

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA  
(Sala Cuarta ampliada)  
de 4 de abril de 2001 \*

En el asunto T-288/97,

Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, representada por los Sres. R. Fusco y M. Maresca, abogados, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. P.F. Nemitz y P. Stancanelli, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. M. Moretto, abogado, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

\* Lengua de procedimiento: italiano.

que tiene por objeto un recurso de anulación de la Decisión 98/182/CE de la Comisión, de 30 de julio de 1997, relativa a las ayudas concedidas por la Región de Friuli-Venezia Giulia (Italia) a las empresas de transporte de mercancías por carretera de la región (DO 1998, L 66, p. 18),

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA  
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Cuarta ampliada),

integrado por los Sres. P. Mengozzi, Presidente, y R. García-Valdecasas, la Sra. V. Tiili y los Sres. R.M. Moura Ramos y J.D. Cooke, Jueces;

Secretario: Sr. G. Herzig, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 13 de diciembre de 2000;

dicta la siguiente

**Sentencia**

**Marco jurídico y hechos que originaron el litigio**

- 1 En su Decisión 98/182/CE, de 30 de julio de 1997, relativa a las ayudas concedidas por la Región de Friuli-Venezia Giulia a las empresas de transporte de

mercancías por carretera de la región (DO 1998, L 66, p. 18; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»), la Comisión declaró parte de estas ayudas incompatible con el mercado común y ordenó la devolución de su importe más los intereses correspondientes. Dichas ayudas se otorgaron, con arreglo a un régimen de ayudas regional no notificado a la Comisión, a pequeñas empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena establecidas en la Región de Friuli-Venezia Giulia (en lo sucesivo, «Región») que, en su mayoría, únicamente ejercen una actividad de transporte local o regional con un solo vehículo.

### *Marco jurídico*

- 2 Las disposiciones generales relativas a las ayudas de Estado establecidas en los artículos 92 del Tratado CE (actualmente artículo 87 CE, tras su modificación) y 93 y 94 del Tratado CE (actualmente artículos 88 CE y 89 CE) se aplican en el ámbito de los transportes, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones especiales del artículo 77 del Tratado CE (actualmente artículo 73 CE), que declara compatibles con el Tratado las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público.
  
- 3 El Reglamento (CEE) n° 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 130, p. 1; EE 08/01, p. 164), modificado en última instancia por el Reglamento (CE) n° 543/97 del Consejo, de 17 de marzo de 1997 (DO L 84, p. 6), cuyo fundamento son los artículos 75 del Tratado CE (actualmente artículo 71 CE, tras su modificación) y 77 y 94 del Tratado, confirma, en su artículo 2, que los artículos 92 a 94 del Tratado son aplicables en este sector y establece, por otra parte, ciertas disposiciones particulares sobre estas ayudas, siempre que estas últimas se refieran específicamente a la actividad de dicho sector. Así, precisa los casos y condiciones en que los Estados miembros tienen la facultad de adoptar medidas de coordinación, o de imponer obligaciones inherentes a la noción de servicio público que impliquen la concesión de ayudas de Estado con arreglo al artículo 77 del Tratado.

- 4 En materia de coordinación de los transportes, el artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70 autoriza, en determinadas circunstancias, las ayudas destinadas a eliminar, en el marco de un plan de saneamiento, un exceso de capacidad que entrañe graves dificultades estructurales, contribuyendo así a una mejor satisfacción de las necesidades del mercado de los transportes. Por otra parte, dicho artículo autoriza, en su apartado 1, letra e), en determinadas circunstancias, las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo del transporte combinado.
- 5 En el marco del establecimiento de una política común de transportes, el mercado de los transportes internacionales de mercancías por carretera se liberalizó parcialmente, en la Comunidad, mediante la introducción, en 1969, de un régimen de contingentes por el Reglamento (CEE) n° 1018/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, relativo a la creación de un contingente comunitario para los transportes de mercancías por carretera efectuados entre Estados miembros (DO L 175, p. 13). En el marco de este contingente, las autorizaciones comunitarias habilitaban a sus titulares a efectuar transportes entre Estados miembros por un período de un año. Este régimen se mantuvo en vigor hasta el 1 de enero de 1993, fecha en que se liberalizó por completo esta actividad mediante el Reglamento (CEE) n° 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros (DO L 95, p. 1).
- 6 Por lo que se refiere al mercado de los transportes de mercancías dentro de un Estado miembro, el Reglamento (CEE) n° 4059/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, por el que se determinan las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DO L 390, p. 3), sometió, a partir del 1 de julio de 1990, el cabotaje, es decir, el transporte de mercancías dentro de un Estado miembro por un transportista establecido en otro Estado miembro, a un régimen transitorio en forma de un contingente comunitario de apertura progresiva. El Reglamento (CEE) n° 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que

se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DO L 279, p. 1), previó el mantenimiento de este régimen transitorio hasta la instauración definitiva de la completa liberalización de las actividades de cabotaje a partir del 1 de julio de 1998.

### *Ayudas controvertidas*

7 La Legge regionale n° 28 de la Región de Friuli-Venezia Giulia, de 18 de mayo de 1981, «Interventi per la promozione e lo sviluppo dei traffici di interesse della Regione Friuli-Venezia Giulia nonchè dell'autotrasporto merci in conto terzi» (Ley regional sobre intervenciones para la promoción y el desarrollo de los transportes que interesan a la Región de Friuli-Venezia Giulia, así como del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena; en lo sucesivo, «Ley n° 28/1981») establecía, en sus artículos 4, 7 y 8, determinadas medidas de ayuda en favor de las empresas de transporte por cuenta ajena establecidas en el territorio de la Región.

8 El régimen establecido por esta Ley fue sustituido por la Legge regionale n° 4, de 7 de enero de 1985, «Interventi per la promozione e lo sviluppo dei traffici di interesse della Regione Friuli-Venezia Giulia nonchè dell'autotrasporto merci in conto terzi» (Ley regional sobre intervenciones para la promoción y el desarrollo de los transportes que interesan a la Región de Friuli-Venezia Giulia, así como del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena; en lo sucesivo, «Ley n° 4/1985»). La Ley n° 4/1985 establecía, en sus artículos 4 a 6, un régimen de ayudas regionales esencialmente idéntico al establecido por la Ley n° 28/1981.

9 Estas Leyes preveían tres medidas en favor de las empresas de transporte por carretera por cuenta ajena establecidas en el territorio de la Región de Friuli-Venezia Giulia:

a) la financiación anual, durante un período máximo de diez años, a razón del 60 % (para las empresas individuales) y del 70 % (para las cooperativas y las

agrupaciones) del tipo de referencia fijado por Orden Ministerial, de los intereses de los préstamos contraídos para (artículo 4 de la Ley n° 28/1981 y de la Ley n° 4/1985):

— la realización de infraestructuras de la empresa (construcción, compra, ampliación, terminación y modernización de los locales necesarios para la actividad de la empresa, incluidos los destinados al depósito, almacenamiento y manipulación de las mercancías);

— la compra, el desarrollo y la renovación de los equipos fijos y móviles, así como de los medios de transporte internos y por carretera;

b) la financiación del coste de las operaciones de *leasing* de una duración de tres o cinco años relativas a vehículos, remolques y semirremolques nuevos y sus carrocerías intercambiables, adaptados a la actividad de transporte de mercancías por carretera, y a las instalaciones, máquinas y equipos para la utilización, mantenimiento y reparación de los vehículos y para la manutención de las mercancías, a razón del 25 % (para las empresas individuales) y del 30 % (para las cooperativas y las agrupaciones) del precio de compra de los bienes. Esta ayuda, prevista en el artículo 7 de la Ley n° 28/1981 y en el artículo 5 de la Ley n° 4/1985, se redujo para todos los beneficiarios, mediante leyes regionales posteriores, al 20 % y después al 15 % del precio de compra;

c) la financiación anual, en favor de las agrupaciones y de las demás formas asociativas, a razón del 50 %, de las inversiones destinadas a la construcción o a la compra de instalaciones y equipos necesarios para lograr el objetivo de la agrupación o de la asociación, o destinadas a contribuir a la gestión y al desarrollo de los servicios comunes para guardar, mantener y reparar los

vehículos y las instalaciones y equipos conexos (artículo 8 de la Ley nº 28/1981 y artículo 6 de la Ley nº 4/1985).

- 10 Según la información transmitida a la Comisión por las autoridades italianas el 18 de noviembre de 1996, el importe de los créditos previstos para las ayudas contempladas en el artículo 4 de la Ley nº 4/1985, para el período comprendido entre 1985 y 1995, ascendió a 13.000 millones de ITL (6,7 millones de EUR), y fueron aprobadas ciento cincuenta y cinco solicitudes. El nivel medio de las ayudas concedidas estuvo comprendido entre el 13 % y el 26 % de los costes y de los intereses de los préstamos. El importe previsto para el período comprendido entre 1981 y 1985 alcanzó los 930 millones de ITL (0,4 millones de EUR), y se aprobaron catorce solicitudes durante este período (punto II de la Decisión impugnada).
- 11 Según las mismas fuentes, los créditos previstos para las ayudas contempladas en el artículo 5 de la Ley nº 4/1985 alcanzaron los 23.300 millones de ITL (11,8 - millones de EUR) durante el período comprendido entre 1985 y 1995, y se aprobaron, durante este período, mil seiscientos noventa y una solicitudes, con una financiación media del orden del 19 %. En 1993 se aceptaron ochenta y tres solicitudes, y el nivel de la ayuda fue del 10 %. De 1981 a 1985 se aprobaron trescientas cinco solicitudes, y se concedieron 5.790 millones de ITL (2,9 millones de EUR) de ayudas (punto II de la Decisión impugnada).
- 12 Según la información comunicada a la Comisión por el Gobierno italiano a raíz de la apertura del procedimiento administrativo, las ayudas concedidas con arreglo al artículo 6 de la Ley nº 4/1985 estaban destinadas a inversiones en el sector del transporte combinado, a saber, la compra de cajas móviles y de las correspondientes instalaciones de enganche a vehículos y semirremolques de uso intermodal. Según dicha información, estas ayudas representaban entre el 10 % y el 15 % del importe total de las ayudas concedidas (punto II y punto VIII, párrafos séptimo y octavo, de la Decisión impugnada).

- 13 Según la Decisión impugnada (punto II, párrafo noveno), las autoridades italianas destacaron en sucesivas ocasiones, en las observaciones que remitieron a la Comisión, que la concesión de las ayudas se suspendió en 1995 a raíz de las observaciones de dicha Institución sobre los regímenes de ayudas controvertidos.

*Procedimiento administrativo y contenido de la Decisión impugnada*

- 14 Al tener conocimiento de la existencia de la Ley n° 4/1985 durante el examen de otro expediente de ayudas de Estado previstas por una ley regional posterior, la Comisión instó a las autoridades italianas, mediante escrito de 29 de septiembre de 1995, a que le transmitieran todos los textos legislativos, documentos, información y datos necesarios para apreciar la compatibilidad del régimen de ayudas establecido por la Ley n° 4/1985 con el mercado común. En este escrito, la Institución recordaba que los Estados miembros están obligados a comunicar previamente los proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas, y que no pueden ejecutar las medidas proyectadas antes de que en el procedimiento previsto haya recaído una decisión definitiva.
- 15 Tras un intercambio de correspondencia con las autoridades italianas, la Comisión recibió el texto de la Ley n° 4/1985 durante una reunión celebrada el 18 de julio de 1996, y se le facilitó información adicional el 18 de noviembre de 1996.
- 16 Mediante escrito de 14 de febrero de 1997, la Comisión comunicó al Gobierno italiano su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 93, apartado 2, del Tratado, contra el régimen de ayudas en favor de las empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, establecido por las Leyes n°s 4/1985 y 28/1981 (DO 1997, C 98, p. 16). Instaba a las autoridades italianas y a los terceros interesados a presentar sus observaciones y a facilitar todos los documentos, información y datos necesarios para examinar la compatibilidad de las ayudas controvertidas con el mercado común. La Comisión recibió las



observaciones del Gobierno italiano el 3 de abril de 1997 (informe complementario de la Región de Friuli-Venezia Giulia, presentado como anexo al escrito de la Representación Permanente de la República Italiana de 27 de marzo de 1997; en lo sucesivo, «informe complementario»).

- 17 El 30 de julio de 1997, la Comisión puso fin al procedimiento, adoptando la Decisión impugnada. La parte dispositiva de esta Decisión presenta el siguiente tenor:

#### *«Artículo 1*

Las subvenciones concedidas hasta el 1 de julio de 1990, en virtud de las Leyes n<sup>os</sup> 28/1981 y 4/1985 [...] a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional no constituyen ayuda de Estado a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado.

#### *Artículo 2*

Las subvenciones no contempladas en el artículo 1 constituyen ayudas a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado y son ilegales, ya que se aplicaron en infracción de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo [93].

### *Artículo 3*

Las subvenciones destinadas a la financiación de elementos específicamente adaptados a los transportes combinados y utilizados exclusivamente para el transporte combinado constituyen ayudas a efectos del apartado 1 del artículo 92 del Tratado, pero son compatibles con el mercado común en virtud de la letra e) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1107/70.

### *Artículo 4*

Las subvenciones concedidas a las empresas que se dedican al transporte local, regional o nacional, a partir del 1 de julio de 1990, y a las que se dedican al transporte internacional son incompatibles con el mercado común, ya que no reúnen ninguna de las condiciones necesarias para acogerse a las exenciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 92 del Tratado y en el Reglamento (CEE) n° 1107/70.

### *Artículo 5*

Italia suprimirá y recuperará la ayuda mencionada en el artículo 4. La ayuda deberá reembolsarse con arreglo a los procedimientos y disposiciones de la legislación italiana y se incrementará con los intereses correspondientes, que se calcularán aplicando el tipo de referencia utilizado para la evaluación de los regímenes de ayudas regionales, intereses que se devengarán desde la fecha de concesión de la ayuda hasta la fecha del reembolso efectivo.

[...]»

- 18 En la motivación de la Decisión impugnada, la Comisión distingue entre el mercado del transporte de mercancías por carretera a nivel nacional, regional y local, por una parte, y el del transporte internacional de mercancías por carretera, por otra (punto VII, párrafos tercero a undécimo, de la Decisión impugnada).
- 19 Al haber estado cerrado a la competencia el primero de estos mercados hasta la entrada en vigor, el 1 de julio de 1990, del Reglamento n° 4059/89, que introdujo los contingentes de cabotaje, la Comisión deduce de ello que las ayudas concedidas antes de esta fecha a las empresas de transporte que operaban exclusivamente a nivel nacional, regional o local no podían afectar a los intercambios comerciales intracomunitarios y no constituían, por tanto, ayudas de Estado a efectos del artículo 92, apartado 1, del Tratado. En cambio, considera que las ayudas concedidas después de esta fecha son ayudas de Estado a efectos de esta disposición, ya que han podido afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.
- 20 Por lo que se refiere al mercado del transporte internacional, la Comisión señala que se abrió a la competencia intracomunitaria a partir de 1969, fecha de entrada en vigor del Reglamento n° 1018/68. De ello deduce que «la ayuda que establecen las Leyes n°s 4/1985 y 28/1981 consolida la posición financiera y las posibilidades de acción de las empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena de la Región de Friuli-Venezia Giulia frente a sus competidores, y este efecto se produce desde [...] 1969 para las [empresas] que se dedican al transporte internacional, en el marco de los intercambios intracomunitarios, de tal forma que éstos pueden verse afectados» (punto VII, último párrafo, de la Decisión impugnada).
- 21 Al examinar a continuación si estas ayudas calificadas de ayudas de Estado pueden beneficiarse de una excepción, la Comisión considera que las ayudas para la financiación de material destinado al transporte combinado pueden acogerse a la exención prevista en el artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n° 1107/70, relativo a las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo del transporte combinado. Por lo que se refiere a las demás ayudas controvertidas (en lo sucesivo, «ayudas controvertidas»), considera que no pueden beneficiarse de la excepción prevista en el artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento

nº 1107/70, ya que no existe una situación de exceso de capacidad ni un plan de saneamiento del sector. Asimismo, las excepciones contempladas en el artículo 92, apartado 3, letras a) y c), del Tratado, en favor de las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de determinadas regiones, no son aplicables, debido, por una parte, a la inexistencia de un plan de desarrollo regional que englobe todos los sectores de la economía de la Región y, por otra parte, al hecho de que no todo el territorio de Friuli-Venezia Giulia forma parte de las regiones que pueden acogerse a estas exenciones. Por lo que se refiere a las excepciones previstas en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado en favor de las ayudas sectoriales, la Comisión considera que no son aplicables a las ayudas controvertidas en la medida en que éstas no van acompañadas de ninguna acción de interés común, como un plan de reestructuración del sector. Además, las ayudas a las operaciones de *leasing* para la compra de nuevos vehículos constituyen, en su opinión, ayudas de funcionamiento (punto VIII, párrafo decimotercero, de la Decisión impugnada).

- 22 La Comisión llega a la conclusión de que «la ayuda concedida a partir del 1 de julio de 1990 en virtud de las Leyes n<sup>os</sup> 28/1981 y 4/1985 a las empresas de transporte de mercancías por carretera de la Región de Friuli-Venezia Giulia que se dedican al transporte nacional, así como a las que se dedican al transporte internacional, no es compatible con el mercado común, a tenor de lo dispuesto en el artículo 92 del Tratado» (punto VIII, último párrafo, de la Decisión impugnada).

### Asuntos conexos

- 23 Mediante demanda registrada en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 28 de octubre de 1997, la República Italiana interpuso un recurso destinado a obtener, con carácter principal, la anulación de la Decisión impugnada y, con carácter subsidiario, la anulación de esta Decisión en la medida en que impone, en su artículo 5, la recuperación de las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 (asunto C-372/97).

24 Mediante demandas presentadas en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia entre el 12 de diciembre de 1997 y el 26 de enero de 1998, ciento cincuenta y una empresas que se habían beneficiado de las ayudas de la Región de Friuli-Venezia Giulia interpusieron también varios recursos de anulación contra la Decisión impugnada, que fueron acumulados mediante auto del Presidente de la Sala Primera ampliada de 16 de junio de 1998. La vista se celebró el 15 de septiembre de 1999. Mediante sentencia de 15 de junio de 2000, el Tribunal de Primera Instancia anuló el artículo 2 de esta Decisión, en la medida en que declara ilegales las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional, así como su artículo 5, en la medida en que obliga a la República Italiana a recuperar dichas ayudas, y desestimó el recurso en todo lo demás (sentencia Alzetta y otros/Comisión, asuntos acumulados T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 a T-607/97, T-1/98, T-3/98 a T-6/98 y T-23/98, Rec. p. II-2319). Esta sentencia es objeto de un recurso de casación ante el Tribunal de Justicia, aún pendiente (asunto C-298/00 P).

### Procedimiento y pretensiones de las partes

25 Mediante demanda registrada en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 10 de noviembre de 1997, la demandante interpuso el presente recurso.

26 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 19 de febrero de 1998, la Comisión propuso una excepción de inadmisibilidad, de conformidad con el artículo 114, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia. El 14 de julio de 1998, el Tribunal de Primera Instancia decidió, de conformidad con el artículo 114, apartado 3, de su Reglamento de Procedimiento, abrir la fase oral, limitada al examen de esta excepción. Dicha excepción de inadmisibilidad fue desestimada mediante sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de junio de 1999, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia/Comisión (T-288/97, Rec. p. II-1871).

27 Tras esta sentencia, la parte demandante no presentó escrito de réplica en el plazo previsto, y la fase escrita concluyó el 10 de febrero de 2000. Por otro lado, el 4 de

septiembre de 2000 la parte demandante presentó, a petición del Tribunal de Primera Instancia, sus observaciones escritas sobre las consecuencias, para el presente asunto, de la sentencia *Alzetta y otros/Comisión*, antes citada. Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Cuarta ampliada) decidió iniciar la fase oral.

28 En la vista celebrada el 13 de diciembre de 2000 se oyeron los informes de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia.

29 La parte demandante solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Con carácter principal, anule la Decisión impugnada.

— Con carácter subsidiario, anule el artículo 5 de esta Decisión, que impone la obligación de recuperar las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 más los intereses correspondientes.

— Condene en costas a la Comisión.

30 La parte demandada solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

— Desestime el recurso en su totalidad.

— Condene en costas a la parte demandante.

31 En la vista, la parte demandada presentó sus observaciones sobre las consecuencias que se derivan, para el presente asunto, de la sentencia Alzetta y otros/ Comisión, antes citada. Renunció a su pretensión de que se desestime el recurso en la medida en que persigue que se anule, por una parte, el artículo 2 de la Decisión impugnada por declarar ilegales las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional, y, por otra, el artículo 5 de esta Decisión por obligar a la República Italiana a recuperar dichas ayudas.

## Fundamentos de Derecho

32 En apoyo de su recurso de anulación, la parte demandante formula, en esencia, varios motivos, que procede reagrupar y examinar de la siguiente manera: en primer lugar, la violación del artículo 92, apartado 1, del Tratado, del principio de seguridad jurídica y de la obligación de motivación; en segundo lugar, la infracción del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado y del artículo 3, apartado 1, letras d) y e), del Reglamento n° 1107/70, la falta de motivación y la supuesta imposibilidad de distinguir las ayudas consideradas compatibles con el mercado común en la Decisión impugnada de aquellas que no lo son y, por consiguiente, de ejecutar esta Decisión; en tercer lugar, la calificación errónea de las ayudas controvertidas de ayudas nuevas, y, en cuarto lugar, la violación de los principios de protección de la confianza legítima y de proporcionalidad, así como la falta de motivación, por lo que se refiere a la recuperación de las ayudas.

*Sobre la supuesta violación del artículo 92, apartado 1, del Tratado, del principio de seguridad jurídica y de la obligación de motivación*

Alegaciones de las partes

- 33 La parte demandante destaca que el importe de las ayudas controvertidas es mínimo y que dichas ayudas van dirigidas a pequeñas y medianas empresas, por lo que no pueden afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros. En sus observaciones sobre la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, la Región sostiene que dicha sentencia (apartados 84 y siguientes) es, a este respecto, contradictoria. Según la demandante, el Tribunal de Primera Instancia afirma, por una parte, que el importe mínimo de las ayudas controvertidas y el tamaño relativamente modesto de las empresas beneficiarias no permiten excluir la incidencia de dichas ayudas en la competencia y en los intercambios comerciales entre Estados miembros, y, por otra parte, cita la sentencia de 30 de abril de 1998, Vlaams Gewest/Comisión (T-214/95, Rec. p. II-717), apartado 49, en la que declaró que «incluso una ayuda de cuantía relativamente reducida puede afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros cuando el sector en el que la empresa opera se caracteriza por una fuerte competencia, como ocurre en el presente caso». Pues bien, a juicio de la demandante, un sector en el que el acceso al mercado estaba sujeto a un régimen de contingentes, como era el caso del transporte internacional por carretera hasta 1992 y del cabotaje hasta 1998, no puede considerarse un sector que «se caracteriza por una fuerte competencia».

- 34 En apoyo de esta tesis, la demandante alegó en la vista, en respuesta a una pregunta del Tribunal de Primera Instancia, que las empresas de transporte de mercancías por carretera establecidas en la Región son muy numerosas, mientras que el número de autorizaciones de transporte que se atribuyó a la República Italiana era relativamente limitado. Sostiene que, en particular, la mayoría de las empresas de la Región, que ascienden a varios miles, ejercen su actividad con un solo vehículo y no están equipadas para efectuar transportes internacionales. Las empresas más grandes explotan de cien a ciento cincuenta vehículos, lo que corresponde, según la demandante, a pequeñas empresas de transporte de



mercancías en los demás Estados miembros. Pues bien, en el régimen de contingentes aplicable en el sector del transporte internacional, el número máximo de autorizaciones atribuidas a la República Italiana fue de siete mil setecientos setenta, en 1992. Este número fue sensiblemente inferior los años anteriores. En el sector del cabotaje, se concedieron tres mil quinientas veinte autorizaciones en 1993, cifra que aumentaba en un 30 % cada año hasta la completa liberalización del mercado el 1 de enero de 1998. La demandante sostiene que, en estas circunstancias, la competencia en el marco de los regímenes de contingentes fue muy reducida, incluso prácticamente inexistente.

35 La demandante considera, además, que las ayudas controvertidas deben asimilarse, lógicamente, a las ayudas denominadas *de minimis* exentas de la obligación de notificación, contempladas en el punto 3.2 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas adoptadas por la Comisión el 20 de mayo de 1992 (DO C 213, p. 2), modificadas y sustituidas por la Comunicación de 6 de marzo de 1996 relativa a las ayudas *de minimis* (DO C 68, p. 9) y por las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a las pequeñas y medianas empresas de 23 de julio de 1996 (DO C 213, p. 4). La demandante sostiene que, al limitarse a recordar, en la Decisión impugnada (punto VII, párrafo segundo), el tenor general de los textos antes mencionados, que excluyen del ámbito de aplicación de la norma *de minimis* las ayudas concedidas en el sector de los transportes porque están sujetas a normas especiales, la Comisión incumplió su obligación de motivación y violó el principio de seguridad jurídica. En efecto, la demandante considera que, en materia de ayudas de Estado, esta Institución está obligada a basarse, cualquiera que sea el sector de actividad considerado, y en todo caso a falta de una normativa específica, en los criterios generales que inspiran la política y el régimen jurídico de la competencia.

36 Por otra parte, la demandante sostiene que casi todos los beneficiarios de las ayudas controvertidas ejercen sus actividades dentro de los límites del territorio regional. A este respecto, la Comisión se limitó a mencionar la existencia de un riesgo de incidencia de las ayudas en los intercambios comerciales entre Estados miembros y en la competencia, señalando que, desde el 1 de julio de 1990, las empresas de la Región de Friuli-Venezia Giulia compiten, en principio, con

cualquier otro transportista italiano o comunitario que se dedique al cabotaje en Italia. Según la demandante, la Comisión no demostró, en particular, que determinadas empresas comunitarias titulares de una autorización de cabotaje hubieran sufrido un perjuicio causado por las ayudas controvertidas.

- 37 La demandante considera que la Comisión también debería haber demostrado que las ayudas controvertidas reforzaron la posición de las empresas que operaban en el mercado del transporte internacional hasta la finalización del régimen de contingentes, el 31 de diciembre de 1992. Pues bien, en su opinión los transportistas por carretera de la Región de Friuli-Venezia Giulia sólo poseen una cuota marginal de este mercado, de modo que la incidencia de las ayudas controvertidas sobre éste fue insignificante.
- 38 Por todas estas razones, la demandante considera que en el presente caso no se cumplen los requisitos para la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado.
- 39 La Comisión replica que en la Decisión impugnada menciona, de manera explícita y precisa, los motivos por los cuales consideró que las ayudas controvertidas podían afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros y alterar la competencia. En dicha Decisión (punto VII), la demandada expone, en particular, las razones por las que la norma *de minimis* no es aplicable en el presente caso. Además, la Comisión sostiene que no está en absoluto obligada a demostrar el efecto real de las ayudas controvertidas.
- 40 En la vista, la demandada rebatió la tesis de la demandante según la cual los regímenes de contingentes considerados eliminaron casi por completo toda competencia. Señaló, en particular, que el sector del transporte internacional era

muy competitivo, en la medida en que el número de autorizaciones concedidas era considerable y que éstas habilitaban a sus titulares para efectuar transportes internacionales sin limitación alguna durante un año.

### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

41 Procede señalar, con carácter preliminar, que en materia de ayudas de Estado los dos requisitos para la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado, relativos a la incidencia sobre los intercambios comerciales entre los Estados miembros y a la distorsión de la competencia, están, por regla general, indisolublemente unidos. En particular, cuando una ayuda económica otorgada por el Estado refuerza la posición de una empresa frente a otras que compiten con ella en los intercambios comerciales intracomunitarios, procede considerar que la ayuda influye sobre dichos intercambios (sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, apartado 81, y la jurisprudencia allí citada).

42 En el presente caso, la demandada expuso un razonamiento similar en la Decisión impugnada. Consideró, en primer lugar, que las ayudas controvertidas reducían los costes normales de las empresas de un sector particular; el transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, en una región particular, la Región de Friuli-Venezia Giulia, lo que podía dar lugar a una distorsión de la competencia (punto VI, último párrafo, de la Decisión impugnada). Llegó a la conclusión de que «dado que se consolida la posición de las empresas de un sector particular que participa en los intercambios intracomunitarios, debe considerarse que dichos intercambios se ven afectados a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 92 del Tratado» (punto VII, último párrafo, de la Decisión impugnada).

43 Procede, por tanto, examinar la fundamentación de estas apreciaciones teniendo en cuenta las circunstancias del presente caso y las alegaciones formuladas por la demandante.

- 44 Por lo que se refiere, en primer lugar, a la alegación de la demandante basada en la pequeña cuantía de las ayudas controvertidas, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, incluso una ayuda de cuantía relativamente reducida puede afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros cuando el sector en el que la empresa opera se caracteriza por una fuerte competencia (sentencia Vlaams Gewest/Comisión, antes citada, apartado 49).
- 45 En el presente caso, a diferencia de lo alegado por la parte demandante, los regímenes de contingentes en vigor, de 1969 a 1993, en el mercado del transporte internacional por carretera y, de 1990 a 1998, en el del cabotaje, permitieron la creación de una situación de competencia efectiva dentro de los límites de los contingentes fijados, que pudo verse afectada por la concesión de las ayudas controvertidas, como ya destacó el Tribunal de Primera Instancia en la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada (apartado 92). En efecto, en virtud de las disposiciones pertinentes de los Reglamentos n<sup>os</sup> 1018/68, 4059/89 y 3118/93, las autorizaciones comunitarias, expedidas a nombre del transportista y utilizables para un único vehículo, se concedían, dentro de los contingentes nacionales, por un plazo de un año por lo que se refiere al transporte internacional y de dos meses para el cabotaje. Durante estos períodos de validez, los titulares de una autorización de transporte internacional o de una autorización de cabotaje estaban facultados para efectuar, con un vehículo, sin limitación, transportes de mercancías entre los Estados miembros de su elección o dentro de cualquier Estado miembro, respectivamente.
- 46 Además, debido a la estructura del mercado —que se caracteriza, en el sector de los transportes de mercancías por carretera, por la presencia de un gran número de empresas de pequeño tamaño—, una ayuda, aun relativamente modesta, puede reforzar la posición de la empresa beneficiaria frente a la de sus competidores en los intercambios comerciales intracomunitarios. En este contexto, por tanto, los efectos de una ayuda de cuantía relativamente reducida sobre la competencia y los intercambios comerciales pueden no ser insignificantes. De ello se desprende que no puede considerarse que esta ayuda tenga una importancia reducida.
- 47 Dado que las ayudas controvertidas pueden tener una incidencia apreciable sobre los intercambios comerciales entre Estados miembros y sobre la competencia, la

demandada pudo considerar, fundadamente, que en el presente caso se cumplían los requisitos establecidos en el artículo 92, apartado 1, del Tratado. Desde este punto de vista, la Decisión impugnada no viola el principio de seguridad jurídica. En efecto, las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas de 20 de mayo de 1992, en las que se estableció la norma *de minimis* respecto de las ayudas de Estado concedidas a las pequeñas y medianas empresas, y la Comunicación de 6 de marzo de 1996 relativa a las ayudas *de minimis*, excluyen expresamente el sector de los transportes del ámbito de aplicación de dicha norma.

48 Por último, la Comisión, en este punto, motivó la Decisión impugnada de manera suficiente, indicando, de manera sucinta pero clara, las razones por las que las ayudas controvertidas pueden afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros y falsear la competencia. Además, rechazó las objeciones planteadas por el Gobierno italiano durante el procedimiento administrativo. A este respecto, precisó en particular, en la Decisión impugnada (punto VII, párrafo segundo), por una parte, que las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas, antes mencionadas, así como la norma *de minimis*, sólo se adoptaron en 1992, y, por otra parte, que «estas normas no son aplicables al sector de los transportes, de acuerdo con el punto 2 del artículo 2 de dichas Directrices, ya que existen normas especiales de competencia para este sector».

49 Por lo que se refiere, en segundo lugar, a la alegación basada en la supuesta falta de prueba de una incidencia efectiva de las ayudas controvertidas en los intercambios comerciales intracomunitarios y en la competencia, debe destacarse que las ayudas de Estado cumplen los requisitos para la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado siempre que amenacen falsear la competencia y puedan tener una incidencia en los intercambios comerciales entre Estados miembros (sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, apartado 80, y las sentencias allí citadas).

50 Así pues, a diferencia de lo que alega la demandante, no incumbía a la Comisión demostrar que las ayudas controvertidas habían afectado a la posición de determinadas empresas de transporte frente a sus competidores.

- 51 Por otra parte, por lo que se refiere a la alegación de la demandante según la cual la mayoría de las empresas beneficiarias de las ayudas controvertidas ejercen su actividad exclusivamente a nivel local, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, una ayuda puede afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros y falsear la competencia aunque la propia empresa beneficiaria que compita con productores de otros Estados miembros no participe en las exportaciones. Esta situación también puede presentarse cuando no hay exceso de capacidad en el sector de que se trate. En efecto, cuando un Estado miembro concede una ayuda a una empresa, la producción interior puede mantenerse o aumentar, con la consecuencia de que disminuyen con ello las posibilidades de las empresas establecidas en otros Estados miembros de exportar sus productos hacia el mercado de dicho Estado.
- 52 En estas circunstancias, la Comisión pudo rechazar fundadamente, en la Decisión impugnada (punto VII), la alegación formulada por el Gobierno italiano durante el procedimiento administrativo, según la cual más del 80 % de los beneficiarios son empresas muy pequeñas que se dedican exclusivamente al transporte local, declarando que el carácter local de la actividad no constituye un criterio que permita excluir que los intercambios intracomunitarios resulten afectados a partir de la apertura parcial del mercado del cabotaje a la competencia el 1 de julio de 1990.
- 53 Asimismo, por lo que se refiere al transporte internacional, parcialmente abierto a la competencia comunitaria a partir de 1969 y completamente liberalizado a partir del 1 de enero de 1993, la Comisión descartó, en la Decisión impugnada (punto VII, párrafos décimo y undécimo), la objeción planteada por el Gobierno italiano, según la cual los transportistas de la Región de Friuli-Venezia Giulia apenas participan en este tipo de transporte, de modo que la competencia que ejercen en este ámbito es poco significativa. Tras destacar que el carácter limitado de la competencia no puede excluir la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado en el sector del transporte por carretera, la Comisión consideró, acertadamente, que las ayudas controvertidas refuerzan la posición financiera y, en consecuencia, las posibilidades de acción de los transportistas de mercancías

por carretera por cuenta ajena de la Región de Friuli-Venezia Giulia en relación con sus competidores y que, por ello, dichas ayudas pueden tener una incidencia sobre los intercambios comerciales entre Estados miembros.

54 De ello resulta que la actividad esencialmente local de la mayoría de los beneficiarios de las ayudas controvertidas y la existencia de regímenes de contingentes no podían impedir la incidencia de estas ayudas en los intercambios comerciales entre los Estados miembros y en la competencia, como ya declaró el Tribunal de Primera Instancia en la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada (apartados 91 a 97).

55 Por todas estas razones, deben desestimarse, por infundados, los motivos basados en la infracción del artículo 92, apartado 1, del Tratado, en la violación del principio de seguridad jurídica y en la falta de motivación.

*Sobre la supuesta infracción del artículo 3, apartado 1, letras d) y e), del Reglamento nº 1107/70, del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado y de la obligación de motivación, y sobre la supuesta imposibilidad de distinguir las ayudas consideradas compatibles con el mercado común en la Decisión impugnada de aquellas que no lo son y, por consiguiente, de ejecutar la Decisión impugnada*

#### Alegaciones de las partes

56 La parte demandante sostiene que, al declarar que la mayoría de las ayudas controvertidas no cumplían los requisitos exigidos para disfrutar de las excepciones previstas en el artículo 3, apartado 1, letras d) y e), del Reglamento

n° 1107/70 y en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, la Comisión infringió estas disposiciones y no motivó suficientemente la Decisión impugnada en este punto.

- 57 En primer lugar, la demandante cuestiona la Decisión impugnada porque en ella se indica que las ayudas controvertidas no pueden acogerse a la exención prevista en el artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70, en la medida en que no se inscribían en ningún plan de saneamiento del sector considerado, en el sentido de dicho artículo, y no tenían por objeto eliminar un exceso de capacidad de este sector. A diferencia de lo que alega la Comisión, todas estas ayudas se inscriben, según la demandante, en un proyecto de reestructuración del sector de los transportes de mercancías por carretera eficaz, que respeta la normativa comunitaria y que fue comunicado a la Institución. Además, la demandante sostiene que las ayudas al *leasing* para la compra de vehículos nuevos no están destinadas a aumentar la capacidad —que está bloqueada por el régimen de licencias—, sino a llevar a cabo un reestructuración cualitativa, con el objetivo, en particular, de poner fin a la explotación excesiva de los medios y del personal, que tiene repercusiones negativas en términos de seguridad.
- 58 Por lo que se refiere, en segundo lugar, a las ayudas destinadas a financiar el material para el transporte combinado, que disfrutaban de una exención al amparo del artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n° 1107/70, la Región señala, en sus observaciones sobre las consecuencias de la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, que en dicha sentencia el Tribunal de Primera Instancia no examinó esta cuestión. Sostiene que la Comisión cometió un error de apreciación al estimar que únicamente podían beneficiarse de esta exención entre un 10 % y un 15 % de las ayudas controvertidas. Según la demandante, el artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n° 1107/70 se refiere, de manera general, a las ayudas relativas «a inversiones en los equipos fijos y móviles necesarios para el transbordo». Pues bien, en su opinión todas las ayudas controvertidas cumplen este requisito. A este respecto, la demandante alega que las autoridades italianas precisaron que el porcentaje del 10 % al 15 % de las ayudas controvertidas que indicaron para las ayudas destinadas a financiar



material de transporte combinado, era un porcentaje medio, y que resulta imposible comprobar la utilización concreta del material financiado que se presta tanto al transporte sobre ruedas como al transporte intermodal de contenedores, cajas móviles y semirremolques de uso combinado.

59 La demandante sostiene, además, que las autoridades nacionales y regionales se encuentran en la imposibilidad de identificar las ayudas que deben recuperarse. En su opinión, dichas autoridades no pueden ejecutar la Decisión impugnada debido a la completa falta de precisión de ésta respecto de las ayudas incluidas en la categoría contemplada en el artículo 3 de su parte dispositiva, que declara compatibles con el mercado común las ayudas para financiar material destinado al transporte combinado.

60 En tercer lugar, la demandante sostiene que las ayudas controvertidas cumplen los requisitos para la exención previstos en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado. Dichas ayudas están destinadas a facilitar el desarrollo de la actividad económica del transporte, respetando el medio ambiente y teniendo en cuenta las particularidades regionales. En efecto, la demandante considera que, por su situación geográfica particular, la Región de Friuli-Venezia Giulia necesita ser «protegida» —debido a la pequeña cuota del mercado internacional del transporte de mercancías por carretera que poseen las empresas establecidas en esta Región— frente a la competencia de los países que no pertenecen a la Comunidad Europea, como Austria (hasta 1994), Croacia y Eslovenia. Además, las ayudas controvertidas se inscriben, según la demandante, en un proyecto de reestructuración cualitativa de las empresas afectadas, lo que resulta de la propia naturaleza de estas ayudas, destinadas a la realización de objetivos bien definidos por la ley. En su opinión, dichas ayudas afectan a un sector que no se caracteriza por una situación de exceso de capacidad, como admitió la propia Comisión. Según la demandante, no puede atribuirse ningún alcance jurídico al mero dato formal de la inexistencia de un acto de las autoridades italianas o regionales específicamente denominado «plan de reestructuración». La demandante sostiene que, por el contrario, el alcance real y concreto de las medidas de ayuda debe apreciarse en su contexto económico. En el presente caso, las ayudas controvertidas —que son decrecientes, de una cuantía mínima y están destinadas, en su

mayoría, a empresas muy pequeñas— no pudieron alterar las condiciones de los intercambios comerciales de manera contraria al interés común. Por otra parte, la Región sostiene que no tramitó las solicitudes de ayudas presentadas en 1994 y 1995.

- 61 En sus observaciones sobre la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, y durante la vista, en respuesta a una pregunta formulada por el Tribunal de Primera Instancia, la Región sugirió que, en el Proyecto de Reglamento relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas (DO 2000, C 89, p. 15), la propia Comisión reconoció que las ayudas concedidas a las pequeñas empresas en el sector del transporte deben considerarse compatibles con el mercado común en el sentido del artículo 87 CE, apartado 3. En efecto, este Proyecto de Reglamento de exención por categorías, adoptado en virtud de las facultades que confiere a la Comisión el Reglamento (CE) n° 994/98 del Consejo, de 7 de mayo de 1998, sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea a determinadas categorías de ayudas de Estado horizontales (DO L 142, p. 1), no menciona el sector del transporte dentro de los sectores excluidos del ámbito de aplicación de la exención.
- 62 La demandada, por su parte, sostiene, en primer lugar, que en el presente caso no se cumplen los requisitos para la aplicación del artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70, consistentes en la existencia de un exceso de capacidad que entrañe graves dificultades estructurales en el sector del transporte y en la existencia de un plan de saneamiento.
- 63 En segundo lugar, rechaza la interpretación de la demandante según la cual la excepción prevista en el artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n° 1107/70 debería haberse aplicado al conjunto de las ayudas concedidas con arreglo a las Leyes controvertidas, incluidas las ayudas destinadas a la renovación del parque de vehículos.
- 64 En tercer lugar, la demandada considera que el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado debe interpretarse en el sentido de que las ayudas sectoriales sólo

pueden considerarse compatibles si sus efectos negativos sobre los intercambios comerciales y sobre la competencia quedan compensados por ventajas concretas para el interés común, y siempre que la compensación se efectúe en el marco comunitario y no desde el punto de vista de un solo Estado miembro (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 15 de septiembre de 1998, Breda Fucine Meridionali/Comisión, asuntos acumulados T-126/96 y T-127/96, Rec. p. II-3437, apartados 97 y ss., y sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris/Comisión, 730/79, Rec. p. 2671, apartado 26). Desde este punto de vista, la elaboración de un plan de reestructuración que precise de manera detallada las ventajas que presenta para el interés común la concesión de las ayudas controvertidas puede constituir, en principio, una acción de interés común que puede compensar los efectos de distorsión de la competencia y de los intercambios comerciales de estas ayudas.

#### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

65 Por lo que se refiere, en primer lugar, a la aplicación del artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70, procede recordar que esta disposición autoriza únicamente, en determinadas circunstancias, las ayudas concedidas para eliminar, en el marco de un plan de saneamiento, un exceso de capacidad que entrañe graves dificultades estructurales.

66 Pues bien, en el presente caso ninguno de los datos que obran en los autos permite presumir la existencia de tal exceso de capacidad. Por el contrario, de la Decisión impugnada (punto VIII, párrafo tercero) se desprende que, en sus observaciones sobre la decisión de apertura del procedimiento, las autoridades italianas destacaron que «no [existía] en la Región de Friuli-Venezia Giulia una capacidad excesiva en este sector sino, por el contrario, un parque automóvil [inferior] en un 20 % aproximadamente a las necesidades reales, es decir, una explotación excesiva de los medios y del personal existente en la Región». Esta afirmación

queda corroborada por la alegación de la demandante, según la cual las ayudas controvertidas persiguen remediar las dificultades estructurales causadas por una sobreexplotación del material y del personal.

- 67 Además, debe señalarse que los regímenes de ayudas controvertidos no se refieren en modo alguno a la necesidad de no aumentar la capacidad del sector y no introducen ningún requisito para evitar este aumento. Por otra parte, la afirmación de la demandante según la cual las ayudas controvertidas formaban parte de un «proyecto» de reestructuración del sector del transporte de mercancías por carretera, tiene un carácter muy general y no permite demostrar que dichas ayudas se inscribieran en un plan de saneamiento que se hubiera elaborado previamente y que haya acompañado la concesión de dichas ayudas, como exige el artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70.
- 68 En segundo lugar, tampoco está fundada la tesis de la demandante según la cual la demandada vulneró el artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n° 1107/70 al considerar, en la Decisión impugnada, que sólo entre el 10 % y el 15 % de las ayudas controvertidas estaban destinadas al transporte combinado y podían, por este motivo, disfrutar de una excepción al amparo de dicha disposición. En efecto, la demandante se limita a sugerir que esta disposición se refiere a todo el material, incluso no específico, utilizado en el transporte combinado. Pues bien, esta interpretación es incompatible con el tenor del artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n° 1107/70, que exonera a las ayudas cuyo fin sea «facilitar el desarrollo del transporte combinado», siempre que se refieran en particular a «inversiones en los equipos fijos y móviles necesarios para el transbordo» o a «inversiones en material de transporte específicamente adaptado al transporte combinado y utilizado únicamente en el transporte combinado». La tesis que defiende la demandante también es incompatible con los objetivos que persigue esta disposición, tal como resultan de los considerandos cuarto, quinto y sexto del Reglamento (CEE) n° 3578/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se modifica el Reglamento n° 1107/70 (DO L 364, p. 11), a saber, conseguir rápidamente la cohesión económica y social de la Comunidad favoreciendo el «transporte combinado», particularmente cuando ofrezca una alternativa a unos acondicionamientos de infraestructura que no puedan acabarse a corto plazo, incitar a las pequeñas y medianas empresas a recurrir a este tipo de transporte y desarrollar nuevas técnicas bimodales y de transbordo.

- 69 Además, la afirmación de la Comisión según la cual entre el 10 % y el 15 % del conjunto de las ayudas controvertidas estaban destinadas a financiar material de transporte combinado, se basa en la información facilitada por el Gobierno italiano durante el procedimiento administrativo.
- 70 A este respecto, la Comisión especificó claramente en la Decisión impugnada (puntos II y VIII, párrafo séptimo), que, en el marco de los regímenes de ayudas examinados, las ayudas al transporte combinado, declaradas compatibles con el artículo 92, apartado 1, del Tratado al amparo del artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n° 1107/70, estaban destinadas a la compra de cajas móviles y de las correspondientes instalaciones de enganche a vehículos y semirremolques de uso intermodal.
- 71 En estas circunstancias, la alegación de la demandante relativa a la imposibilidad de distinguir, en la Decisión impugnada, las ayudas destinadas al transporte combinado y, por ello, exentas, de las ayudas declaradas incompatibles con el mercado común, también carece de todo fundamento. Así pues, a diferencia de lo que sostiene la demandante, las autoridades nacionales o regionales no se encuentran en la imposibilidad de ejecutar la Decisión impugnada.
- 72 En tercer lugar, por lo que se refiere a las excepciones en favor de las ayudas sectoriales contempladas en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, debe señalarse que, en el presente caso, las ayudas controvertidas no están comprendidas en ninguna de las directrices comunitarias que fijan, en función de la finalidad perseguida, las orientaciones que se impone la Comisión a la hora de aplicar, en particular, esta disposición. Las ayudas no comprendidas en ninguna de estas directrices pueden, sin embargo, beneficiarse de una excepción, cuando están destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, de conformidad con el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado.

- 73 Esta disposición ha sido interpretada por el Juez comunitario en el sentido de que las apreciaciones económicas en el marco de la aplicación de esta disposición deben efectuarse en un contexto comunitario, lo que significa que la Comisión tiene la obligación de examinar el impacto de una ayuda en la competencia y en el comercio intracomunitario. Incumbe a la Comisión, al realizar este examen, ponderar los efectos beneficiosos de la ayuda con sus efectos negativos sobre las condiciones de los intercambios y sobre el mantenimiento de una competencia no falseada (sentencias del Tribunal de Justicia Philip Morris/Comisión, antes citada, apartados 24 y 26, y de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, asuntos acumulados C-278/92 a C-280/92, Rec. p. I-4103, apartado 51; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 25 de junio de 1998, British Airways y otros/Comisión, asuntos acumulados T-371/94 y T-394/94, Rec. p. II-2405, apartados 282 y 283).
- 74 Pues bien, debe recordarse que el artículo 92, apartado 3, del Tratado otorga a la Comisión una amplia facultad de apreciación para adoptar una decisión que suponga una excepción al principio de incompatibilidad de las ayudas de Estado con el mercado común, enunciado en el apartado 1 de este artículo. El examen que debe realizar la Comisión implica la toma en consideración y apreciación de hechos y circunstancias económicas complejas. Al no poder sustituir el Juez comunitario la apreciación de hecho realizada por el autor de esta decisión, en particular, en el plano económico, por la suya propia, el control del Tribunal de Primera Instancia debe, a este respecto, limitarse a comprobar la observancia de las normas de procedimiento y de motivación, así como la exactitud material de los hechos, la inexistencia de error manifiesto de apreciación y de desviación de poder (véanse, por ejemplo, las sentencias del Tribunal de Justicia Philip Morris/Comisión, antes citada, apartados 17 y 24; de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, «Tubemeuse», C-142/87, Rec. p. I-959, apartado 56; de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-303/88, Rec. p. I-1433, apartado 34, y la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 5 de noviembre de 1997, Ducros/Comisión, T-149/95, Rec. p. II-2031, apartado 63).
- 75 En el presente caso, de los autos se desprende que, a diferencia de lo alegado por la parte demandante, las autoridades italianas no facilitaron, durante el procedimiento administrativo, ningún dato preciso relativo, en particular, a un plan concreto y detallado de reestructuración del sector del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena. Indicaron, por el contrario, que a corto plazo no era necesario ningún plan de reestructuración, y se limitaron a

mencionar, por otro lado, posibles medidas destinadas a racionalizar el sector, en particular, mediante medidas destinadas a fomentar las fusiones e incentivos al transporte combinado e intermodal, que deben ser adoptadas próximamente por la Administración regional (informe complementario, apartado 2-4, párrafo segundo).

- 76 En estas circunstancias, la Comisión pudo estimar en el punto VIII, párrafo decimocuarto, de la Decisión impugnada, sin sobrepasar los límites de su facultad de apreciación, que los datos de que disponía no le permitían considerar que las ayudas controvertidas iban acompañadas de una acción de interés común, como un plan de reestructuración.
- 77 Además, la Comisión declaró acertadamente, en el punto VIII, párrafo decimotercero, de la Decisión impugnada, que algunas de las ayudas controvertidas, como las ayudas al *leasing* para la compra de material rodante con el fin de renovar el parque existente, que, según el informe complementario, se caracterizaba por su vetustez, constituían ayudas de funcionamiento, a las que no resulta aplicable la excepción prevista en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 8 de junio de 1995, Siemens/Comisión, T-459/93, Rec. p. II-1675, apartados 77 y 78). En efecto, como la sustitución de vehículos antiguos representa un coste que todas las empresas de transporte por carretera deben soportar normalmente para poder seguir ofreciendo sus servicios en el mercado en condiciones competitivas, estas ayudas reforzaron artificialmente la situación financiera de las empresas beneficiarias en detrimento de las empresas competidoras.
- 78 De todas las consideraciones precedentes se desprende que deben desestimarse los motivos basados en la infracción del artículo 3, apartado 1, letras d) y e), del Reglamento n° 1107/70 y del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, en la falta de motivación y en la supuesta imposibilidad de identificar las ayudas declaradas compatibles en la Decisión impugnada y, en consecuencia, de ejecutarla.

*Sobre la calificación supuestamente errónea de las ayudas controvertidas de ayudas nuevas*

Alegaciones de las partes

- 79 La parte demandante sostiene que las ayudas controvertidas deben calificarse de ayudas existentes, ya que fueron establecidas por leyes de 1981 y 1985, anteriores a la completa liberalización de los sectores afectados, y considera que, al calificarlas de ayudas nuevas en la Decisión impugnada, la Comisión cometió una grave infracción de las normas de procedimiento previstas en el artículo 93 del Tratado.
- 80 En efecto, a juicio de la demandante las subvenciones otorgadas en los sectores del transporte internacional de mercancías por carretera y del cabotaje únicamente pudieron tener una incidencia sobre los intercambios comerciales —y calificarse, por ello, de «ayudas» en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado— a partir de la completa apertura a la competencia de ambos mercados, el 1 de enero de 1993 y el 1 de julio de 1998, respectivamente. Pues bien, de la letra y del espíritu del artículo 93, apartado 3, del Tratado se desprende, según la demandante, que dicha disposición está basada en una obligación de notificación previa del «proyecto de ayuda» y en una obligación de no ejecución de este proyecto hasta que la Comisión haya concluido el procedimiento de control. Por tanto, en el momento de la completa liberalización de un sector, las ayudas establecidas con anterioridad no están comprendidas, a juicio de la demandante, en esta disposición, en la medida en que ya se han aplicado.
- 81 En sus observaciones escritas sobre las consecuencias de la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, la Región recuerda que, en dicha sentencia (apartado 149), el Tribunal de Primera Instancia consideró errónea la calificación de ayudas nuevas dada a las ayudas otorgadas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional.



- 82 Por lo que se refiere a las ayudas otorgadas a empresas que se dedican al transporte internacional, la Región cuestiona su calificación como ayudas nuevas, confirmada por el Tribunal de Primera Instancia en la sentencia antes mencionada, basándose en que se establecieron después de la liberalización del mercado del transporte internacional llevada a cabo en 1969 por el Reglamento nº 1018/68, que estableció un régimen de contingentes.
- 83 La demandante alega que el sector del transporte internacional sólo podía considerarse incluido en el ámbito del libre juego de la competencia a partir de su completa liberalización mediante el establecimiento, por el Reglamento nº 881/92, que entró en vigor el 1 de enero de 1993, de un régimen de «autorizaciones comunitarias» que supedita el acceso al mercado a criterios puramente cualitativos.
- 84 La demandante considera que la tesis según la cual el paso de una regulación del mercado basada en criterios cuantitativos a una regulación basada en criterios cualitativos es el criterio que permite considerar que un sector ha sido liberalizado, queda confirmada, por analogía, por el análisis del régimen comunitario de contratos públicos en los sectores de utilidad pública, establecido por la Directiva 93/38/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones (DO L 199, p. 84). En su opinión, de los considerandos undécimo, decimotercero y decimonoveno de esta Directiva se desprende que los mercados abiertos a la competencia están excluidos de su ámbito de aplicación. Según la demandante, la Comisión consideró, en su Comunicación en virtud del artículo 8 de la Directiva 93/38 (DO 1999, C 129, p. 11), que, con arreglo a este artículo, determinados servicios de telecomunicaciones están excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva como consecuencia de la liberalización de los mercados de telecomunicaciones. Pues bien, a juicio de la demandante esta liberalización se caracterizó por el paso de un sistema de derechos especiales o exclusivos (y, por tanto, de limitaciones cuantitativas) a un sistema de autorizaciones (y, por tanto, de selección cualitativa).
- 85 La Comisión, por su parte, señaló, en la vista, que ya no cuestionaba la calificación de ayudas existentes realizada por el Tribunal de Primera Instancia en

la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, por lo que se refiere a las ayudas otorgadas, a partir del 1 de julio de 1990, a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional (véase el apartado 31 - *supra*).

- 86 La Comisión explicó, sin embargo, que estas ayudas se habían calificado de ayudas nuevas en la Decisión impugnada en la medida en que el Estado miembro afectado podía prever que, al liberalizarse el mercado, dichas medidas pasarían a ser ayudas de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado. En estas circunstancias, los principios de seguridad jurídica y de protección de la confianza legítima no obligaban, en su opinión, a calificar estas ayudas de ayudas existentes. La Comisión sostiene que, por otra parte, y también de conformidad con estos principios, el Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 83, p. 1), que no es aplicable en el presente caso, prevé —como excepción al principio según el cual se consideran ayudas existentes las medidas que hayan pasado a ser ayudas debido a la evolución del mercado— que «cuando determinadas medidas pasen a ser ayudas tras la liberalización de una determinada actividad por la legislación comunitaria, dichas medidas no se considerarán como ayudas existentes tras la fecha fijada para la liberalización». En el presente caso, la Comisión ha precisado que, en el sector del transporte, no existía cabotaje antes de la liberalización de dicho sector por el Reglamento n° 4059/89.
- 87 Además, la Comisión rechaza la alegación de la Región según la cual las subvenciones sólo constituyen ayudas de Estado, en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado, a partir de la completa liberalización del mercado de que se trate.
- 88 La Comisión considera que en el presente caso, por tanto, las Leyes que prevén las ayudas controvertidas se le deberían haber notificado, en el momento de su respectiva aprobación, en 1981 y 1985, como disposiciones que establecen ayudas nuevas, en la medida en que el mercado del transporte internacional por carretera estaba parcialmente abierto a la competencia intracomunitaria desde 1969.

## Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

89 Dado que la Comisión no cuestiona la calificación de ayudas existentes que se dio en la sentencia *Alzetta y otros/Comisión*, antes citada, a las ayudas concedidas a partir de la liberalización del mercado del cabotaje a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional, basta con recordar que un régimen de ayudas establecido en un mercado inicialmente cerrado a la competencia debe considerarse, en el momento de la liberalización de este mercado, un régimen de ayudas existente, en la medida en que no entraba, en el momento de su establecimiento, en el ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado, aplicable únicamente en los sectores abiertos a la competencia, como ya declaró el Tribunal de Primera Instancia en la referida sentencia (apartados 142 a 144, 146 y 147). Pues bien, en el presente caso la Comisión admitió, durante la vista, que el sector del cabotaje estaba cerrado a la competencia comunitaria antes de su liberalización mediante el Reglamento n° 4059/89.

90 Por otra parte, debe precisarse que, contrariamente a las explicaciones facilitadas por la demandada durante la vista, el Estado miembro afectado no podía prever, únicamente sobre la base de las disposiciones del Tratado, que al liberalizarse el sector del cabotaje se aplicaría el régimen de ayudas nuevas previsto en el artículo 93, apartado 3, del Tratado a las ayudas establecidas en este sector antes de su liberalización. En la medida en que dichas ayudas se habían establecido cuando el mercado aún estaba cerrado a la competencia comunitaria, y a falta de disposiciones de aplicación precisas del artículo 93 del Tratado que excluyeran la calificación de tales ayudas de ayudas existentes tras la fecha fijada para la liberalización, los interesados sólo podían considerar que estaban sujetas al régimen de ayudas existentes. En efecto, el artículo 93, apartado 3, del Tratado únicamente impone de manera expresa la obligación de notificar los «proyectos dirigidos a conceder o modificar ayudas», para someterlos al control de la Comisión antes de su ejecución.

91 De ello resulta que las ayudas concedidas a empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional deben calificarse de

ayudas existentes y sólo pueden ser objeto, en su caso, de una decisión de incompatibilidad con efectos *pro futuro*, como declaró el Tribunal de Primera Instancia en la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada (apartados 147 y 148).

- 92 Por el contrario, como el sector del transporte internacional de mercancías por carretera se abrió a la competencia en 1969 mediante el Reglamento n° 1018/68, los regímenes de ayudas controvertidos, establecidos en 1981 y 1985, estaban claramente comprendidos, en el momento de su establecimiento, en el ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado y, en consecuencia, debían considerarse regímenes de ayudas nuevos sujetos, por ello, a la obligación de notificación prevista en el artículo 93, apartado 3, del Tratado.
- 93 A este respecto, no puede acogerse la tesis de la demandante según la cual únicamente podrían calificarse de ayudas nuevas las ayudas establecidas después de la completa apertura del mercado a la competencia.
- 94 En efecto, como ya se ha declarado (véase el apartado 45 *supra*), el establecimiento de un régimen de contingentes en el sector del transporte internacional, a partir de 1969, creó una situación de competencia efectiva que pudo verse falseada por la concesión de las ayudas controvertidas, que, por consiguiente, estaban comprendidas, a partir de dicha fecha, en el ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado.
- 95 En estas circunstancias, la analogía efectuada por la demandante con el régimen comunitario de los contratos públicos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones, establecido en la Directiva 93/38, carece de todo fundamento. En efecto, en estos sectores se aplica el criterio de la completa liberalización del mercado para delimitar el ámbito de aplicación del régimen previsto en esta Directiva de las demás normas aplicables en materia de

contratos públicos. En cambio, en materia de ayudas de Estado, para que una ayuda pueda afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros, basta con que el mercado de que se trate esté abierto, incluso parcialmente, a la competencia.

- 96 Por todas estas razones, el motivo basado en la calificación errónea de las ayudas controvertidas como ayudas nuevas únicamente puede estimarse en la medida en que se refiere a las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional.
- 97 Por consiguiente, como ya declaró el Tribunal de Primera Instancia en la sentencia Alzetta y otros/Comisión (apartado 150), debe anularse la Decisión impugnada en la medida en que declara ilegales, en su artículo 2, las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional, e impone, en su artículo 5, su recuperación.

*Sobre la supuesta violación de los principios de protección de la confianza legítima y de proporcionalidad, y sobre la supuesta falta de motivación, por lo que se refiere a la recuperación de las ayudas controvertidas más los intereses correspondientes*

Alegaciones de las partes

- 98 Según la demandante, la obligación de recuperar las ayudas controvertidas, impuesta por el artículo 5 de la Decisión impugnada, es contraria a los principios de protección de la confianza legítima y de proporcionalidad. Sostiene que ni ella ni los beneficiarios de las ayudas podían prever, en 1985, que estas ayudas,

creadas legalmente, serían declaradas ilegales doce años más tarde, «por lo que se refiere, exclusivamente, a las concedidas a partir del 1 de julio de 1990». Según la Región, su buena fe queda acreditada por el hecho de que suspendió inmediatamente el pago de las ayudas controvertidas cuando tuvo conocimiento de las objeciones de la Comisión sobre la compatibilidad de dichas ayudas con el Tratado.

- 99 En sus observaciones sobre las consecuencias de la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, la demandante destacó que el Tribunal de Primera Instancia recordó, en dicha sentencia (apartado 158), que «circunstancias excepcionales» pueden permitir a los beneficiarios de una ayuda invocar su confianza legítima en la legalidad de dicha ayuda, aunque ésta no haya sido notificada de conformidad con el artículo 93, apartado 3, del Tratado. Pues bien, la demandante considera que, según la jurisprudencia, el largo intervalo de tiempo transcurrido antes de la adopción de la Decisión impugnada puede constituir una de estas «circunstancias excepcionales» (sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de noviembre de 1987, RSV/Comisión, 223/85, Rec. p. 4617).
- 100 La Comisión precisa que la obligación de recuperación que impone la Decisión impugnada abarca las ayudas concedidas a las empresas que ejercen actividades de transporte internacional desde 1981.
- 101 La Comisión recuerda que, salvo circunstancias excepcionales, las empresas beneficiarias de una ayuda sólo pueden invocar su confianza legítima en la legalidad de dicha ayuda si ésta se ha concedido respetando el procedimiento previsto en el artículo 93, apartado 3, del Tratado.

#### Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 102 Con carácter preliminar, procede recordar que el Tribunal de Primera Instancia ya declaró, en la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada (apartados 162 a

166), que el artículo 5 de la parte dispositiva de la Decisión impugnada, que se refiere a las ayudas declaradas incompatibles con el mercado común por el artículo 4 de dicha parte dispositiva, debe entenderse en el sentido de que impone la recuperación de las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que se dedican al transporte local, regional o nacional, así como las concedidas a las empresas que se dedican al transporte internacional desde el establecimiento de los regímenes de ayudas controvertidos.

103 Debe recordarse también que las ayudas concedidas a empresas que ejercen una actividad de transporte local, regional o nacional no están sujetas a una obligación de restitución, porque constituyen, como ya se ha declarado (véanse los apartados 89 a 91 *supra*), ayudas existentes, que únicamente pueden ser objeto de una declaración de incompatibilidad *ex nunc*.

104 Por tanto, le corresponde al Tribunal de Primera Instancia verificar si la Decisión impugnada, en la medida en que impone la recuperación de las ayudas concedidas a las empresas que ejercen una actividad de transporte internacional, más los intereses correspondientes, es compatible con los principios de proporcionalidad y de protección de la confianza legítima, invocados por la demandante.

105 Por lo que se refiere, en primer lugar, a la supuesta violación del principio de proporcionalidad, debe recordarse que, en la medida en que la supresión de una ayuda ilegal por vía de recuperación del importe de la ayuda concedida, más los intereses correspondientes, es la consecuencia lógica de la declaración de incompatibilidad de esta ayuda con el mercado común y persigue únicamente restablecer la situación de la competencia anterior, esta obligación no puede, en

principio, presentar un carácter desproporcionado en relación con los objetivos contemplados en los artículos 92, 93 y 94 del Tratado (sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, apartado 169, y las sentencias allí citadas).

- 106 En el presente caso, la parte demandante no aporta ningún dato concreto que permita presumir que la obligación de reembolsar las ayudas individuales concedidas a empresas que se dedican al transporte internacional tenga, habida cuenta de la incidencia de estas ayudas sobre la competencia, un carácter manifiestamente desproporcionado en relación con los objetivos del Tratado.
- 107 Por lo que se refiere a la alegación basada en la violación del principio de protección de la confianza legítima, procede recordar que únicamente circunstancias excepcionales pueden justificar la confianza de los beneficiarios en la legalidad de una ayuda. Además, el reconocimiento de esta confianza legítima presupone, en principio, que esta ayuda se ha concedido observando el procedimiento previsto en el artículo 93 del Tratado. En efecto, en circunstancias normales, todo operador económico diligente debe poder comprobar que se ha observado dicho procedimiento (sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, apartado 171, y las sentencias allí citadas).
- 108 En el presente caso, los regímenes de ayudas controvertidos no fueron notificados. Además, la parte demandante no invoca ninguna circunstancia excepcional que pueda justificar una confianza legítima en la legalidad de las ayudas concedidas a las empresas que se dedican al transporte internacional. En particular, la adopción de una decisión de incompatibilidad muchos años después de la concesión de las ayudas se explica en realidad por la falta de notificación de los regímenes de ayudas controvertidos por parte del Estado miembro afectado. En el presente caso, la demandante no alega ningún retraso imputable a la Comisión, a diferencia de lo que ocurría en la sentencia RSV/Comisión, antes citada (apartados 13 a 17), invocada por la demandante.



- 109 No está demostrado, por tanto, que la obligación de restituir estas ayudas viole el principio de protección de la confianza legítima.
- 110 Por otra parte, por lo que se refiere a la obligación de recuperar las ayudas incompatibles con el mercado común, el Tribunal de Primera Instancia ya declaró, en la sentencia *Alzetta y otros/Comisión*, antes citada (apartado 176), que la Decisión impugnada está suficientemente motivada. En efecto, tras comprobar que las ayudas controvertidas causan una distorsión de la competencia dentro de la Comunidad entre las empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena establecidas en la Región de Friuli-Venezia Giulia y las establecidas fuera de esta Región (punto VI, párrafo octavo), la Comisión declara en dicha Decisión que la recuperación de estas ayudas es necesaria para restablecer las «condiciones de competencia equitativas» que existían antes de su concesión (punto IX, párrafo segundo).
- 111 De ello se desprende que deben desestimarse los motivos basados en la violación de los principios de protección de la confianza legítima y de proporcionalidad y en la falta de motivación, por lo que se refiere a la recuperación de las ayudas controvertidas.
- 112 De ello resulta que el presente recurso debe estimarse únicamente respecto de la anulación del artículo 2 de la Decisión impugnada, en la medida en que este artículo declara ilegales las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que se dedican al transporte local, regional o nacional, y del artículo 5 de esta Decisión, en la medida en que impone el reembolso de dichas ayudas.

## Costas

- 113 A tenor del artículo 87, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, el Tribunal de Primera Instancia puede repartir las costas, o decidir que cada parte abone sus propias costas. Por haber sido desestimadas parcialmente las pretensiones formuladas por la parte demandante, procede condenarla a cargar con sus propias costas. La Comisión cargará con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Cuarta ampliada)

decide:

- 1) Anular el artículo 2 de la Decisión 98/182/CE de la Comisión, de 30 de julio de 1997, relativa a las ayudas concedidas por la Región de Friuli-Venezia Giulia (Italia) a las empresas de transporte de mercancías por carretera de la región, en la medida en que declara ilegales las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional.

- 2) Anular el artículo 5 de la Decisión 98/182, en la medida en que obliga a la República Italiana a recuperar dichas ayudas.
  
- 3) Desestimar el recurso en todo lo demás.
  
- 4) Cada una de las partes cargará con sus propias costas.

Mengozzi

García-Valdecasas

Tiili

Moura Ramos

Cooke

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 4 de abril de 2001.

El Secretario

El Presidente

H. Jung

P. Mengozzi