

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)
de 29 de abril de 2004 *

En el asunto C-372/97,

República Italiana, representada por el Sr. I.M. Braguglia, en calidad de agente, asistido por el Sr. O. Fiumara, avvocato dello Stato, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandante,

contra

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

parte demandada,

* Lengua de procedimiento: italiano.

que tiene por objeto la anulación parcial de la Decisión 98/182/CE de la Comisión, de 30 de julio de 1997, relativa a las ayudas concedidas por la Región 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 JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. V. Skouris, en funciones de Presidente de la Sala Sexta, y los Sres. J.N. Cunha Rodrigues, J.-P. Puissochet y R. Schintgen y la Sra. F. Macken (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. S. Alber;

Secretaria: Sra. M.-F. Contet, administradora principal;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídos los informes orales de las partes en la vista celebrada el 20 de marzo de 2003, en la cual la República Italiana estuvo representada por el Sr. G. Aiello, avvocato dello Stato, y la Comisión por el Sr. V. Di Bucci, en calidad de agente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 15 de mayo de 2003;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 28 de octubre de 1997, la República Italiana solicitó, con arreglo al artículo 173 del Tratado CE (actualmente artículo 230 CE, tras su modificación), la anulación parcial de la Decisión 98/182/CE de la Comisión, de 30 de julio de 1997, relativa a las ayudas concedidas por la Región Friuli-Venezia Giulia (Italia) a empresas de transporte de mercancías por carretera de la región (DO 1998, L 66, p. 18; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).

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, bajo determinadas condiciones, las ayudas concedidas con objeto de 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, la misma disposición, letra e), autoriza, asimismo bajo determinadas condiciones, 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 sistema de contingentes, 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.

Hechos que originaron el litigio

Ayudas controvertidas

- 7 El 18 de mayo de 1981, la Región de Friuli-Venezia Giulia (en lo sucesivo, «región») adoptó la Ley regional n° 28, 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»). Dicha ley establecía, en sus artículos 4, 7 y 8, determinadas medidas de ayuda a favor de las empresas de transporte por cuenta ajena establecidas en el territorio de la región.
- 8 El régimen establecido por la Ley n° 28/1981 fue sustituido por la Ley regional n° 4, de 7 de enero de 1985, 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»). Esta ley establecía, en sus artículos 4 a 6, un régimen de ayudas regionales esencialmente idéntico al establecido por la Ley n° 28/1981.

9 Dichas Leyes preveían tres medidas en favor de las empresas de transporte por carretera por cuenta ajena establecidas en el territorio de la región:

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 (artículos 4 de las Leyes n°s 28/1981 y 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 los artículos 7 de la Ley nº 28/1981 y 5 de la Ley nº 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, a 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 de las Comunidades Europeas 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 euros), y fueron aprobadas 155 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 euros), y se aprobaron 14 solicitudes durante este período (punto II de los fundamentos de la Decisión impugnada).
- 11 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 euros) durante el período comprendido entre 1985 y 1995, y se aprobaron, durante este período, 1.691 solicitudes, con una financiación media del orden del 19 %. En 1993 se aceptaron 83 solicitudes, y el nivel de la ayuda fue del 10 %. De 1981 a 1985 se aprobaron 305 solicitudes, y se concedieron 5.790 millones de ITL (2,9 millones de euros) de ayudas (punto II de los fundamentos 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 (puntos II, párrafo séptimo, y VIII, párrafos séptimo y octavo, de los fundamentos de la Decisión impugnada).

El procedimiento administrativo y la Decisión impugnada

- 13 Al tener conocimiento de la Ley nº 4/1985, la Comisión, mediante escrito de 29 de septiembre de 1995, instó a las autoridades italianas a que le transmitieran la totalidad de los textos normativos, documentos, información y datos necesarios para apreciar la compatibilidad con el mercado común del régimen de ayudas establecido por dicha Ley.
- 14 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 a favor de las empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, establecido por las Leyes nºs 28/1981 y 4/1985 (DO 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 que contenían como anexo el informe complementario de la región (en lo sucesivo, «informe complementario»).

- 15 El 30 de julio de 1997, la Comisión puso fin al procedimiento previsto en el artículo 93, apartado 2, del Tratado, adoptando la Decisión impugnada.
- 16 El punto VI de los fundamentos de la Decisión impugnada precisa que, como las ayudas controvertidas pretendían mejorar la posición competitiva de las empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena establecidas en la región, reduciendo los costes normales de su actividad, que las empresas competidoras establecidas fuera de la región seguían soportando, las ayudas beneficiaban, por consiguiente, tanto a aquéllas como a un sector en particular, lo que podía causar una distorsión de la competencia.
- 17 En primer lugar, en el punto VII, párrafos tercero a undécimo, de los fundamentos de la Decisión impugnada, la Comisión distingue entre el mercado del transporte de mercancías por carretera a nivel local, regional y nacional, por una parte, y el del transporte internacional de mercancías por carretera, por otra parte. La Comisión recuerda que, hasta la entrada en vigor del Reglamento n° 4059/89, el 1 de julio de 1990, el primero de los mercados no estaba abierto a la competencia comunitaria. En consecuencia, las ayudas concedidas antes de esa fecha a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional no podían afectar a los intercambios intracomunitarios y no constituían, por consiguiente, ayudas de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado. En cambio, consideró que las ayudas concedidas a dichas empresas después de esa fecha constituían ayudas de Estado en el sentido de dicha disposición, siempre que pudiesen afectar a los intercambios entre los Estados miembros.
- 18 Por lo que se refiere al transporte internacional de mercancías por carretera, la Comisión señala en el punto III, párrafo tercero, de los fundamentos de la Decisión, que este mercado se abrió a la competencia intracomunitaria a partir de 1969, fecha de entrada en vigor del Reglamento n° 1018/68. De ello deduce, en el punto VII, último párrafo, de dichos fundamentos, que las ayudas que establecen

las Leyes n^{os} 28/1981 y 4/1985 consolidaban, desde 1969, la posición financiera y, por consiguiente, el margen de actuación de las empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena de la región frente a sus competidores, en especial de las empresas que se dedicaban al transporte internacional y que, por ello, podían afectar a los intercambios entre los Estados miembros. Por lo tanto, dichas ayudas constituyen ayudas de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado, sin que el carácter local o limitado de la competencia de los transportistas regionales permita eludir la aplicación de dicho artículo.

- 19 A continuación, al examinar si las ayudas que habían sido calificadas de ayudas de Estado podían beneficiarse de una exención, la Comisión considera, en el punto VIII, párrafo noveno, de los fundamentos de la Decisión impugnada, que las ayudas a la financiación del material destinado al transporte combinado podían beneficiarse de la exención prevista en el artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n^o 1107/70. Por lo que atañe a las demás ayudas controvertidas, estima que no podían acogerse a la exención prevista en la misma disposición, letra d), debido a que no existía un exceso de capacidades ni plan alguno de saneamiento del sector.
- 20 Según la Decisión impugnada, las exenciones previstas en el artículo 92, apartado 3, letras a) y c), del Tratado para las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de determinadas regiones, no son aplicables debido, por una parte, a la falta de un plan de desarrollo regional que afecte a todos los sectores económicos de la región y, por otra parte, al hecho de que el territorio de ésta, no forma parte de las regiones que pueden beneficiarse de las exenciones.
- 21 Según la Comisión, las exenciones previstas en el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado a favor de determinadas ayudas sectoriales, no se aplican a las ayudas controvertidas, cuando no van acompañadas de una acción de interés común, como, por ejemplo, un plan de reestructuración del sector. Además, estima que las

ayudas a las operaciones de leasing relativas a la compra de nuevos vehículos constituyen ayudas de funcionamiento (punto VIII, párrafo decimotercero, de los fundamentos de la Decisión impugnada).

22 Por último, en el punto VIII, último párrafo, de los fundamentos de la Decisión impugnada, se precisa que la ayuda concedida con arreglo a las Leyes n^{os} 28/1981 y 4/1985 a las empresas de transporte de mercancías por carretera de la región que se dedican al transporte local, regional o nacional desde el 1 de julio de 1990, 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. La Comisión concluye, en el punto IX de los fundamentos, que, dado que el Gobierno italiano había aplicado el régimen de ayudas controvertido sin haber cumplido la obligación de notificación, debe considerarse que dicho régimen es ilegal y que la recuperación de dichas ayudas es necesaria para restablecer las condiciones de competencia equitativas que existían antes de la concesión de tales ayudas.

23 La parte dispositiva de la Decisión impugnada tiene el siguiente tenor:

«Artículo 1

Las subvenciones concedidas hasta el 1 de julio de 1990, en virtud de las Leyes n^{os} 28/81 y 4/85 de la Región de Friuli-Venezia Giulia (denominadas en lo sucesivo «las subvenciones») a las empresas que se dedican exclusivamente al transporte local, regional o nacional no constituyen ayudas 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 92.

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.

[...]

Artículo 7

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.»

- 24 A raíz de la adopción de la Decisión impugnada, la región, que había suspendido el pago de las ayudas controvertidas a partir del 1 de enero de 1996, derogó el régimen de ayudas establecido por la Ley nº 4/1985 y adoptó las medidas necesarias para recuperar las ayudas que ya habían sido abonadas.

Sobre el procedimiento

- 25 Además del presente recurso de la República Italiana, algunas empresas de transporte de mercancías por carretera, que habían recibido ayudas de la región (en lo sucesivo, «empresas beneficiarias»), solicitaron, mediante las respectivas demandas presentadas en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas entre el 2 de diciembre de 1997 y el 26 de enero de 1998, que fueron inscritas en el registro con los números 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, la anulación parcial de la Decisión impugnada. Mediante auto del Presidente de la Sala Primera ampliada de 16 de junio de 1998, se acumularon dichos asuntos a efectos de las fases escrita y oral y de la sentencia.
- 26 Mediante auto del Presidente de la Sala Cuarta ampliada de 29 de septiembre de 1998, se admitió la intervención de la República Italiana en apoyo de las pretensiones de las empresas beneficiarias.

- 27 Mediante auto de 24 de noviembre de 1998, el Tribunal de Justicia decidió suspender el procedimiento en el presente asunto hasta que el Tribunal de Primera Instancia dictara sentencia en los asuntos acumulados mencionados en el apartado 25 de la presente sentencia.
- 28 Mediante sentencia de 15 de junio de 2000, *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), el Tribunal de Primera Instancia anuló el artículo 2 de la Decisión impugnada, en la medida en que declaraba ilegales las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas dedicadas exclusivamente al transporte local, regional o nacional, así como el artículo 5 de la misma Decisión, en la medida en que obligaba a la República Italiana a recuperar dichas ayudas. El Tribunal de Primera Instancia desestimó el recurso de las empresas beneficiarias en todo lo demás.
- 29 Mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 3 de agosto de 2000, la República Italiana interpuso un recurso de casación contra la sentencia del Tribunal de Primera Instancia, que fue inscrito en el registro con el número C-298/00 P.

Sobre el objeto del recurso

- 30 La República Italiana solicita al Tribunal de Justicia, con carácter principal, que anule los artículos 2 y 5 de la Decisión impugnada y, con carácter subsidiario, anule el artículo 5 de dicha Decisión en la medida en que impone al Estado miembro referido la obligación de recuperar las ayudas controvertidas, más los intereses devengados. Solicita asimismo que condene en costas a la Comisión.

31 En apoyo de su recurso, la República Italiana invoca cuatro motivos de anulación basados en la violación, en primer lugar, del artículo 92, apartado 1, del Tratado; en segundo lugar, de los artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado y 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1170/70; en tercer lugar, del artículo 93 del Tratado, y, en cuarto lugar, de los principios de proporcionalidad y de protección de la confianza legítima así como de la obligación de motivación.

32 La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que desestime el recurso y condene en costas a la República Italiana. Sin embargo, tras haberse dictado la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, la Comisión aceptó la interpretación que el Tribunal de Primera Instancia había hecho de las ayudas concedidas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas dedicadas exclusivamente al transporte local, regional o nacional y, en consecuencia, la Comisión desistió de su motivo de oposición relativo a dichas ayudas.

33 A tenor del artículo 92, apartado 2, del Reglamento de procedimiento del Tribunal de Justicia:

«El Tribunal de Justicia podrá en cualquier momento, de oficio, examinar las causas de inadmisión de la demanda por motivos de orden público, o podrá declarar, oídas las partes, que el recurso ha quedado sin objeto y procede su sobreseimiento; decidirá al respecto conforme a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del artículo 91 del presente Reglamento.»

34 A este respecto, como ya ha señalado el Tribunal de Justicia en el apartado 28 de la presente sentencia, la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, que fue dictada después de que se presentara el presente recurso, ha anulado los artículos 2 y 5 de la Decisión impugnada en la medida en que se refieren a las ayudas a las empresas de transporte local, regional o nacional por carretera.

- 35 Por otra parte, durante el procedimiento relativo al recurso de casación contra la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, la Comisión no ha presentado ninguna alegación referente a la anulación por el Tribunal de Primera Instancia de los artículos 2 y 5 de la Decisión impugnada en la medida en que dicha anulación tenía por objeto las ayudas a las empresas de transporte local, regional o nacional por carretera. En su sentencia de esta fecha, Italia/Comisión (C-298/00 P, Rec. 2004, p. I-4087), el Tribunal de Justicia ha desestimado todas las alegaciones presentadas tanto por la República Italiana como por la Comisión contra dicha sentencia del Tribunal de Primera Instancia.
- 36 Además, la autoridad absoluta que caracteriza a las sentencias de anulación de un órgano jurisdiccional comunitario (véanse, en particular, las sentencias de 21 de diciembre de 1954, Francia/Alta Autoridad, 1/54, Rec. pp. 7 y ss., especialmente p. 34; Italia/Alta Autoridad, 2/54, Rec. pp. 73 y ss., especialmente p. 104, y de 11 de febrero de 1955, Assider/Alta Autoridad, 3/54, Rec. pp. 123 y ss., especialmente p. 139) se extiende tanto al fallo de la sentencia como a los fundamentos que constituyen su sustento necesario (véase la sentencia de 14 de septiembre de 1999, Comisión/AssiDomän Kraft Products y otros, C-310/97 P, Rec. p. I-5363, apartado 54).
- 37 En estas circunstancias, se desprende necesariamente de la sentencia Alzetta y otros/Comisión, antes citada, así como de la desestimación del recurso de casación formulado contra ésta por la sentencia de esta misma fecha, Italia/Comisión, antes citada, que el presente recurso ha quedado sin objeto por lo que se refiere a las pretensiones de anulación de los artículos 2 y 5 de la Decisión impugnada en la medida en que afectan a las ayudas a las empresas de transporte local, regional o nacional por carretera.
- 38 Por consiguiente, corresponde al Tribunal de Justicia verificar si la Decisión impugnada es compatible con los principios del Derecho comunitario invocados por la República Italiana únicamente en la medida en que declara ilegales las ayudas concedidas con arreglo a las Leyes n^{os} 28/1981 y 4/1985 a las empresas dedicadas al transporte internacional por carretera (en lo sucesivo, «ayudas controvertidas»).

Sobre el recurso

Sobre el primer motivo

Sobre el error de Derecho en relación con la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado

— Alegaciones de las partes

- 39 Mediante la primera parte del primer motivo, la República Italiana alega que, por lo que respecta a la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado a las ayudas controvertidas, la Comisión se limita a mencionar la mera posibilidad de que dichas ayudas afecten a los intercambios comerciales entre los Estados miembros sin demostrar la existencia de una amenaza real y concreta de falseamiento de la competencia.

— Apreciación del Tribunal de Justicia

- 40 Es preciso señalar, con carácter preliminar, que el artículo 92, apartado 1, del Tratado define las ayudas que regula como aquellas ayudas concedidas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

- 41 A este respecto, las normas de procedimiento establecidas por el Tratado varían en función de que las ayudas sean ayudas existentes o ayudas nuevas.
- 42 Por lo que se refiere a las ayudas existentes, con arreglo a las disposiciones del artículo 93, apartados 1 y 2, del Tratado y según el principio de seguridad jurídica, en el marco del control permanente de dichas ayudas que realiza, si, después de haber emplazado a los interesados para que presenten sus observaciones, la Comisión comprobase que una ayuda no es compatible con el mercado común en virtud del artículo 92, o que dicha ayuda se aplica de manera abusiva, ha de decidir que el Estado interesado la suprima o modifique en el plazo que ella misma determine. Tales ayudas pueden seguir ejecutándose mientras la Comisión no las haya declarado incompatibles con el mercado común (véanse las sentencias de 30 de junio de 1992, Italia/Comisión, C-47/91, Rec. p. I-4145, apartados 23 y 25, así como de 15 de marzo de 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, Rec. p. I-877, apartado 20).
- 43 En cuanto a las ayudas nuevas, el artículo 93, apartado 3, del Tratado establece que la Comisión ha de ser informada de los proyectos dirigidos a conceder ayudas con la suficiente antelación para poder presentar sus observaciones. Ésta procede entonces a un primer examen de las ayudas previstas. Si al finalizar dicho examen considerase que un proyecto no es compatible con el mercado común, iniciará sin demora el procedimiento de examen contradictorio previsto en el apartado 2, del mismo artículo. En este supuesto, el Estado miembro interesado no podrá ejecutar las medidas proyectadas antes de que en dicho procedimiento haya recaído decisión definitiva. Por lo tanto, las ayudas nuevas están sujetas a un control preventivo ejercido por la Comisión y, en principio, no pueden ejecutarse mientras ésta no las haya declarado compatibles con el Tratado.
- 44 En el marco de su apreciación tanto de las ayudas existentes, con arreglo al artículo 92, apartados 1 y 2, del Tratado, como de las ayudas nuevas que le deben ser notificadas antes de ser concedidas, en virtud del artículo 93, apartado 3, del Tratado, la Comisión no está obligada a acreditar la incidencia real de dichas

ayudas sobre los intercambios comerciales entre los Estados miembros y el falseamiento efectivo de la competencia, sino que únicamente debe examinar si tales ayudas pueden afectar a dichos intercambios y falsear la competencia.

45 Lo mismo sucede en el supuesto de que las ayudas nuevas se hayan concedido sin haber sido previamente notificadas a la Comisión. En cambio, si la Comisión tuviera que demostrar, en su Decisión, el efecto real de las ayudas ya otorgadas, se favorecería a los Estados miembros que conceden ayudas infringiendo el deber de notificación que impone el artículo 93, apartado 3, del Tratado, en detrimento de los que las notifican en fase de proyecto (véase la sentencia de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión, denominada «Boussac Saint Frères», C-310/87, Rec. p. I-307, apartados 32 y 33).

46 Por consiguiente, procede no acoger la interpretación restrictiva del artículo 92, apartado 1, del Tratado que sugiere la República Italiana, según la cual la Comisión está obligada a acreditar la existencia de una incidencia real y efectiva de las ayudas controvertidas en los intercambios comerciales intracomunitarios así como en la competencia y, por tanto, desestimar la primera parte del primer motivo.

Sobre la incidencia de las ayudas controvertidas en los intercambios comerciales intracomunitarios y en la competencia

— Alegaciones de las partes

47 Mediante la segunda parte del primer motivo, la República Italiana sostiene, en primer lugar, que la cuantía total de las ayudas controvertidas es muy modesta,

por lo que debería lógicamente equipararse a las ayudas denominadas «*de minimis*» exentas de la obligación de notificación, y prueba que dichas ayudas no pueden tener repercusiones sobre los intercambios comerciales intracomunitarios ni en la competencia.

- 48 En segundo lugar, la República Italiana destaca que casi todos los beneficiarios de las ayudas controvertidas ejercen sus actividades de transporte dentro de los límites del territorio de la región. Pues bien, según la demandante, la Comisión no demostró que determinadas empresas comunitarias hubieran sufrido un perjuicio causado por dichas ayudas. Alega que la Comisión se limitó a constatar que, desde el 1 de julio de 1990, las empresas de la región compiten, en principio, con cualquier otro transportista italiano o comunitario que se dedique al cabotaje en Italia, sin demostrar siquiera que los transportistas de otros Estados miembros tenían efectivamente acceso al mercado italiano, lo que habría supuesto, al menos, que no se había agotado el contingente comunitario. Ahora bien, este contingente se había agotado y, por ello, quedaba excluida cualquier competencia en el ámbito del transporte internacional de mercancías por carretera.
- 49 En tercer lugar, por lo que atañe a la función «compensatoria» de las ayudas en una situación de desventaja objetiva frente a sus competidores, la República Italiana alega que, por su situación geográfica, la región debía defender especialmente su modesta cuota del mercado internacional frente a los transportistas por carretera austriacos, croatas y eslovenos, los cuales, por pertenecer a países no comunitarios –al menos hasta 1994 por lo que afecta a la República de Austria–, se beneficiaban de medidas estatales y de un trato de favor que no se podían eliminar mediante acuerdos bilaterales.
- 50 A este respecto, la Comisión sostiene que el mercado del transporte de mercancías por carretera se caracteriza por la existencia de un gran número de empresas de pequeño tamaño y que cualquier intervención del Estado, por pequeña que sea, a favor de algunas de ellas tendrá necesariamente repercusiones importantes sobre las demás y afectará a los intercambios comerciales intracomunitarios así como a

la competencia. Además, refiriéndose al punto VII, párrafo octavo, de los fundamentos de la Decisión impugnada, añade que, en la mayoría de los casos, aun cuando se adquiriera un vehículo con objeto de utilizarlo exclusivamente para el transporte local, es posible, sin embargo, que se utilice para realizar servicios de transporte internacional.

- 51 La Comisión añade que el hecho de poseer una cuota muy pequeña del mercado nacional o una participación poco significativa en los intercambios comerciales intracomunitarios no basta para probar la irrelevancia en éstos ni la ausencia de repercusiones para la competencia a escala comunitaria. En cambio, lo que importa es que las empresas beneficiarias de las ayudas controvertidas y las que están establecidas en otros Estados miembros y no se benefician de dichas ayudas puedan prestar los mismos servicios.

— Apreciación del Tribunal de Justicia

- 52 A este respecto, cuando una ayuda financiera otorgada por un Estado miembro sirve para reforzar la posición de una empresa frente a la de otras empresas que compiten con ésta en los intercambios intracomunitarios, dichos intercambios deben considerarse afectados por la ayuda (véanse las sentencias de 17 de septiembre de 1980, Philip Morris/Comisión, 730/79, Rec. p. 2671, apartado 11, y de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, asuntos acumulados C-278/92 a C-280/92, Rec. p. I-4103, apartado 40).
- 53 Por lo que se refiere a la primera alegación del Gobierno italiano, sobre la cuantía relativamente reducida de una ayuda o el tamaño relativamente pequeño de la empresa beneficiaria, es preciso recordar que tales circunstancias no excluyen a priori la posibilidad de que se vean afectados los intercambios intracomunitarios (véanse las sentencias de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, denominada «Tubemeuse», C-142/87, Rec. p. I-959, apartado 43; España/Comisión, antes citada, apartado 42, y de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, Rec. p. I-7747, apartado 81).

- 54 Una ayuda de importancia relativamente escasa puede afectar a la competencia y a los intercambios entre Estados miembros cuando el sector en el que operan las empresas beneficiarias se caracteriza por una fuerte competencia (véanse las sentencias de 11 de noviembre de 1987, Francia/Comisión, 259/85, Rec. p. 4393, apartado 24; de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-303/88, Rec. p. I-1433, apartado 27, y de 26 de septiembre de 2002, España/Comisión, C-351/98, Rec. p. I-8301, apartado 63).
- 55 En el presente caso, por lo que respecta al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, que se abrió a la competencia intracomunitaria a partir de 1969, el volumen de operaciones realizado por los transportistas de la región en relación con el volumen total de transporte efectuado en Italia ascendía al 16 % en toneladas por kilómetro en 1993. Pues bien, estos últimos compiten con otras empresas italianas que realizan la misma actividad.
- 56 Por otra parte, la Comisión constató acertadamente que las ayudas controvertidas reducían los costes normales de las empresas del sector del transporte de mercancías por carretera en la región, lo que podía producir una distorsión de la competencia (punto VI, último párrafo, de los fundamentos de la Decisión impugnada). La Comisión infiere de ello 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 dichos fundamentos).
- 57 Además, resulta evidente que, cuando un sector se caracteriza por un elevado número de pequeñas empresas, una ayuda, aun cuando sea relativamente modesta desde el punto de vista individual, pero esté potencialmente abierta a todas las empresas del sector o a una gran parte de ellas, puede tener repercusiones en la competencia y los intercambios entre Estados miembros (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de septiembre de 2002, España/Comisión, antes citada, apartado 64). A este respecto, los datos comunicados a la Comisión por el Gobierno italiano confirman que más del 80 % de los beneficiarios de las ayudas controvertidas son pequeñas empresas.

- 58 Asimismo, la Comunicación de la Comisión de 6 de marzo de 1996, relativa a ayudas *de minimis* (DO C 68, p. 9), que ha sido sustituida por la Comunicación de la Comisión de 23 de julio de 1996, relativa a las directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a las pequeñas y medianas empresas (DO C 213, p. 4), excluye el sector de los transportes de su ámbito de aplicación.
- 59 A la luz de estas consideraciones, procede desestimar la primera alegación de la República Italiana, relativa a la escasa importancia de las ayudas controvertidas.
- 60 Por lo que se refiere a la segunda alegación de la República Italiana, que afirma, en primer lugar, que la mayoría de las empresas beneficiarias de dichas ayudas desempeñaban exclusivamente su actividad a escala local, es preciso recordar que el requisito para la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado, según el cual la ayuda debe afectar a los intercambios entre Estados miembros, no depende del carácter local o regional de los servicios de transporte prestados ni de la importancia del ámbito de actividad de que se trate (véase la sentencia *Altmark Trans y Regierungspräsident Magdeburg*, antes citada, apartado 82).
- 61 En el presente caso, la Comisión constató acertadamente, en el punto VII, párrafo décimo, de los fundamentos de la Decisión impugnada, que el carácter limitado de la competencia entre los transportistas regionales en el sector del transporte internacional por carretera no podía excluir la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado.
- 62 A continuación, como ya ha señalado el Tribunal de Justicia en los apartados 44 a 46 de la presente sentencia, es suficiente que la Comisión acredite que las ayudas controvertidas pueden afectar a los intercambios entre los Estados miembros y amenazan con falsear la competencia, sin que sea necesario probar que determinadas empresas comunitarias han sufrido un perjuicio debido a la concesión de dichas ayudas. Por consiguiente, procede desestimar la alegación de la República Italiana sobre este extremo.

- 63 Por último, por lo que atañe al establecimiento de un cupo de autorizaciones comunitarias, es preciso recordar que, con arreglo a las disposiciones pertinentes del Reglamento nº 1018/68, dichas autorizaciones, establecidas a nombre del transportista y que podían ser utilizadas por un sólo vehículo, se concedían, en los contingentes nacionales, por una duración de un año por lo que se refiere al transporte internacional de mercancías por carretera y durante los períodos de validez, los titulares de una autorización quedaban facultados para efectuar con dicho vehículo, sin limitaciones, transportes de mercancías entre los Estados miembros de su elección.
- 64 Por consiguiente, los regímenes de contingentes que estaban en vigor entre 1969 y 1993 en el mercado del transporte internacional de mercancías por carretera permitieron que se crease una situación de competencia efectiva dentro de los límites de los contingentes fijados, que podía resultar afectada por las ayudas controvertidas.
- 65 Ahora bien, aun suponiendo que el contingente comunitario se hubiese agotado, no es lícito deducir de ello la conclusión de que las ayudas controvertidas no afectaron en absoluto a los intercambios comerciales intracomunitarios ni a la competencia. En efecto, habida cuenta de la libertad que los regímenes que fijaban los cupos otorgaban a los titulares de autorizaciones comunitarias para elegir los Estados miembros entre los que podían efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera, el agotamiento de dichos contingentes no aporta, en ningún caso, indicación alguna sobre la utilización que de ellos se hizo, en particular por lo que respecta a los transportes internacionales con origen o destino en Italia o, más concretamente, en la región.
- 66 Dado que la actividad fundamentalmente local de la mayoría de los beneficiarios de las ayudas controvertidas y la existencia de regímenes que establecían contingentes no permiten excluir la incidencia de dichas ayudas en los intercambios entre los Estados miembros, procede desestimar la segunda alegación efectuada por la República Italiana en apoyo de la segunda parte del primer motivo.

- 67 Por lo que respecta a la tercera alegación, basada en la supuesta función compensatoria que cumplían las ayudas controvertidas en una situación de desventaja objetiva desde el punto de vista de la competencia, basta recordar que, según reiterada jurisprudencia, el hecho de que un Estado miembro se proponga aproximar, mediante medidas unilaterales, las condiciones de competencia en un determinado sector económico a las existentes en otros Estados miembros no desvirtúa el carácter de ayudas de estas medidas (véanse las sentencias de 10 de diciembre de 1969, Comisión/Francia, asuntos acumulados 6/69 y 11/69, Rec. p. 523, apartados 20 y 21, así como de 19 de mayo de 1999, Italia/Comisión, C-6/97, Rec. p. I-2981, apartado 21).
- 68 De lo anterior se deduce que, sin que sea menester preguntarse si la República Italiana ha acreditado que la situación de los transportistas por carretera austriacos, croatas y eslovenos dejaba a los transportistas por carretera establecidos en la región en una situación desfavorable desde el punto de vista de la competencia, procede desestimar esta tercera alegación y, por tanto, no puede acogerse la segunda parte del primer motivo.

Sobre la obligación de motivación

- 69 Por lo que se refiere a la tercera parte del primer motivo, que se basa en la obligación de motivación que incumbe a la Comisión, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, la motivación exigida por el artículo 190 del tratado CE (actualmente artículo 253 CE) debe adaptarse a la naturaleza del acto de que se trate y debe mostrar de manera clara e inequívoca el razonamiento de la institución de la que emane el acto, de manera que los interesados puedan conocer las razones de la medida adoptada y el órgano jurisdiccional competente pueda ejercer su control. La exigencia de motivación debe apreciarse en función de las circunstancias del caso, en particular del contenido del acto, de la naturaleza de los motivos invocados y del interés que los destinatarios u otras personas directa e individualmente afectadas por el acto puedan tener en recibir explicaciones (sentencias de 13 de marzo de 1985, Países Bajos y Leeuwarder Papierwarenfabriek/Comisión, asuntos acumulados 296/82 y 318/82, Rec. p. 809, apartado 19).

- 70 A este respecto, no se exige que la motivación especifique todos los elementos de hecho y de Derecho pertinentes, en la medida en que la cuestión de si la motivación de un acto cumple las exigencias del artículo 190 del Tratado debe apreciarse en relación no sólo con su tenor literal, sino también con su contexto, así como con el conjunto de normas jurídicas que regulan la materia de que se trate (véanse, en particular, las sentencias de 19 de septiembre de 2002, España/Comisión, C-114/00, Rec. p. I-7657, apartados 62 y 63, así como de 30 de septiembre de 2003, Alemania/Comisión, C-301/96, Rec. p. I-9919, apartado 87).
- 71 No obstante, tratándose más concretamente de una decisión en materia de ayudas de Estado, el Tribunal de Justicia ha declarado que, en determinados casos, puede desprenderse de las propias circunstancias en las que se concede la ayuda que ésta puede afectar a los intercambios entre Estados miembros y falsear o amenazar con falsear la competencia, y que en tales casos corresponde, al menos, a la Comisión mencionar dichas circunstancias en los motivos de su decisión (véanse las sentencias Países Bajos y Leeuwarder Papierwarenfabriek/Comisión, antes citada, apartado 24; de 24 de octubre de 1996, Alemania y otros/Comisión, asuntos acumulados C-329/93, C-62/95 y C-63/95, Rec. p. I-5151, apartado 52, y de 13 de febrero de 2003, España/Comisión, C-409/00, Rec. p. I-1487, apartado 74).
- 72 En el presente caso, se desprende de las consideraciones precedentes que la Comisión indicó de forma clara, en los fundamentos de la Decisión impugnada, las circunstancias en las que las ayudas controvertidas habían sido otorgadas y precisó las razones por las que podían afectar a los intercambios entre los Estados miembros y falsear o amenazar con falsear la competencia. Además, la Comisión rebatió las objeciones que el Gobierno italiano había formulado durante el procedimiento administrativo. En estas circunstancias, no puede acogerse la tercera parte del primer motivo.
- 73 Por todas estas razones, debe desestimarse el primer motivo presentado por la República Italiana en apoyo de su recurso, basado en la violación del artículo 92, apartado 1, del Tratado y en un defecto de motivación de la Decisión impugnada.

Sobre el segundo motivo

- 74 Mediante su segundo motivo, la República Italiana imputa a la Comisión, por una parte, haber considerado que las exenciones contempladas en los artículos 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70 y 92, apartado 3, letra c), del Tratado, no eran aplicables al presente caso y, por otra parte, no haber motivado la Decisión impugnada a este respecto.

Sobre el artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70

— Alegaciones de las partes

- 75 Por lo que atañe a la primera parte del segundo motivo, relativa al artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70, la República Italiana sostiene que, a pesar de la constatación de la Comisión de que, contrariamente a dicha disposición, las subvenciones para el leasing son «difícilmente compatibles» con el mercado común, debido al hecho de que «en particular [...] suponen un aumento de la capacidad», la región había precisado que las ayudas en materia de leasing para vehículos nuevos habían sido otorgadas con carácter temporal habida cuenta de las dificultades estructurales debidas a una explotación excesiva de los medios técnicos y humanos, que entrañaban el riesgo de que disminuyera la seguridad.
- 76 La Comisión sostiene que la exclusión de la exención controvertida se basa en que no se cumple ninguno de los dos requisitos para la aplicación del artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70, a saber, que las ayudas se enmarquen dentro de un plan de saneamiento del sector y la existencia de un

exceso de capacidad que hay que eliminar. Según ella, las propias autoridades italianas confirmaron, en el punto 2.4, párrafos primero y segundo, del informe complementario, que «[...] [en la Región], no existía ningún exceso de capacidad estructural en los transportes de mercancías por carretera», ni, por consiguiente, plan de saneamiento alguno del sector en el sentido de dicha disposición. Por lo que se refiere a la alegación según el cual las ayudas destinadas a renovar el parque de vehículos de la región eran necesarias por motivos de protección del medio ambiente y de seguridad, la Comisión señala que, en el punto VIII, párrafo sexto, de los fundamentos de la Decisión impugnada, precisó que «[...] las subvenciones para el leasing relacionadas con material rodante constituyen ayudas difícilmente compatibles con el mercado común, ya que, en particular, suponen un aumento de la capacidad, lo que sería contrario el espíritu de la letra d) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 1107/70» y que la República Italiana no ha presentado ningún argumento que demuestre un supuesto error de apreciación a este respecto.

— Apreciación del Tribunal de Justicia

77 El artículo 3, apartado 1, letra d), del Reglamento n° 1107/70 no contempla las ayudas otorgadas con objeto de eliminar, en el marco de un plan de saneamiento, un exceso de capacidad que suponga graves dificultades estructurales. En el presente caso, ningún dato obrante en autos permiten afirmar que existía tal exceso de capacidad. Al contrario, del punto VIII, párrafo tercero, de los fundamentos de la Decisión impugnada se desprende que, en sus observaciones sobre la decisión de incoar el procedimiento, las autoridades italianas destacaron que, en la región, «no [existía] 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 [...]».

78 Además, es preciso constatar que los regímenes de las ayudas controvertidas no se refieren en absoluto a la necesidad de no aumentar la capacidad del sector de los

transportes en la región ni someten tampoco tal aumento a condición alguna. Por lo tanto, no puede acogerse la primera parte del segundo motivo.

Sobre el artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado

— Alegaciones de las partes

79 Por lo que se refiere a la segunda parte del segundo motivo, relativa al artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, la República Italiana sostiene que, contrariamente a lo que pretende la Comisión, según la cual la exención prevista en dicho artículo no es aplicable al régimen de ayudas controvertido en la medida en que se trata de medidas que no se enmarcan dentro de ningún plan de interés común, las ayudas controvertidas constituyen el medio de efectuar una verdadera reestructuración con la finalidad de mejorar la calidad de los servicios. Por consiguiente, estima que hubiera sido posible considerar que dichas ayudas favorecían el desarrollo de determinadas actividades en el sentido del artículo referido.

80 Para rebatir la supuesta violación del artículo 92, apartado 3, letra c), del Tratado, la Comisión recuerda que, en el punto 2.4, párrafo segundo, del informe complementario, las autoridades italianas no mencionan ningún elemento preciso relativo a un plan de reestructuración concreto y detallado en el sector afectado, sino que se limitan a hacer alusión de manera general a un futuro proceso de reestructuración y racionalización que se pretende llevar a cabo mediante una nueva normativa sobre ayudas. En la Decisión impugnada, la Comisión afirma que consideró que las ayudas al leasing de vehículos nuevos eran comparables a ayudas de funcionamiento o a ayudas que tienen por objeto liberar a una empresa de los costes que normalmente hubiera debido soportar en el marco de su gestión corriente o de sus actividades normales. En principio, tales ayudas falsean las condiciones de la competencia en los sectores en los que se otorgan, pero no pueden, por sí solas, lograr ninguno de los objetivos establecidos en dicho

artículo 92, apartado 3, y, por tanto, no están comprendidas en su ámbito de aplicación.

— Apreciación del Tribunal de Justicia

- 81 Un Estado miembro que solicita la autorización para otorgar ayudas como exención de las normas del Tratado, tiene un deber de colaboración con la Comisión. En virtud de este deber está obligado, en particular, a aportar todos los datos que permitan a dicha institución comprobar que se cumplen los requisitos de la excepción solicitada (véase la sentencia de 28 de abril de 1993, Italia/Comisión, C-364/90, Rec. p. I-2097, apartado 20).
- 82 En el marco de la aplicación del artículo 92, apartado 3, del Tratado, las apreciaciones de orden económico han de efectuarse en un contexto comunitario, lo que significa que la Comisión debe examinar la incidencia de una ayuda en la competencia y en el comercio intracomunitario. Al realizar tal examen, incumbe a la Comisión sopesar los efectos positivos y negativos de la ayuda sobre las condiciones en que se efectúen los intercambios comerciales y sobre el mantenimiento de una competencia que no esté falseada (véanse las sentencias antes citadas Philip Morris/Comisión, apartados 24 y 26, de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, apartado 51).
- 83 Al aplicar el artículo 92, apartado 3, del Tratado, la Comisión goza de una amplia facultad de apreciación, cuyo ejercicio implica consideraciones complejas de orden económico y social que deben efectuarse en un contexto comunitario (véase, en particular, la sentencia de 24 de febrero de 1987, Deufil/Comisión, 310/85, Rec. p. 901, apartado 18). El control jurisdiccional que se aplica al

ejercicio de dicha facultad de apreciación se limita a comprobar el respeto de las normas de procedimiento y de motivación, así como a controlar la exactitud material de los hechos alegados y la ausencia de error de Derecho, de error manifiesto al apreciar los hechos o de desviación de poder (véanse las sentencias antes citadas de 26 de septiembre de 2002, España/Comisión, apartado 74, y de 13 de febrero de 2003, España/Comisión, apartado 93).

- 84 En el presente caso, se desprende de los documentos obrantes en autos que, contrariamente a las alegaciones de la República Italiana, la región no ha aportado, 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. Al contrario, se desprende del punto 2.4, párrafo segundo, del informe complementario que, a corto plazo, no era necesario ningún plan de reestructuración y que la región se limitó a hacer referencia a posibles medidas tendentes a la racionalización de dicho sector, en particular mediante medidas para facilitar las fusiones e incitar al transporte combinado, que iban a ser adoptadas en breve plazo por la administración regional.
- 85 En estas circunstancias, la Comisión consideró acertadamente y sin extralimitarse en su facultad de apreciación, que los datos de que disponía no le permitían comprobar que las ayudas controvertidas se enmarcaban dentro de un plan de acción de interés general como, por ejemplo, un plan de reestructuración.
- 86 Además, puesto que la sustitución de vehículos viejos constituye un coste que todas las empresas de transporte por carretera normalmente deben soportar para poder seguir ofreciendo sus servicios en el mercado en condiciones competitivas, la Comisión también declaró acertadamente, en el punto VIII, párrafo decimotercero, de los fundamentos de la Decisión impugnada, que las ayudas al leasing otorgadas para la financiación de dicha sustitución, que reforzaron artificialmente la situación financiera de las empresas beneficiarias en detrimento de las empresas competidoras, constituían ayudas de funcionamiento que, en principio, no están comprendidas dentro del ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 3, del Tratado. En estas circunstancias, no puede acogerse la segunda parte del segundo motivo.

Sobre la falta de motivación de la Decisión impugnada

- 87 Por lo que atañe a la tercera parte del segundo motivo, basada en una supuesta falta de motivación de la Decisión impugnada, es preciso referirse a los principios que se han recordado en los apartados 69 y 70 de la presente sentencia. A este respecto, se desprende de los fundamentos de la Decisión impugnada, que la Comisión indicó claramente en ésta las razones por las que las ayudas controvertidas no podían beneficiarse de las exenciones previstas en los artículos 92, apartado 3, letra c), del Tratado y 3, apartado 1, letra d), del Reglamento 1107/70 y, por lo tanto, tampoco puede acogerse la tercera parte del segundo motivo.
- 88 Habida cuenta de las consideraciones precedentes, procede desestimar el segundo motivo invocado por la República Italiana en apoyo de su recurso.

Sobre el tercer motivo

Alegaciones de las partes

- 89 Mediante su tercer motivo, la República Italiana alega que, puesto que el mercado nacional del transporte por carretera no estaba abierto a la competencia comunitaria y que la concesión de las ayudas controvertidas no podía afectar a los intercambios comerciales intracomunitarios, éstas han de considerarse ayudas existentes y, por consiguiente, no les es aplicable el artículo 93, apartado 3, del Tratado.

- 90 La República Italiana alega que, si las ayudas controvertidas se consideran ayudas existentes, la Comisión debía haberlas tratado de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 93, apartados 1 y 2, del Tratado, lo que tendría como consecuencia que solamente estaría facultada para imponer la supresión o la modificación de tales ayudas en el plazo que ella misma estableciera. En cambio, al calificar dichas ayudas como ayudas nuevas, sujetas, como tales, al procedimiento del artículo 93, apartado 3, del Tratado, y, al haber considerado por ello que eran ilegales y al mismo tiempo incompatibles con el mercado común, imponiendo expresamente la obligación de devolverlas al Estado, la República Italiana estima que la Comisión incurrió en vicios sustanciales de forma y de procedimiento que afectan a la validez de la Decisión impugnada, al menos en la medida en que ordena la recuperación de las ayudas controvertidas.
- 91 La Comisión sostiene, en cambio, que las ayudas existentes solamente incluyen, por una parte, las ayudas que existían antes de la entrada en vigor del Tratado CE o antes de la adhesión de los nuevos Estados miembros a las Comunidades y, por otra parte, las ayudas que han sido debidamente autorizadas, de forma tácita o explícita, por dicha institución. A su juicio las ayudas controvertidas no están comprendidas en ninguna de esas dos categorías.
- 92 En primer lugar, según la Comisión, lo que importa es que, en un momento determinado, las medidas de que se trata pudieron parecer ayudas porque cumplían todos los requisitos para la aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado.
- 93 En segundo lugar, la progresiva apertura, mediante el establecimiento de un régimen de contingentes, de un mercado que anteriormente se encontraba cerrado a la competencia comunitaria demuestra, por su propia naturaleza, la existencia a escala comunitaria de un perjuicio, al menos potencial, de los intercambios comerciales, que basta por sí sólo para considerar que se cumple el requisito

particular establecido en el artículo 92, apartado 1, del Tratado. El hecho de que el contingente se aplique y pueda utilizarse, incluso hasta su agotamiento, como sostiene la República Italiana, constituye sin duda la prueba de que existía una competencia efectiva. La Comisión añade que las autorizaciones comunitarias previstas alcanzaban ya la cifra de 5.268 en 1985 y ascendían a 65.936 en 1992, de las cuales 7.700 fueron atribuidas a dicho Estado miembro.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- 94 En el presente caso, como ya ha señalado el Tribunal de Justicia en el apartado 5 de la presente sentencia, el sector del transporte internacional por carretera se abrió a la competencia a partir de 1969 mediante el Reglamento n° 1018/68 y quedó completamente liberalizado a partir del 1 de enero de 1993.
- 95 Como ha constatado igualmente el Tribunal de Justicia en los apartados 52 a 68 de esta sentencia, las ayudas controvertidas refuerzan la posición financiera y, por consiguiente, el margen de actuación de los transportistas de mercancías por carretera por cuenta ajena de la región en comparación con sus competidores y podían, por ello, incidir en los intercambios comerciales entre Estados miembros.
- 96 Dichas ayudas, que habían sido adoptadas en 1981 y 1985, estaban comprendidas, al ser adoptadas, dentro del ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado.
- 97 De lo anterior se deduce que debían considerarse regímenes de ayudas nuevas sujetos, por ello, a la obligación de notificación establecida en el artículo 93, apartado 3, del Tratado.

- 98 Por consiguiente, debe desestimarse el tercer motivo basado en que las ayudas controvertidas fueron consideradas erróneamente ayudas nuevas.

Sobre el cuarto motivo

Sobre la violación del principio de proporcionalidad

— Alegaciones de las partes

- 99 Mediante la primera parte de su cuarto motivo, la República Italiana sostiene que, dado que las ayudas controvertidas tuvieron una incidencia escasa en la situación de las empresas beneficiarias y que, por tanto, la Comunidad no tenía interés alguno en que se restableciese la situación anterior, la Decisión impugnada infringe el principio de proporcionalidad en la medida en que impone la obligación de recuperar dichas ayudas. Además, afirma que la devolución de éstas representa, para dichas empresas, una carga muy pesada que puede conducir a que un gran número de ellas probablemente desaparezca del mercado provocando así una grave crisis laboral y social, con lo que la recuperación de las ayudas sería prácticamente imposible. A mayor abundamiento, considera que la Decisión impugnada adolece de falta de motivación sobre este punto.

- 100 En cambio, la Comisión señala, en primer lugar, que la recuperación de una ayuda de Estado otorgada de forma ilegal, para restablecer el *statu quo ante*, no puede,

en principio, considerarse una medida desproporcionada en relación con el objetivo de las disposiciones del Tratado en materia de ayudas. Alega a este respecto, que la probable desaparición del mercado de algunas empresas beneficiarias de ayudas ilegales como consecuencia del cumplimiento de la obligación de devolución no constituye un motivo que justifique que no se recuperen éstas (véase la sentencia de 15 de enero de 1986, Comisión/Bélgica, 52/84, Rec. p. 89, apartado 14).

101 En segundo lugar, por lo que se refiere al temor de que se produzca una grave crisis social, si bien es cierto que dificultades insuperables pueden impedir que un Estado miembro cumpla las obligaciones que le incumben en virtud del Derecho comunitario, según jurisprudencia reiterada, el mero temor de que se produzcan tales dificultades no puede justificar que dicho Estado miembro se abstenga de aplicar correctamente el Derecho (véase la sentencia de 29 de enero de 1998, Comisión/Italia, C-280/95, Rec. p. I-259, apartado 16).

102 En tercer lugar, la Comisión sostiene que no está obligada a invocar razones precisas para justificar el ejercicio de su facultad de ordenar la devolución de la ayuda ilegal. Sin embargo, alega que, en la Decisión impugnada, se precisa que la Comisión consideró que la recuperación de las ayudas controvertidas era necesaria para restablecer las condiciones de competencia equitativas que existían antes de otorgarse las ayudas.

— Apreciación del Tribunal de Justicia

103 En primer lugar, debe recordarse que la supresión de una ayuda ilegal por vía de recuperación es la consecuencia lógica de la constatación de su ilegalidad. Por consiguiente, la recuperación de una ayuda de Estado ilegalmente concedida, con objeto de restablecer la situación anterior, no puede, en principio, considerarse una medida desproporcionada en relación con los objetivos de las disposiciones

del Tratado en materia de ayudas de Estado (véanse las sentencias Tubemeuse, antes citada, apartado 66, y de 14 de enero de 1997, España/Comisión, C-169/95, Rec. p. I-135, apartado 47).

- 104 Mediante la devolución de la ayuda, el beneficiario pierde la ventaja de la que había disfrutado en el mercado respecto a sus competidores y se restablece así la situación anterior al pago de la ayuda (véase la sentencia de 4 de abril de 1995, Comisión/Italia, C-350/93, Rec. p. I-699, apartado 22). Se desprende asimismo de esta función de la devolución que, como norma general, salvo circunstancias excepcionales, la Comisión no puede rebasar los límites de su facultad discrecional, reconocida por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, cuando pide al Estado miembro que recupere las sumas concedidas en concepto de ayudas ilegales, ya que lo único que hace es restablecer la situación anterior (véanse las sentencias de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión, C-75/97, Rec. p. I-3671, apartado 66, y de 7 de marzo de 2002, Italia/Comisión, C-310/99, Rec. p. I-2289, apartado 99).
- 105 En el presente caso, dado que la República Italiana se limita a manifestar que la devolución de las ayudas controvertidas podría representar para las empresas beneficiarias una carga muy pesada que podría provocar con toda probabilidad la desaparición del mercado de muchas de ellas y provocar también una grave crisis laboral y social, basta señalar que, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el temor de que puedan surgir dificultades internas no justifica que un Estado miembro incumpla las obligaciones que le incumben en virtud del Derecho comunitario (véanse, en particular, las sentencias de 27 de junio de 2000, Comisión/Portugal, C-404/97, Rec. p. I-4897, apartado 52; de 7 de marzo de 2002, Italia/Comisión, antes citada, apartado 105, y de 26 de junio de 2003, Comisión/España, C-404/00, Rec. p. I-6695, apartado 55).
- 106 Por consiguiente, no hay ningún dato que indique que la República Italiana se encontraba ante circunstancias excepcionales que justificaran la imposibilidad de la devolución y, por tanto, no puede acogerse la primera parte del cuarto motivo.

Sobre la violación del principio de protección de la confianza legítima

— Alegaciones de las partes

- ¹⁰⁷ Mediante la segunda parte de su cuarto motivo, la República Italiana sostiene que, dado que las empresas beneficiarias habían confiado en la validez de las ayudas adoptadas y abonadas desde hacía varios años, la Decisión impugnada es contraria al principio de protección de la confianza legítima, en la medida en que impone la recuperación de las ayudas otorgadas a partir del 1 de julio de 1990.
- ¹⁰⁸ La Comisión replica que, en contra de lo que pretende la República Italiana, cuando determinadas subvenciones constituyen ayudas en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado y son ilegales por haber sido otorgadas infringiendo el artículo 93, apartado 3, del Tratado, la supuesta violación del principio de protección de la confianza legítima en relación con las empresas beneficiarias no es pertinente, puesto que no existía ninguna razón objetiva para considerar que, en 1981 y en 1985, dicha institución no tenía objeción alguna respecto de las ayudas otorgadas por las Leyes n^{os} 28/1981 y 4/1985.
- ¹⁰⁹ Además, la Comisión alega que si las autoridades italianas hubiesen tenido la menor duda acerca de las medidas de que se trata, podían y debían haber notificado sin demora los proyectos. En realidad, según la Comisión, se desprende de las consideraciones de hecho y de Derecho que llevaron a la adopción de la Decisión impugnada que, en 1981 y en 1985, no existía ninguna razón objetiva para considerar que la Comisión no tenía nada que objetar a dichas medidas. El hecho de que, tras haber sido informada de la existencia de las Leyes n^{os} 28/1981 y 4/1985 y haber incoado el procedimiento previsto en el artículo 93, apartado 2, del Tratado, llegase a la conclusión de que las medidas otorgadas hasta el 1 de julio de 1990 a las empresas de transporte por carretera que ejercen sus actividades exclusivamente a escala local, regional o nacional no constituían ayudas de Estado, no puede haber generado, ni para las empresas beneficiarias ni para la región, ninguna confianza respecto de la legalidad de las ayudas abonadas después del 1 de julio de 1990.

— Apreciación del Tribunal de Justicia

- 110 En cuanto al principio de protección de la confianza legítima, procede recordar que, mediante la comunicación publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (DO 1983, C 318, p. 3) la Comisión informó a los beneficiarios potenciales de ayudas de Estado de la precariedad de las ayudas que les fuesen otorgadas de forma ilegal, en el sentido de que podrían verse obligados a devolverlas (véanse las sentencias de 20 de septiembre de 1990, Comisión/Alemania, C-5/89, Rec. p. I-3437, apartado 15, y de 7 de marzo de 2002, Italia/Comisión, antes citada, apartado 102).
- 111 Ciertamente, no puede excluirse la posibilidad de que el beneficiario de una ayuda ilegal invoque circunstancias excepcionales que hayan podido fomentar lícitamente su confianza en la legalidad de dicha ayuda, y de que se oponga, por consiguiente, a su devolución. En tal supuesto, corresponde al órgano jurisdiccional nacional que conozca del asunto valorar las referidas circunstancias, en su caso después de haber planteado al Tribunal de Justicia cuestiones prejudiciales de interpretación (véanse las sentencias antes citadas Comisión/Alemania, apartado 16, y de 7 de marzo de 2002, Italia/Comisión, apartado 103).
- 112 En cambio, un Estado miembro, cuyas autoridades han otorgado una ayuda infringiendo las normas de procedimiento previstas en el artículo 93 del Tratado, no puede invocar la confianza legítima de los beneficiarios para eludir su obligación de adoptar las medidas necesarias con vistas a la ejecución de una decisión de la Comisión que le ordena recuperar la ayuda. Si se admitiese esta posibilidad, se privaría de eficacia a las disposiciones de los artículos 92 y 93 del Tratado, ya que las autoridades nacionales podrían, de este modo, basarse en su propio comportamiento ilícito para dejar sin efecto las decisiones adoptadas por la Comisión en virtud de dichas disposiciones del Tratado (véanse las sentencias antes citadas Comisión/Alemania, apartado 17, y de 7 de marzo de 2002, Italia/Comisión, apartado 104).

- 113 En el presente caso, no se ha negado que, contrariamente a las obligaciones que el artículo 93, apartado 3, del Tratado impone a los Estados miembros, las ayudas controvertidas fueron otorgadas sin haber sido previamente notificadas.
- 114 Por otra parte, como ya ha señalado el Tribunal de Justicia en el apartado 54 de la presente sentencia, una ayuda, incluso de escasa importancia a nivel individual, pero que esté potencialmente abierta a todas o a una parte muy amplia de las empresas del sector, puede tener repercusiones sobre la competencia y los intercambios entre los Estados miembros. A menos que se reconozca la existencia de circunstancias excepcionales que se opongan a la devolución de una ayuda de ese tipo, el hecho de que los beneficiarios sean pequeñas empresas que efectúan operaciones de poca importancia no es pertinente.
- 115 Por último, la República Italiana estima que, puesto que las empresas beneficiarias habían confiado en la legalidad de las ayudas que habían sido adoptadas y pagadas desde hacía varios años, este largo período les hizo albergar una confianza legítima en cuanto al fundamento de tales ayudas.
- 116 A este respecto, es preciso recordar que la exigencia fundamental de seguridad jurídica se opone a que la Comisión retrase indefinidamente el ejercicio de sus facultades (véanse las sentencias de 14 de julio de 1972, Geigy/Comisión, 52/69, Rec. p. 787, apartados 20 y 21, así como de 24 de septiembre de 2002, Falck y Acciaierie di Bolzano/Comisión, asuntos acumulados C-74/00 P y C-75/00 P, Rec. p. I-7869, apartado 140).
- 117 Bien es verdad que un retraso por parte de la Comisión en decidir que una ayuda es ilegal y que debe suprimirse y ser recuperada por un Estado miembro, puede generar, en determinadas circunstancias, la confianza legítima de los beneficiarios

de dicha ayuda que impida que la Comisión pueda conminar al Estado miembro para que ordene la devolución de dicha ayuda (véase la sentencia de 24 de noviembre de 1987, RSV/Comisión, 223/85, Rec. p. I-4617, apartado 17). Sin embargo, las circunstancias del asunto que dio lugar a esta sentencia eran excepcionales y no presentan ninguna semejanza con el presente asunto. La medida objeto de dicha sentencia estaba destinada a un sector que, desde hacía varios años, se beneficiaba de ayudas de Estado autorizadas por la Comisión y su finalidad era sufragar el coste adicional de una operación que ya había recibido una ayuda autorizada (sentencia de 28 de enero de 2003, Alemania/Comisión, C-334/99, Rec. p. I-1139, apartado 44).

118 En todo caso, como ha señalado el Abogado General en el apartado 77 de sus conclusiones, en los casos de ayudas de Estado que no han sido notificadas, un retraso de ese tipo sólo puede imputarse a la Comisión a partir del momento en que ésta tuvo conocimiento de la existencia de ayudas incompatibles con el mercado común.

119 En el presente caso, consta que la Comisión no tuvo conocimiento de las ayudas controvertidas hasta septiembre de 1995. Habida cuenta, por una parte, de que éstas no habían sido autorizadas por la Comisión y, por otra parte, de que ésta no conocía la compleja situación en la que dichas ayudas habían sido otorgadas, era necesario realizar una investigación antes de adoptar una Decisión. En estas circunstancias, el plazo transcurrido entre septiembre de 1995 y la fecha de adopción de la Decisión impugnada, a saber, el 30 de julio de 1997, es razonable. Además, la República Italiana no ha aportado ningún dato que demuestre que la Comisión demoró dicho procedimiento.

120 Por consiguiente, no puede considerarse que la Decisión impugnada vulnera la confianza legítima de las empresas beneficiarias de las ayudas controvertidas, ni en cuanto obliga a devolverlas ni en cuanto ordena el pago de intereses, y, por tanto, no puede acogerse la segunda parte del cuarto motivo.

Sobre el alcance de la obligación de recuperar las ayudas controvertidas

— Alegaciones de las partes

- 121 Mediante la tercera parte de su cuarto motivo, la República Italiana sostiene, por lo que se refiere a la fecha a partir de la cual la Decisión impugnada impone la obligación de recuperar las ayudas otorgadas en el sector del transporte internacional, que el artículo 4 de la Decisión impugnada, al que remite su artículo 5, que establece la recuperación de las ayudas incompatibles con el Tratado, constata sin equívocos la incompatibilidad de las ayudas pagadas a partir del 1 de julio de 1990 y, por consiguiente, no debe ser interpretado a la luz de los fundamentos de dicha Decisión.
- 122 En cambio, la Comisión sostiene que la parte dispositiva de un acto no puede disociarse de su motivación y ha de ser interpretada teniendo en cuenta los motivos que llevaron a su adopción. En el presente caso, los fundamentos precisan, según la Comisión, que la fecha del 1 de julio de 1990 únicamente afecta a las ayudas otorgadas a las empresas que operan en el transporte por carretera a escala local, regional o nacional, y no incluye a las empresas que operan en el transporte internacional por carretera.
- 123 Por otra parte, la Comisión afirma que tampoco es indispensable recurrir a la exposición de motivos para interpretar correctamente el artículo 4 de la Decisión impugnada, sino que basta situar dicho artículo en el contexto general de la parte dispositiva, en la cual se enmarca, y leerlo a la luz de los artículos que le preceden.

— Apreciación del Tribunal de Justicia

- 124 En el presente caso, el artículo 4 de la Decisión impugnada está formulado de una manera equívoca por lo que respecta a la exigencia de recuperar las ayudas controvertidas, ya que puede referirse tanto a todas las ayudas otorgadas a empresas que operan en el transporte internacional desde que se instauraron, como únicamente a las ayudas otorgadas a partir del 1 de julio de 1990.
- 125 A este respecto, es preciso recordar que, según jurisprudencia reiterada, la parte dispositiva de un acto no puede disociarse de su motivación, por lo que, en caso necesario, debe interpretarse teniendo en cuenta los motivos que han llevado a su adopción (véanse las sentencias de 15 de mayo de 1997, TWD/Comisión, C-355/95 P, Rec. p. I-2549, apartado 21, y Comisión/Portugal, antes citada, apartado 41).
- 126 Se desprende de los fundamentos de la Decisión impugnada que, por una parte, en su punto VII, párrafo tercero, la Comisión distinguió entre las empresas que operaban exclusivamente en el transporte local, regional o nacional y las que operaban en el transporte internacional y que, por otra parte, en los párrafos quinto a séptimo del mismo punto VII indicó que la fecha 1 de julio de 1990 era pertinente solamente en relación con las subvenciones otorgadas a las empresas mencionadas en primer lugar. Por lo demás, en el párrafo undécimo de dicho punto VII, la Comisión consideró que las ayudas controvertidas reforzaban la posición financiera de las empresas de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena de la región en relación con sus competidores desde el 1 de julio de 1990 respecto de las empresas que operan en el transporte local, regional o nacional y desde 1969 respecto de las que operaban en el transporte internacional y podían, por ello, afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.
- 127 De lo anterior se deduce que, como se desprende asimismo del punto VIII, último párrafo, de los fundamentos de la Decisión impugnada, su artículo 4 debe

interpretarse en el sentido de que las ayudas otorgadas a partir del 1 de julio de 1990 en virtud de las Leyes n^{os} 28/1981 y 4/1985 a las empresas que operaban en el transporte local, regional o nacional, así como las que se concedieron a las que operaban en el transporte internacional, son incompatibles con el mercado común.

- 128 La misma interpretación resulta de la lectura de la parte dispositiva de la Decisión impugnada que, considerada en su totalidad, no presenta ninguna ambigüedad. En efecto, el artículo 2 de dicha parte dispositiva, leído en relación con el artículo 1 de ésta, declara ilegales las ayudas otorgadas con arreglo a los regímenes de ayudas establecidos por las Leyes n^{os} 28/1981 y 4/1985 a las empresas que operaban en el transporte internacional y, a partir del 1 de julio de 1990, a las empresas que operaban en el transporte local, regional o nacional, porque no habían sido notificadas a la Comisión como exige el artículo 93, apartado 3, del Tratado. El artículo 3 de dicha parte dispositiva declara la compatibilidad con el mercado común de las ayudas al transporte combinado, dado que pueden beneficiarse de una exención con arreglo al artículo 3, apartado 1, letra e), del Reglamento n^o 1107/70. En cuanto al artículo 4 de dicha parte dispositiva, determina, entre las ayudas ilegales que contempla su artículo 2, aquellas que son incompatibles con el mercado común por no cumplir los requisitos para poder beneficiarse de una exención. En el sistema de la parte dispositiva, se trata, pues, de las ayudas ilegales que no han sido declaradas compatibles con el mercado común por el artículo 3 de la parte dispositiva, a saber, por lo que respecta al transporte internacional, las ayudas otorgadas desde su creación por las Leyes n^{os} 28/1981 y 4/1985. Por consiguiente, la tercera parte del cuarto motivo no puede prosperar.

Sobre la obligación de motivación

- 129 Por lo que atañe a la cuarta parte del cuarto motivo, relativa a la supuesta falta de motivación de la Decisión impugnada, basta recordar que se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que, en materia de ayudas de Estado, cuando la ayuda proyectada ya ha sido pagada, en contra de lo que dispone el

artículo 93, apartado 3, del Tratado, la Comisión, que dispone de la facultad de requerir a las autoridades nacionales para que ordenen la devolución de la ayuda, no está obligada a exponer motivos específicos para justificar el ejercicio de dicha facultad (véanse las sentencias antes citadas de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, apartado 78, y de 17 de junio de 1999, Bélgica/Comisión, apartado 82). Sin embargo, consta que en los puntos VI a VIII de los fundamentos de la Decisión impugnada la Comisión explicó las razones por las que había decidido exigir la devolución de las ayudas controvertidas. Por lo tanto, procede constatar que dicha Decisión no adolecía de falta de motivación y, por tanto, no puede acogerse la cuarta parte del cuarto motivo.

130 De lo anterior se deduce que debe desestimarse asimismo el cuarto motivo.

Costas

131 A tenor del artículo 69, apartado 6, del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal de Justicia, en caso de sobreseimiento, resolverá discrecionalmente sobre las costas. A tenor del artículo 69, apartado 2, del mismo Reglamento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte.

132 En el presente caso, la República Italiana había presentado su demanda y su réplica en el presente asunto solicitando al Tribunal de Justicia que anulase, en particular, los artículos 2 y 5 de la Decisión impugnada, relativos a las ayudas otorgadas a las empresas de transporte por carretera local, regional y nacional, antes de que esta parte del recurso quedase sin objeto. Por lo que atañe a las pretensiones subsistentes, cabe señalar que han sido desestimados todos los motivos de la República Italiana. A la luz de estas consideraciones, procede condenar a cada una de las partes a cargar con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

decide:

- 1) Sobreseer el asunto por lo que se refiere a las pretensiones de anulación de los artículos 2 y 5 de la Decisión 98/182/CE de la Comisión, de 30 de julio de 1997, relativa a las ayudas concedidas por la Región Friuli-Venezia Giulia (Italia) a las empresas de transporte de mercancías por carretera de la región, en la medida en que dichos artículos declaran ilegales las ayudas otorgadas a partir del 1 de julio de 1990 a las empresas que operan exclusivamente en el transporte local, regional o nacional.
- 2) Desestimar el recurso en todo lo demás.
- 3) La República Italiana y la Comisión soportarán cada una sus propias costas.

Skouris

Cunha Rodrigues

Puissochet

Schintgen

Macken

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 29 de abril de 2004.

El Secretario

El Presidente

R. Grass

V. Skouris