί υπό το φως των αιτιολογικών σκέψεων στις οποίες αυτό στηρίζεται. Από την ερμηνεία αυτή προκύπτει με σαφήνεια ότι η υποχρέωση επιστροφής εκτείνεται στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στις ασκούσες από το 1981 δραστηριότητες διεθνών μεταφορών επιχειρήσεις.

158 Δεύτερον, οι επιχειρήσεις που έλαβαν ενισχύσεις δεν μπορούν, πλην εξαιρετικών περιπτώσεων, να επικαλεστούν τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη τους στη νομιμότητα των ενισχύσεων αυτών παρά μόνον εάν αυτές χορηγήθηκαν τηρηθείσας της διαδικασίας του άρθρου 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

159 Εν προκειμένω, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, με την προαναφερθείσα ανακοίνωση της 24ης Νοεμβρίου 1983, ενημέρωσε τους πιθανούς δικαιούχους κρατικών ενισχύσεων σχετικά με την πρόθεσή της να απαιτήσει τη συστηματική επιστροφή των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν κατά παράβαση της υποχρεώσεως περί προηγουμένης κοινοποιήσεως.

160 Επιπλέον, το επιχείρημα ότι η νομιμότητα των επιδοτήσεων που χορηγήθηκαν στον κλάδο των εθνικών μεταφορών έως την 1η Ιουλίου 1990 δημιούργησε δικαιολογημένη εμπιστοσύνη για τη νομιμότητα όλων των χορηγηθεισών ενισχύσεων, λόγω της δυσκολίας να διακριθούν οι εν λόγω επιδοτήσεις από αυτές που χορηγήθηκαν στον κλάδο των διεθνών μεταφορών, στερείται παντός ερείσματος. Συγκεκριμένα, το επιχείρημα αυτό θα μπορούσε επίσης να χρησιμοποιηθεί για να υποστηριχθεί, αντιστρόφως, ότι, δεδομένου ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνταν στις επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών έπρεπε να κηρυχθούν ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά ήδη από το 1981, η δυσκολία διακρίσεώς τους από αυτές που χορηγούνταν στον κλάδο των εθνικών μεταφορών έπρεπε να οδηγήσει τις δικαιούχους επιχειρήσεις στο συμπέρασμα ότι και οι τελευταίες ήσαν αντίθετες με την κοινή αγορά. Συγκεκριμένα,

η επιστροφή των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 1990 δεν αφορούσε παρά μόνον τις ενισχύσεις προς επιχειρήσεις οι οποίες, βάσει ειδικής αδείας, παρείχαν υπηρεσίες διεθνών μεταφορών.

161 Τρίτον, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η επιστροφή των κρατικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν παράνομα και η καταβολή τόκων επί των καταβληθέντων ποσών δεν αντιβαίνει προς την αρχή της αναλογικότητας στον βαθμό που τα μέτρα αυτά αποσκοπούν αποκλειστικά στην επαναφορά της προϋφισταμένης καταστάσεως του ανταγωνισμού.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

162 Επιβάλλεται, κατ' αρχάς, να ερμηνευθεί το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως όσον αφορά την έκταση της υποχρεώσεως επιστροφής των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν παράνομα στον κλάδο των διεθνών μεταφορών.

163 Κατά πάγια νομολογία, το διατακτικό μιας πράξεως συνδέεται άρρηκτα με την αιτιολογία της και πρέπει να ερμηνεύεται, εάν παρίσταται ανάγκη, λαμβανομένων υπόψη των αιτιολογικών σκέψεων που οδήγησαν στην έκδοσή της (απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Μαΐου 1997, C-355/95 P, TWD κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. I-2549, σκέψη 21, και αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 22ας Οκτωβρίου 1997, Τ-213/95 και Τ-18/96, SCK και FNK κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1739, σκέψη 104, και της 11ης Μαρτίου 1999, Τ-136/94, Eurofer κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-263, σκέψη 171).

164 Εν προκειμένω, έστω και αν το άρθρο 4 του διατακτικού είναι διατυπωμένο κατά τρόπο διφορούμενο όσον αφορά τον καθορισμό των ενισχύσεων στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές οι οποίες κηρύσσονται ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, το άρθρο αυτό πρέπει να ερμηνευθεί, υπό το φως των αιτιολογικών σκέψεων της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι αφορά τις ενισχύσεις που χορη-

γούνται στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές από 1ης Ιουλίου 1990 καθώς και εκείνες που χορηγούνται στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές (σημείο VIII, τελευταία παράγραφος).

165 Επιπλέον, η ερμηνεία αυτή προκύπτει από την ανάγνωση του διατακτικού το οποίο, θεωρούμενο στο σύνολό του, δεν παρουσιάζει ασάφεια. Συγκεκριμένα, το άρθρο 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 1, κηρύσσει παράνομες, λόγω του ότι δεν είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή όπως απαιτεί το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης, τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν, βάσει των συστημάτων ενισχύσεων που θέσπισαν οι νόμοι υπ' αριθ. 28/1981 και 4/1985, σε επιχειρήσεις που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές και, από 1ης Ιουλίου 1990, στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές. Στο άρθρο 3 διαπιστώνεται ότι ορισμένες από τις ενισχύσεις αυτές συμβιβάζονται με την κοινή αγορά (ήτοι οι ενισχύσεις στις συνδυασμένες μεταφορές), διότι μπορούν να τύχουν εξαιρέσεως (εν προκειμένω βάσει του κανονισμού 1107/70). Το άρθρο 4 καθορίζει, μεταξύ των παράνομων ενισχύσεων που εμπίπτουν στο άρθρο 2, εκείνες τις ενισχύσεις που δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά διότι δεν πληρούν τους όρους προκειμένου να τύχουν εξαιρέσεως. Κατά την οικονομία του διατακτικού, πρόκειται επομένως για παράνομες ενισχύσεις που δεν κηρύχθηκαν σύμφωνες με την κοινή αγορά, στο άρθρο 3, ήτοι, όσον αφορά τον κλάδο των διεθνών μεταφορών, πρόκειται για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από της θεσπίσεως των εν λόγω συστημάτων ενισχύσεων και εντεύθεν.

166 Υπό τις συνθήκες αυτές, το άρθρο 5 του διατακτικού, που αφορά τις ενισχύσεις που κηρύχθηκαν ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά στο άρθρο 4 του διατακτικού, πρέπει να νοηθεί ότι επιβάλλει την επιστροφή των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990 στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές καθώς και εκείνων που χορηγήθηκαν στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές από της θεσπίσεως των εν λόγω συστημάτων ενισχύσεων και εντεύθεν.

167 Συνεπώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε επιχειρήσεις τοπικών, περιφερειακών ή εθνικών μεταφορών δεν υπόκεινται στην υποχρέωση επιστροφής, διότι αυτές συνιστούν, καθώς ήδη κρίθηκε (βλ., ανωτέρω, σκέψεις 146 έως 150), υφιστάμενες ενισχύσεις, ως προς τις οποίες είναι δυνατή μόνον η διαπίστωση περί ασυμβιβάστου ex nunc.

168 Συνεπώς, στο Πρωτοδικείο εναπόκειται να ελέγξει αν η προσβαλλόμενη απόφαση, στο μέτρο που επιβάλλει την έντοκη επιστροφή των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στις επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών, αντίκειται στις αρχές της αναλογικότητας και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, που επικαλούνται οι προσφεύγοντες, και αν η απόφαση αυτή είναι επαρκώς αιτιολογημένη.

169 Όσον αφορά, κατ' αρχάς, την προβαλλόμενη παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στον βαθμό που η κατάργηση μιας παράνομης ενισχύσεως μέσω της έντοκης αναζητήσεως του ποσού της ενισχύσεως που χορηγήθηκε αποτελεί τη λογική συνέπεια της διαπιστώσεως περί ασυμβιβάστου της ενισχύσεως αυτής με την κοινή αγορά και αποσκοπεί αποκλειστικά στην επαναφορά της προτέρας καταστάσεως, η υποχρέωση αυτή δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να θεωρηθεί ως μέτρο δυσανάλογο προς τους στόχους των άρθρων 92, 93 και 94 της Συνθήκης (αποφάσεις του Δικαστηρίου Tubemeuse, που αναφέρθηκε ήδη, σκέψη 66· Ισπανία κατά Επιτροπής, που αναφέρθηκε ήδη, σκέψη 75· της 14ης Ιανουαρίου 1997, C-169/95, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. I-135, σκέψη 47, και της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, που αναφέρθηκε ήδη, σκέψη 68, καθώς και την προαναφερθείσα απόφαση Siemens κατά Επιτροπής, σκέψη 96). Συναφώς, εναπόκειται στο οικείο κράτος μέλος, κατά την αναζήτηση της ενισχύσεως, να καθορίσει τις λεπτομέρειες της επιστροφής ώστε να αποκατασταθεί η προτέρα κατάσταση από άποψη ανταγωνισμού χωρίς να θιγεί η αποτελεσματικότητα του κοινοτικού δικαίου.

170 Εν προκειμένω, οι προσφεύγοντες δεν προσκομίζουν κανένα συγκεκριμένο στοιχείο που να δίνει τη δυνατότητα να θεωρηθεί ότι η υποχρέωση επιστροφής των επιμέρους ενισχύσεων που χορηγήθηκαν σε επιχειρήσεις που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές είναι, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων των ενισχύσεων αυτών επί του ανταγωνισμού, προδήλως δυσανάλογη σε σχέση με τους στόχους της Συνθήκης.

171 Όσον αφορά την αιτίαση που αντλείται από την παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, πρέπει να υπομνησθεί ότι μόνον εξαιρετικές

περιστάσεις μπορούν νομίμως να δικαιολογήσουν την εμπιστοσύνη των δικαιούχων ως προς τη νομιμότητα μιας ενισχύσεως. Επιπλέον, η αναγνώριση της δικαιολογημένης αυτής εμπιστοσύνης προϋποθέτει, κατ' αρχήν, ότι η ενίσχυση αυτή χορηγήθηκε με τήρηση της διαδικασίας του άρθρου 93 της Συνθήκης. Συγκεκριμένα, ένας επιμελής επιχειρηματίας πρέπει κανονικά να είναι σε θέση να βεβαιωθεί ότι τηρήθηκε η διαδικασία αυτή (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 1990, C-5/89, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1990, σ. I-3437, σκέψη 16, και της 14ης Ιανουαρίου 1997, Ισπανία κατά Επιτροπής, που αναφέρθηκε ήδη, σκέψη 51· απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Σεπτεμβρίου 1998, T-126/96 και T-127/96, BFM και EFIM κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-3437, σκέψη 69).

172 Εν προκειμένω, τα εν λόγω συστήματα ενισχύσεων, που συνιστούν, στο μέτρο που προβλέπουν τη χορήγηση ενισχύσεων σε επιχειρήσεις που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές, νέα συστήματα ενισχύσεων υποκείμενα στην υποχρέωση κοινοποιήσεως, καθώς κρίθηκε ήδη (βλ., ανωτέρω, σκέψη 145), δεν κοινοποιήθηκαν. Πάντως, το γεγονός και μόνον ότι οι προσφεύγοντες είναι μικρές επιχειρήσεις δεν δικαιολογεί δικαιολογημένη εμπιστοσύνη τους στη νομιμότητα των επίδικων ενισχύσεων χωρίς να βεβαιωθούν ότι τηρήθηκε η διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 93, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε επιχειρήσεις τοπικών, περιφερειακών ή εθνικών μεταφορών ήταν υφιστάμενες ενισχύσεις δεν μπορεί να δικαιολογήσει την εμπιστοσύνη των επιχειρήσεων διεθνών μεταφορών στη νομιμότητα της διαδικασίας που ακολουθήθηκε όσον αφορά τις ενισχύσεις που τους χορηγήθηκαν. Συγκεκριμένα, αντίθετα με τον κλάδο του καμποτάζ, που άνοιξε σταδιακά στον ανταγωνισμό μόνον από 1ης Ιουλίου 1990, η αγορά των διεθνών μεταφορών άνοιξε στον ανταγωνισμό από το 1969. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η υποχρέωση κοινοποιήσεως των εν λόγω συστημάτων ενισχύσεων που θεσπίστηκαν το 1981 και το 1985, στον βαθμό που προέβλεπαν τη χορήγηση ενισχύσεων στον κλάδο αυτό, δεν μπορούσε, κατ' αρχήν, να διαλάθει την προσοχή ενός επιμελούς επιχειρηματία.

173 Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, οι προσφεύγοντες ουδεμία εξαιρετική περίσταση επικαλούνται ικανή να στηρίξει τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη στη νομιμότητα των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στις επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών.

174 Συνεπώς, δεν αποδείχθηκε ότι η υποχρέωση επιστροφής των ενισχύσεων αυτών παραβιάζει την αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.

175 Εξάλλου, το ζήτημα αν η αιτιολογία μιας πράξεως ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του άρθρου 190 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 253 ΕΚ) πρέπει να εκτιμάται όχι μόνο βάσει της διατυπώσεώς της, αλλά και του πλαισίου στο οποίο αυτή εντάσσεται καθώς και του συνόλου των κανόνων δικαίου που διέπουν το σχετικό θέμα (βλ., για παράδειγμα, την απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Οκτωβρίου 1996, Τ-266/94, Skibsværftsforeningen κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1399, σκέψη 230).

176 Εν προκειμένω, δεδομένου ότι η υποχρέωση της έντοκης επιστροφής του ποσού των καταβληθεισών ενισχύσεων αποτελεί τη λογική συνέπεια της διαπιστώσεως της παρανομίας των ενισχύσεων αυτών, η προσβαλλόμενη απόφαση είναι επαρκώς αιτιολογημένη στο μέτρο που, αφού απέδειξε ότι οι εν λόγω ενισχύσεις στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Κοινότητας μεταξύ των επιχειρήσεων οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων που είναι εγκατεστημένες στην περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia και αυτών που είναι εγκατεστημένες εκτός της περιφέρειας αυτής (σημείο VI, όγδοη παράγραφος), διαπιστώνει ότι η επιστροφή των ενισχύσεων αυτών είναι αναγκαία προκειμένου να αποκατασταθούν οι «ισότιμοι όροι ανταγωνισμού» που υπήρχαν πριν από τη χορήγηση των ενισχύσεων αυτών (σημείο IX, δεύτερη παράγραφος).

177 Από τα ανωτέρω προκύπει ότι οι λόγοι ακυρώσεως που αντλούνται από την παραβίαση των αρχών της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της αναλογικότητας καθώς και από την έλλειψη αιτιολογίας όσον αφορά την επιστροφή των εν λόγω ενισχύσεων πρέπει να απορριφθούν.

178 Συνεπώς, η παρούσα προσφυγή πρέπει να γίνει δεκτή μόνον ως προς το αίτημά της να ακυρωθεί το άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στο μέτρο που το άρθρο αυτό κηρύσσει παράνομες τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990 στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές, και το άρθρο 5 της αποφάσεως αυτής, στο μέτρο που επιβάλλει την επιστροφή των ενισχύσεων αυτών.

Επί των δικαστικών εξόδων

179 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, το Πρωτοδικείο μπορεί να κατανείμει τα έξοδα ή να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων. Δεδομένου ότι οι προσφεύγοντες ηττήθηκαν ως προς ορισμένους από τους λόγους που προέβαλαν, πρέπει να καταδικαστούν να φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα. Η Επιτροπή φέρει τα δικά της δικαστικά έξοδα.

180 Η Ιταλική Δημοκρατία φέρει τα δικαστικά της έξοδα σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, του Κανονισμού Διαδικασίας.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (τέταρτο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) Ακυρώνει το άρθρο 2 της αποφάσεως 98/182/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Ιουλίου 1997, σχετικά με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia (Ιταλία) στις επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων της περιφέρειας, στο μέτρο που κηρύσσει παράνομες τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από 1ης Ιουλίου 1990 στις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν αποκλειστικά τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές μεταφορές.

2) Ακυρώνει το άρθρο 5 της αποφάσεως 98/182 στο μέτρο που υποχρεώνει την Ιταλική Δημοκρατία να αναζητήσει τις ενισχύσεις αυτές.

3) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

4) Κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

Moura Ramos García-Valdecasas Tiili

Lindh Mengozzi

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 15 Ιουνίου 2000.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Ο Πρόεδρος

R. M. Moura Ramos