ARRÊT DU TRIBUNAL (quatrième chambre élargie)

15 juin 2000 *

Dans les affaires jointes T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 à T-607/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98 et T-23/98,

Mauro Alzetta, demeurant à Montereale Valcellina (Italie), et les 31 autres requérants dont la liste figure en annexe, représentés par Mes A. Pili, avocat au barreau de Pordenone, A. Barone et G. Pezzano, avocats au barreau de Rome, ayant élu domicile à Luxembourg en l'étude de Me L. Schiltz, 2, rue du Fort Rheinsheim,

Masotti Srl, établie à Feletto Umberto (Italie), et les 30 autres requérants dont la liste figure en annexe, représentés par Mes R. Petiziol et A. Pergolese, avocats au barreau d'Udine, via Ginnasio Vecchio 6, Udine (Italie),

Anna Maria Baldo, demeurant à Cervignano del Friuli (Italie), et les 53 autres requérants dont la liste figure en annexe,

Amadeo Musso, demeurant à Rivignano (Italie),

représentés par Mes V. Cinque et L. Candriella, avocats au barreau d'Udine, via Morpurgo 34, Udine,

* Langue de procédure: l'italien.

Sutes SpA, établie à Udine, et les 33 autres requérantes dont la liste figure en annexe,

Fabris Carlo & C. Snc, établie à Pavia di Udine (Italie),

Franco D'Odorico, demeurant à Capoformido (Italie),

Fiorindo Birri, demeurant à Manzano (Italie),

Maria Cecilia Framalicco, demeurant à Ampezzo (Italie),

Autotrasporti di Viola Claudio & CSNC, établie à Cerpeneto-Pozzuolo del Friuli (Italie),

représentés par Me C. Mussato, avocat au barreau d'Udine, via Dante 4, Udine,

Pietro Stagno, demeurant à Trieste (Italie),

Fabrizio Cernecca, demeurant à Trieste,

Trasporti e Spedizioni Internazionali Cossutta Snc, établie à Trieste,

Giuseppe Camaur, demeurant à Cormons (Italie),

Cointra Transport and Trade Co. Srl, établie à Ronchi dei Legionari (Italie),

Autotrasporti Silvano Zottich, établie à Trieste,

Zootrans Snc, établie à Passagio di Betona (Italie),

Pauletic Antonio Succ. di Pauletic Igor, demeurant à Trieste,

représentés par Mes M. Clarich et A. Giadrossi, avocats au barreau de Trieste, via XXX octobre 17, Trieste,

parties requérantes,

soutenus par

République italienne, représentée par M. le professeur U. Leanza, chef du service du contentieux diplomatique du ministère des Affaires étrangères, en qualité

d'agent, assisté de M. O. Fiumara et, lors de la procédure orale, de M. G. Aiello, avvocati dello Stato, ayant élu domicile à Luxembourg au siège de l'ambassade d'Italie, 5, rue Marie-Adélaïde,

partie intervenante,

contre

Commission des Communautés européennes, représentée par MM. P. F. Nemitz et P. Stancanelli, membres du service juridique, en qualité d'agents, assistés de Me M. Moretto, avocat au barreau de Venise, ayant élu domicile à Luxembourg auprès de M. C. Gómez de la Cruz, membre du service juridique, Centre Wagner, Kirchberg,

partie défenderesse,

ayant pour objet une demande d'annulation de la décision 98/182/CE de la Commission, du 30 juillet 1997, concernant les aides octroyées par la Région Frioul-Vénétie Julienne (Italie) aux entreprises de transport routier de marchandises de la région (JO 1998, L 66, p. 18),

LE TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (quatrième chambre élargie),

composé de MM. R. M. Moura Ramos, président, R. García-Valdecasas, Mmes V. Tiili et P. Lindh et M. P. Mengozzi, juges,

greffier: M. J. Palacio González, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de la procédure orale du 15 septembre 1999,

rend le présent

Arrêt

Cadre juridique et faits à l'origine du litige

1 Les parties requérantes sont des entreprises de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui établies dans la région Frioul-Vénétie Julienne, qui ont bénéficié d'aides d'État au titre d'un régime d'aides régional non notifié à la Commission. Il est constant qu'elles sont, pour la plupart, des petites entreprises exerçant uniquement une activité de transport local ou régional avec un seul véhicule. Dans sa décision 98/182/CE, du 30 juillet 1997, concernant les aides octroyées par la Région Frioul-Vénétie Julienne (Italie) aux entreprises de transport routier de marchandises de la région (JO 1998, L 66, p. 18, ci-après la «décision attaquée»), la Commission a déclaré une partie de ces aides incompatible avec le marché commun et a ordonné la répétition de leur montant majoré d'intérêts.

Cadre juridique

2 Les dispositions générales relatives aux aides d'État énoncées par les articles 92 du traité CE (devenu, après modification, article 87 CE) et 93 et 94 du traité CE (devenus articles 88 CE et 89 CE) s'appliquent dans le domaine des transports,

sous réserve de l'application des dispositions spéciales de l'article 77 du traité CE (devenu article 73 CE) déclarant compatibles avec le traité des aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public.

3 Le règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil, du 4 juin 1970, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 130, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement CE n° 543/97 du Conseil, du 17 mars 1997 (JO L 84, p. 6), qui se fonde sur l'article 75 du traité CE (devenu, après modification, article 71 CE) et les articles 77 et 94 du traité, confirme, en son article 2, que les articles 92 à 94 du traité sont applicables dans le domaine concerné et énonce par ailleurs certaines règles particulières relatives aux aides visées pour autant que ces dernières sont spécifiques à l'activité de ce secteur. Il précise ainsi les cas et les conditions dans lesquels les États membres ont la faculté de prendre des mesures de coordination ou d'imposer des servitudes inhérentes à la notion de service public comportant l'octroi d'aides d'État au titre de l'article 77 du traité.

4 En matière de coordination des transports, l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70 autorise, jusqu'à l'entrée en vigueur des réglementations communautaires relatives à l'accès au marché des transports, les aides accordées à titre exceptionnel et temporaire afin d'éliminer, dans le cadre d'un plan d'assainissement, une surcapacité entraînant de graves difficultés structurelles et de contribuer ainsi à mieux répondre aux besoins du marché des transports.

5 Dans le cadre de l'instauration d'une politique commune des transports, le marché des transports internationaux de marchandises par route a été partiellement libéralisé, dans la Communauté, par l'instauration, en 1969, d'un régime de contingentement par le règlement (CEE) n° 1018/68 du Conseil, du 19 juillet 1968, relatif à la constitution d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route effectués entre États membres (JO L 175, p. 13). En 1991 et 1992, par exemple, le contingent communautaire comprenait, respectivement, 47 094 et 65 936 autorisations, réparties entre les différents États membres selon une clé déterminée. La République italienne s'est ainsi vu attribuer 5 550 autorisations en 1991 et 7 770 en 1992. Les autorisations communautaires

habilitaient leurs titulaires à effectuer des transports entre États membres pour une durée d'un an. Ce régime a été maintenu en vigueur jusqu'au 1er janvier 1993, date de la libéralisation complète de cette activité par le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil, du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres (JO L 95, p. 1).

6 En ce qui concerne le marché des transports de marchandises à l'intérieur d'un État membre, le règlement (CEE) n° 4059/89 du Conseil, du 21 décembre 1989, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre (JO L 390, p. 3), a soumis, à partir du 1er juillet 1990, le cabotage, c'est-à-dire le transport de marchandises à l'intérieur d'un État membre par un transporteur établi dans un autre État membre, à un régime transitoire sous la forme d'un contingent communautaire à ouverture progressive. Le contingent initial total comprenait 15 000 autorisations de cabotage d'une durée de deux mois, réparties entre les États membres selon une clé déterminée. Dans ce cadre, 1 767 autorisations ont été attribuées à la République italienne. Le règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre (JO L 279, p. 1), a prévu le maintien de ce régime transitoire, sous la forme d'un contingent communautaire total initial de 30 000 autorisations (dont 3 520 pour la République italienne) qui augmentait de 30 % par an, jusqu'à l'instauration définitive de la libéralisation complète des activités de cabotage à partir du 1er juillet 1998.

Aides en cause

7 La legge regionale n° 28 de la Région Frioul-Vénétie Julienne du 18 mai 1981, relative à des interventions pour la promotion et le développement des transports intéressant la région Frioul-Vénétie Julienne, ainsi que du transport routier de marchandises pour le compte d'autrui (ci-après la «loi n° 28/1981») prévoyait, en ses articles 4, 7 et 8, certaines mesures d'aides en faveur des entreprises de transport pour le compte d'autrui établies sur le territoire de la région.

8 Le régime instauré par cette loi a été remplacé par la legge regionale n° 4 du 7 janvier 1985, relative à des interventions pour la promotion et le développement des transports intéressant la région Frioul-Vénétie Julienne, ainsi que du transport routier de marchandises pour le compte d'autrui (annexe 113 à la requête dans l'affaire T-313/97, ci-après la «loi n° 4/1985»). La loi n° 4/1985 instaurait, en ses articles 4 à 6, un régime d'aides régionales pour l'essentiel identique à celui mis en place par la loi n° 28/1981.

9 Ces lois prévoyaient trois mesures en faveur des entreprises de transport routier pour le compte d'autrui établies sur le territoire de la région Frioul-Vénétie Julienne:

a) le financement annuel, pendant une période maximale de dix ans, à concurrence de 60 % (pour les entreprises individuelles) et de 70 % (pour les coopératives et les groupements) du taux de référence fixé par décret ministériel, des intérêts des emprunts contractés en vue (articles 4 des lois n°s 28/1981 et 4/1985):

— de la réalisation d'infrastructures de l'entreprise (construction, achat, agrandissement, achèvement et modernisation des locaux nécessaires à l'activité de l'entreprise, y compris ceux destinés à l'entreposage, au stockage et à la manipulation des marchandises);

— de l'achat, du développement et du renouvellement des équipements fixes et mobiles, ainsi que des moyens de transport internes et routiers;

b) le financement du coût des opérations de crédit-bail d'une durée de trois ou cinq ans relatives à des véhicules, remorques et semi-remorques de première main et leurs carrosseries interchangeables, adaptés à l'activité de transport

routier de marchandises, ainsi qu'aux installations, machines et équipements pour l'utilisation, l'entretien et la réparation des véhicules et pour la manutention des marchandises, à concurrence de 25 % (pour les entreprises individuelles) et de 30 % (pour les coopératives et les groupements) du prix d'achat des biens. Cette aide, prévue par les articles 7 de la loi n° 28/1981 et 5 de la loi n° 4/1985, a été réduite, pour tous les bénéficiaires, à 20 % puis à 15 % du prix d'achat par des lois régionales postérieures;

c) le financement annuel, en faveur des groupements et des autres formes associatives, à concurrence de 50 %, des investissements destinés à la construction ou à l'achat d'installations et d'équipements nécessaires à la poursuite de l'objet du groupement ou de l'association, ou destinés à contribuer à la gestion et au développement des services communs de garage, d'entretien et de réparation des véhicules, et des installations et équipements qui y sont liés (article 8 de la loi n° 28/1981 et article 6 de la loi n° 4/1985).

10 D'après les informations transmises à la Commission par les autorités italiennes, le 18 novembre 1996, le montant des crédits prévus pour les aides visées à l'article 4 de la loi n° 4/1985, pour la période comprise entre 1985 et 1995, se serait élevé à 13 000 millions de ITL (6,7 millions d'euros) et les demandes retenues auraient été au nombre de 155. En moyenne, le niveau des aides versées aurait été compris entre 13 et 26 % des coûts et des intérêts des emprunts. Le montant prévu pour la période comprise entre 1981 et 1985 aurait atteint 930 millions de ITL (0,4 million d'euros) et 14 demandes auraient été retenues durant cette période (point II de la décision attaquée).

11 Selon les mêmes sources, les crédits prévus pour les aides visées à l'article 5 de la loi n° 4/1985 auraient atteint 23 300 millions de ITL (11,8 millions d'euros) durant la période comprise entre 1985 et 1995, et 1 691 demandes auraient été retenues pour un financement moyen de l'ordre de 19 %, durant cette période. En 1993, 83 demandes auraient été accueillies et le niveau de l'aide aurait été de 10 %. De 1981 à 1985, 305 demandes auraient été retenues et 5 790 millions de ITL (2,9 millions d'euros) d'aides auraient été versés (point II de la décision attaquée).

12 D'après les informations communiquées à la Commission par le gouvernement italien à la suite de l'ouverture de la procédure administrative, les aides octroyées en application de l'article 6 de la loi n° 4/1985 étaient destinées à des investissements dans le secteur du transport combiné (point II, septième alinéa, de la décision attaquée). Il ressort de la décision attaquée (point VIII, septième alinéa) que ces aides représentaient 10 à 15 % du montant total des aides allouées.

13 L'allocation des aides susvisées a été suspendue à partir du 1er janvier 1996. Par ailleurs, à la suite de l'adoption de la décision attaquée, la Région Frioul-Vénétie Julienne a abrogé le régime d'aides prévu par la loi n° 4/1985 et a pris les mesures nécessaires à la récupération des aides versées (voir les lettres de la Région notifiant cette décision aux requérantes, échelonnées du mois de septembre au mois de décembre 1997, annexées aux requêtes).

Procédure administrative et contenu de la décision attaquée

14 Ayant appris l'existence de la loi n° 4/1985 lors de l'examen d'un autre dossier d'aides d'État prévues par une loi régionale ultérieure, la Commission a invité, par lettre du 29 septembre 1995, les autorités italiennes à lui transmettre tous les textes législatifs, documents, informations et données nécessaires aux fins d'apprécier la compatibilité du régime d'aides instauré par la loi n° 4/1985 avec le marché commun. Dans cette lettre, l'institution soulignait que, en l'absence de réponse ou en cas de réponse insuffisante, elle adopterait une décision définitive sur la base des informations en sa possession. À cette occasion, elle rappelait également que les États membres sont tenus de communiquer au préalable les projets tendant à instituer ou à modifier des aides et qu'ils ne peuvent mettre à exécution les mesures projetées avant que la procédure prévue ait abouti à une décision finale.

15 À la suite d'un échange de correspondance avec les autorités italiennes, le texte de la loi n° 4/1985 a été transmis à la Commission au cours d'une réunion, le

18 juillet 1996, et des informations supplémentaires lui ont été fournies le 18 novembre 1996. Lors d'une réunion avec les services compétents de cette institution, le 13 février 1997, les autorités italiennes ont, notamment, réaffirmé que les transporteurs routiers de la région Frioul-Vénétie Julienne se trouvaient dans une situation concurrentielle défavorable par rapport à ceux d'Autriche, de Croatie et de Slovénie.

16 Par lettre du 14 février 1997, la Commission a informé le gouvernement italien de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, à l'encontre du régime d'aides en faveur des entreprises de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui, institué par les lois n°s 4/1985 et 28/1981 (JO 1997, C 98, p. 16). Elle invitait les autorités italiennes et les tiers intéressés à présenter leurs observations et à fournir tous les documents, informations et données nécessaires pour examiner la compatibilité des aides en cause avec le marché commun. La Commission a reçu les observations du gouvernement italien le 3 avril 1997 (rapport complémentaire de la Région Frioul-Vénétie Julienne, joint à la lettre de la représentation permanente de la République italienne du 27 mars 1997, ci-après le «rapport complémentaire»). Les parties requérantes n'ont pas présenté d'observations.

17 Le 30 juillet 1997, la Commission a clos la procédure, en adoptant la décision attaquée. Le dispositif de cette décision est ainsi libellé:

«*Article premier*

Les subventions octroyées au titre des lois n° 28/1981 et n° 4/1985 [...] jusqu'au 1er juillet 1990 aux entreprises faisant exclusivement du transport local, régional ou national ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité.

Article 2

Les subventions non couvertes par l'article 1er de la présente décision constituent des aides au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité et sont illégales, car elles ont été mises en œuvre en violation de l'article 93, paragraphe 3, du traité.

Article 3

Les subventions destinées au financement de matériels spécifiquement adaptés au transport combiné et utilisés seulement en transport combiné constituent des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité, mais sont compatibles avec le marché commun en vertu de l'article 3, paragraphe 1, sous e), du règlement n° 1107/70.

Article 4

Les subventions octroyées à partir du 1er juillet 1990 aux entreprises faisant du transport local, régional ou national et à celles faisant du transport international sont incompatibles avec le marché commun car elles ne remplissent aucune des conditions requises pour les dérogations prévues à l'article 92, paragraphes 2 et 3, du traité, ni les conditions prévues par le règlement n° 1107/70.

Article 5

L'Italie supprime et récupère l'aide visée à l'article 4. L'aide est remboursée selon les dispositions de droit interne, majorée des intérêts calculés en appliquant les

taux de référence utilisés pour l'évaluation des régimes d'aides régionaux, qui courent à compter du jour où l'aide a été versée jusqu'à la date du remboursement effectif.

[...] »

18 Dans les motifs de la décision attaquée, la Commission fait une distinction entre le marché du transport routier de marchandises aux niveaux national, régional et local, d'une part, et celui du transport international de marchandises par route, d'autre part (point VII, troisième à onzième alinéas, de la décision attaquée).

19 Le premier de ces marchés ayant été fermé à la concurrence jusqu'à l'entrée en vigueur du règlement n° 4059/89, qui a introduit des contingents de cabotage, le 1er juillet 1990, la Commission en déduit que les aides accordées avant cette date aux entreprises de transport opérant exclusivement au niveau national, régional ou local ne pouvaient pas affecter les échanges intracommunautaires et ne constituaient donc pas des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité. En revanche, les aides accordées après cette date seraient des aides d'État au sens de cette disposition, en ce qu'elles auraient été susceptibles d'affecter les échanges entre les États membres.

20 Quant au marché du transport international, la Commission constate qu'il a été ouvert à la concurrence intracommunautaire à partir de 1969, date d'entrée en vigueur du règlement n° 1018/68. Elle en déduit que « l'aide prévue par les lois n° 4/1985 et n° 28/1981 renforce la position financière et, partant, les possibilités d'action des entreprises de transport routier de marchandises pour [le] compte d'autrui de la région Frioul-Vénétie Julienne par rapport à leurs concurrents

depuis [...] 1969 pour [les entreprises] faisant du transport international, et peut, de ce fait, avoir une incidence sur les échanges entre États membres» (point VII, dernier alinéa, de la décision attaquée).

21 Examinant ensuite si les aides ainsi qualifiées d'aides d'État sont susceptibles de bénéficier d'une dérogation, la Commission considère que les aides au financement de matériel destiné au transport combiné peuvent bénéficier de l'exemption prévue par l'article 3, paragraphe 1, sous e), du règlement n° 1107/70, relatif aux aides visant à faciliter le développement des transports combinés. Quant aux autres aides en cause (ci-après les «aides en cause» ou les «aides litigieuses»), elles ne pourraient pas bénéficier de la dérogation prévue par l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70, en raison de l'absence d'une situation de surcapacité et d'un plan d'assainissement du secteur. De même, les dérogations visées par l'article 92, paragraphe 3, sous a) et c), du traité, en faveur des aides destinées à favoriser le développement économique de certaines régions, ne seraient pas applicables, en raison, d'une part, de l'absence de plan de développement régional touchant tous les secteurs de l'économie de la région et, d'autre part, du fait que tout le territoire du Frioul-Vénétie Julienne ne fait pas partie des régions pouvant bénéficier des exemptions. Quant aux dérogations prévues par l'article 92, paragraphe 3, sous c), du traité en faveur des aides sectorielles, elles ne s'appliqueraient pas aux aides en cause dans la mesure où celles-ci ne s'accompagnent d'aucune action d'intérêt commun, telle qu'un plan de restructuration du secteur. En outre, les aides aux opérations de crédit-bail relatives à l'achat de nouveaux véhicules constitueraient des aides au fonctionnement (point VIII, treizième alinéa, de la décision attaquée).

22 La Commission conclut que «l'aide octroyée en vertu des lois n° 28/1981 et n° 4/1985 aux entreprises de transport routier de marchandises de la région Frioul-Vénétie Julienne faisant du transport national à partir du 1er juillet 1990, ainsi qu'à celles faisant du transport international, n'est pas compatible avec le marché commun au sens de l'article 92 du traité» (point VIII, dernier alinéa, de la décision attaquée).

Procédure

23 Par requêtes enregistrées au greffe du Tribunal le 2 décembre 1997 (affaire T-298/97), le 11 décembre 1997 (affaires T-312/97 et T-313/97), le 16 décembre 1997 (affaire T-315/97), le 19 décembre 1997 (affaires T-600/97 à T-607/97), le 2 janvier 1998 (affaire T-1/98), le 5 janvier 1998 (affaires T-3/98 à T-6/98) et le 26 janvier 1998 (affaire T-23/98), les parties requérantes ont introduit les présents recours en vue d'obtenir l'annulation totale ou partielle de la décision attaquée.

24 Par requête enregistrée au greffe de la Cour le 28 octobre 1997, la République italienne a formé un recours visant à obtenir, à titre principal, l'annulation de la décision attaquée et, à titre subsidiaire, l'annulation de cette décision en ce qu'elle impose, en son article 5, la récupération des aides accordées à partir du 1er juillet 1990 (affaire C-372/97). Par ordonnance du 24 novembre 1998, la Cour a décidé de suspendre la procédure jusqu'au prononcé de l'arrêt du Tribunal dans la présente instance, en application de l'article 47, troisième alinéa, du statut CE de la Cour.

25 Par ailleurs, la Région Frioul-Vénétie Julienne a également formé un recours en annulation de la décision attaquée, par requête déposée au greffe du Tribunal le 10 novembre 1997 (affaire T-288/97). L'exception d'irrecevabilité soulevée par la Commission à l'encontre de ce recours a été rejetée par arrêt du Tribunal du 15 juin 1999, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia/Commission (T-288/97, Rec. p. II-1871). La procédure suit son cours.

26 Par ordonnance du 16 juin 1998, le président de la première chambre élargie a ordonné, à la demande de la Commission et après avoir entendu les autres parties, la jonction, aux fins de la procédure écrite, de la procédure orale et de l'arrêt, des affaires T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 à T-607/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98 et T-23/98.

27 Par acte enregistré au greffe du Tribunal le 28 mai 1998, la République italienne a demandé à intervenir dans le litige au soutien des conclusions des parties requérantes. Le président de la quatrième chambre élargie a admis cette intervention par ordonnance du 29 septembre 1998. La République italienne a présenté son mémoire en intervention le 24 novembre 1998. Les parties requérantes dans les affaires T-315/97, T-1/98 et T-3/98 à T-6/98 ont présenté leurs observations écrites sur ce mémoire le 5 mars 1999. La Commission a présenté ses observations écrites sur ce mémoire dans la duplique.

28 Sur rapport du juge rapporteur, le Tribunal (quatrième chambre élargie) a décidé d'ouvrir la procédure orale et, au titre des mesures d'organisation de la procédure, a demandé aux parties de répondre par écrit à certaines questions. Les parties requérantes dans les affaires T-315/97, T-1/98 et T-3/98 à T-6/98 ainsi que la Commission ont répondu à ces questions le 13 août 1999, et le gouvernement italien le 1er septembre suivant.

29 Les parties ont été entendues en leurs plaidoiries et en leurs réponses aux questions du Tribunal lors de l'audience qui s'est déroulée le 15 septembre 1999.

Conclusions des parties

30 Dans l'affaire T-298/97, les parties requérantes concluent à ce qu'il plaise au Tribunal:

— à titre préliminaire, ordonner la suspension de la décision attaquée;

— à titre principal, annuler la décision attaquée;

— subsidiairement, annuler l'article 5 de cette décision imposant la récupération des aides versées à partir du 1er juillet 1990, majorées des intérêts;

— condamner la Commission aux dépens.

31 Dans l'affaire T-312/97, les parties requérantes concluent à ce qu'il plaise au Tribunal:

— à titre principal, annuler partiellement la décision attaquée en ses articles 2, 4 et 5;

— subsidiairement, annuler cette décision, en ce qu'elle impose la récupération des aides versées à partir du 1er juillet 1990, majorées des intérêts;

— plus subsidiairement, annuler la décision attaquée pour autant qu'elle impose la récupération des aides majorées des intérêts en ce qui concerne les parties requérantes;

— plus subsidiairement encore, annuler cette décision pour autant que le montant des aides à récupérer doit, en ce qui concerne les parties requérantes, être majoré du montant des intérêts échus à la date de la demande de remboursement et, en tout état de cause, des intérêts prescrits;

— condamner la Commission aux dépens.

32 Dans les affaires T-315/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98, les parties requérantes concluent à ce qu'il plaise au Tribunal:

— à titre principal, annuler partiellement la décision attaquée, en ce qu'elle porte atteinte aux intérêts légitimes et aux droits des parties requérantes;

— à titre subsidiaire, annuler cette décision en ce qu'elle impose la récupération des aides versées à partir du 1er juillet 1990, majorées des intérêts;

— plus subsidiairement, annuler la décision attaquée en ce qu'elle impose de majorer le montant des aides à récupérer du montant des intérêts;

— plus subsidiairement encore, décider que les sommes devant être récupérées seront mises à la charge de l'État italien, seul responsable de l'irrégularité;

— condamner la Commission aux dépens.

33 Dans les affaires T-313/97 et T-23/98, les parties requérantes concluent à ce qu'il plaise au Tribunal:

— à titre principal, annuler intégralement la décision attaquée;

— à titre subsidiaire, annuler cette décision en ce qu'elle impose la récupération des subventions versées à partir du 1er juillet 1990, majorées des intérêts correspondants;

— à titre plus subsidiaire, annuler cette décision, en limitant l'obligation de restitution à la différence entre l'aide brute versée et l'avantage effectivement obtenu, calculé en retranchant de la subvention brute la charge des impôts qui l'ont grevée, tout en excluant en outre l'obligation de restituer des intérêts ou, à tout le moins, en recalculant ceux-ci — étant donné que la mauvaise foi des bénéficiaires n'est pas prouvée — en tenant compte non pas de la date de versement de l'aide, mais [conformément aux dispositions de l'article 2033 du codice civile (code civil italien)] de la date de la demande en justice;

— condamner la défenderesse aux dépens.

34 Dans les affaires T-600/97 à T-607/97, les parties requérantes concluent à ce qu'il plaise au Tribunal:

— annuler la décision attaquée;

— à titre subsidiaire, annuler cette décision en ce qu'elle impose la récupération des aides versées à partir du 1er juillet 1990, majorées des intérêts;

— à titre plus subsidiaire, annuler la décision attaquée en ce qu'elle impose de majorer le montant des aides à récupérer de celui des intérêts.

35 Dans les affaires jointes, le gouvernement italien, intervenant au soutien des conclusions des parties requérantes, conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:

— à titre principal, annuler intégralement la décision attaquée;

— à titre subsidiaire, annuler cette décision en ce qu'elle impose la récupération des aides accordées, majorées d'intérêts;

— condamner la Commission aux dépens.

36 La partie défenderesse conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:

— rejeter intégralement les recours;

— condamner les parties requérantes aux dépens.

Sur la demande de suspension de la décision attaquée

37 Aux termes de l'article 104, paragraphe 3, du règlement de procédure du Tribunal, toute demande de sursis à l'exécution d'un acte d'une institution doit être présentée par acte séparé.

38 Il s'ensuit qu'une demande de suspension présentée dans le même acte que le recours principal est irrecevable (arrêt de la Cour du 21 janvier 1965, Officine elettromeccaniche Merlini/Haute Autorité, 108/63, Rec. p. 1, 12, et ordonnance du Tribunal du 19 juin 1995, Kik/Conseil et Commission, T-107/94, Rec. p. II-1717, point 38).

39 En l'espèce, la demande de suspension de la décision attaquée, formulée dans la requête introduisant le présent recours en annulation dans l'affaire T-298/97, doit, dès lors, être déclarée irrecevable.

Sur l'incompétence du Tribunal en ce qui concerne les demandes tendant à ce que les sommes devant être récupérées soient mises à la charge de l'État italien et à ce que le montant de ce remboursement soit limité

40 Dans les affaires T-315/97, T-1/98 et T-3/98 à T-6/98, les parties requérantes demandent, à titre subsidiaire, au Tribunal de mettre le remboursement des aides versées à la charge de l'État membre concerné, en tant que seul responsable de l'éventuelle irrégularité qui résulterait de l'absence de notification du régime d'aides en cause.

41 Dans les affaires T-313/97 et T-23/98, elles sollicitent, subsidiairement, la limitation, par le Tribunal, du montant de l'aide à restituer, en retranchant du montant brut de l'aide le montant de la charge fiscale qui l'a grevé. Elles demandent également au Tribunal d'exclure l'obligation de verser des intérêts ou, subsidiairement, de ne faire courir ceux-ci qu'à partir de la date de la demande de restitution, en application de l'article 2033 du codice civile.

42 Or, dans le cadre de la compétence d'annulation qui lui est conférée par l'article 173 du traité CE (devenu, après modification, article 230 CE), le juge communautaire n'est pas habilité à adresser des injonctions aux institutions communautaires ou aux États membres, à condamner à un titre quelconque des États membres ou à se substituer aux institutions communautaires. C'est à l'institution concernée qu'il appartient de prendre, en vertu de l'article 176 du traité CE (devenu article 233 CE), les mesures que comporte l'exécution d'un arrêt d'annulation en exerçant, sous le contrôle du juge communautaire, le pouvoir d'appréciation dont elle dispose à cet effet dans le respect aussi bien du dispositif et des motifs de l'arrêt qu'elle est tenue d'exécuter que des dispositions du droit communautaire (voir, notamment, l'ordonnance du Tribunal du 29 novembre 1993, Koelman/Commission, T-56/92, Rec. p. II-1267, point 18, et les arrêts du Tribunal du 9 novembre 1995, France-aviation/Commission, T-346/94, Rec. p. II-2841, point 42, et du 16 septembre 1998, IECC/Commission, T-133/95 et T-204/95, Rec. p. II-3645, point 52).

43 En l'espèce, la condamnation de l'État membre concerné à rembourser les aides qui auraient été irrégulièrement versées aux parties requérantes par la Région Frioul-Vénétie Julienne ne relève donc pas de la compétence du Tribunal.

44 Par ailleurs, le Tribunal ne saurait se substituer à l'État membre concerné pour déterminer les modalités de récupération des aides en tenant compte, le cas échéant, des prélèvements fiscaux nationaux, afin de rétablir la situation antérieure (voir, ci-après, point 89). De même, il ne lui appartient pas de se substituer à la Commission en ce qui concerne la décision relative à la récupération des aides majorées d'intérêts.

45 Les demandes susmentionnées doivent, dès lors, être déclarées irrecevables.

Sur les demandes en annulation

Sur l'étendue de l'intervention du gouvernement italien

46 Dans son mémoire en duplique, la Commission fait observer, liminairement, que les conclusions formulées par les parties requérantes, dans les différentes affaires jointes, et par la République italienne ne coïncident pas. Certaines parties requérantes solliciteraient à titre principal l'annulation des articles 2, 4 et 5 de la décision attaquée. D'autres, ainsi que le gouvernement italien, concluraient à l'annulation de cette décision dans son intégralité.

47 Partant, la Commission demande que le gouvernement italien soit invité à préciser quelles sont les parties requérantes au soutien desquelles il entend intervenir.

48 À cet égard, il suffit de constater que, les parties ayant été entendues, le gouvernement italien a été admis à intervenir au soutien des conclusions de l'ensemble des parties requérantes dans les présentes affaires, par ordonnance du président de la quatrième chambre élargie du 29 septembre 1998.

49 Il n'y a donc plus lieu de préciser l'étendue de l'intervention du gouvernement italien et la demande de la partie défenderesse doit, dès lors, être écartée.

Sur le bien-fondé des demandes en annulation

50 À l'appui de leurs demandes en annulation, les parties requérantes invoquent, en substance, plusieurs moyens qu'il convient de regrouper et d'examiner comme suit: en premier lieu, la violation de l'article 92, paragraphe 1, du traité et un défaut de motivation, en deuxième lieu, la violation de l'article 92, paragraphe 3, du traité et de l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/97 ainsi qu'un défaut de motivation, en troisième lieu, la qualification erronée des aides litigieuses d'aides nouvelles et, en quatrième lieu, la violation des principes de protection de la confiance légitime et de proportionnalité, ainsi qu'une absence de motivation en ce qui concerne la récupération des aides.

Sur la violation alléguée de l'article 92, paragraphe 1, du traité et un prétendu défaut de motivation

— Arguments des parties

51 Les parties requérantes soutiennent que la décision attaquée est entachée d'une erreur de droit, d'une erreur manifeste d'appréciation et d'une insuffisance de motivation, en ce qui concerne l'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité.

52 La Commission se limiterait à évoquer la simple possibilité que les échanges entre les États membres soient affectés et ne démontrerait pas l'existence d'une menace réelle et concrète de distorsions de la concurrence. Sous ces divers aspects, la décision attaquée serait insuffisamment motivée.

53 Dans l'affaire T-312/97, les parties requérantes sont d'avis que le simple fait qu'une aide soit susceptible d'affecter les échanges et/ou de fausser la concurrence n'est pas suffisant pour que cette aide soit incompatible avec le marché commun. L'article 92, paragraphe 1, du traité ne s'appliquerait que si l'aide en cause affecte les échanges entre les États membres (arrêt de la Cour du 3 février 1977, Benedetti, 52/76, Rec. p. 163, point 2 du dispositif) et renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires (arrêt de la Cour du 14 septembre 1994, Espagne/ Commission, C-278/92 à C-280/92, Rec. p. I-4103, point 40).

54 L'ensemble des parties requérantes soutient que, en l'espèce, les aides litigieuses ne sont pas susceptibles d'affecter les échanges entre les États membres et d'altérer la concurrence, pour trois raisons. Premièrement, leur montant serait trop modeste. Deuxièmement, les entreprises bénéficiaires opéreraient habituellement dans les limites du territoire régional et, troisièmement, ces aides rempliraient une fonction «compensatoire» dans le cadre d'une situation de désavantage concurrentiel objectif.

55 En premier lieu, le montant total très modeste des aides en cause prouverait qu'elles ne peuvent pas avoir d'incidence sur les échanges et la concurrence. De telles aides devraient logiquement être assimilées aux aides dites «de minimis» exonérées de l'obligation de notification, visées au point 3.2 de l'encadrement communautaire des aides aux petites et moyennes entreprises adopté par la Commission le 20 mai 1992 (JO 1992, C 213, p. 2), modifié ultérieurement sur ce point par la communication du 6 mars 1996 relative aux aides de minimis (JO 1996, C 68, p. 9) et remplacé par l'encadrement communautaire des aides d'État aux petites et moyennes entreprises du 23 juillet 1996 (JO 1996, C 213, p. 4). Cet encadrement communautaire du 20 mai 1992 (point 1.6) exclurait, en effet, à tort de son domaine d'application les aides octroyées dans le secteur des transports au motif qu'elles sont soumises à des règles spéciales.

56 Les parties requérantes dans l'affaire T-312/97 soulignent que la jurisprudence invoquée par la Commission, selon laquelle la faible importance des aides

allouées à des entreprises de taille modeste n'exclut pas, a priori, que les échanges soient affectés, établit en réalité une présomption de compatibilité de telles aides avec le droit communautaire, sous réserve de la preuve contraire (arrêts de la Cour du 21 mars 1990, Belgique/Commission, dit « Tubemeuse », C-142/87, Rec. p. I-959, point 43, et du 28 avril 1993, Italie/Commission, C-364/90, Rec. p. I-2097, point 24). En l'espèce, la Commission aurait inversé la charge de la preuve.

57 Les parties requérantes dans les affaires T-313/97 et T-23/98 rappellent que le montant total des aides versées à plus de 300 entreprises, entre le 1er juillet 1990 et le 31 décembre 1995, n'atteignait que 17 milliards de ITL, duquel il faudrait soustraire le montant des aides en faveur du transport combiné que la Commission a déclarées compatibles avec le traité. Il conviendrait, en outre, de déduire de cette somme l'ensemble des prélèvements fiscaux grevant les aides allouées, lesquels représenteraient environ 70 % du montant de celles-ci.

58 Les parties requérantes dans l'affaire T-298/97 mettent en évidence l'importance négligeable des aides et le nombre peu élevé des bénéficiaires. La Commission n'aurait pas tenu compte de ces éléments, et, notamment, du fait que 80 % des bénéficiaires des aides octroyées depuis 1981 sont de très petites entreprises exerçant, avec un seul véhicule, une activité de transport local ou régional. Elle aurait indiqué, dans la décision attaquée, que 2 202 demandes ont été retenues de 1981 à 1995, sans vérifier le nombre d'aides octroyées durant la période concernée, c'est-à-dire de 1990 à 1995. En outre, elle aurait fait porter son appréciation, de manière générale et indistincte, sur les données globales relatives à la période 1985/1995, ce qui constituerait une erreur de raisonnement viciant les appréciations énoncées dans la décision attaquée. En particulier, s'agissant des aides prévues par l'article 5 de la loi n° 4/1985 en ce qui concerne les opérations de crédit-bail, les demandes agréées entre les mois de juillet 1990 et décembre 1995 représenteraient certainement moins de la moitié du nombre total de 1 691 demandes agréées indiqué par la Commission pour la période 1985/1995, eu égard à la très forte diminution de ces demandes au cours des dernières années de cette période.

59 En deuxième lieu, la quasi-totalité des bénéficiaires des aides en cause exercerait ses activités dans les limites du territoire régional. Dans ce contexte, la Commission aurait omis de prouver l'existence d'un risque d'incidence des aides sur les échanges et la concurrence. Elle se serait abstenue d'établir, notamment, que certaines entreprises communautaires titulaires d'une autorisation de cabotage avaient subi un préjudice causé par les aides litigieuses. Elle se serait limitée à constater que, depuis le 1er juillet 1990, les entreprises de la région Frioul-Vénétie Julienne sont, en principe, en concurrence avec tout autre transporteur italien ou communautaire effectuant du cabotage en Italie, sans même démontrer que les transporteurs communautaires avaient effectivement accès au marché italien, ce qui aurait présupposé, pour le moins, l'absence d'épuisement du contingent communautaire. Or, ce contingent aurait été épuisé et toute concurrence aurait, de ce fait, été exclue.

60 La Commission aurait dû rapporter la même preuve pour les entreprises opérant sur le marché du transport international jusqu'à la fin du régime de contingentement, le 31 décembre 1992, en tenant particulièrement compte du fait que les transporteurs routiers de la région Frioul-Vénétie Julienne ne détiennent qu'une part marginale de ce marché, de sorte que l'incidence des aides en cause sur celui-ci aurait été insignifiante. En effet, ces transporteurs n'effectueraient que rarement des transports internationaux, en raison des limites au transit imposées par la république d'Autriche (« écopoints », véhicules écologiques et non bruyants, poids maximum depuis 1994) et de la pratique contractuelle dans le secteur industriel de la région concernée (ventes franco usine confiant à l'acheteur étranger le soin de procéder au transport; choix d'un transporteur étranger même dans le cas de vente franco destination).

61 En outre, dans l'affaire T-312/97, les parties requérantes soulignent que, contrairement aux allégations de la Commission, la circonstance que la plupart des entreprises bénéficiaires des aides en cause exercent exclusivement leur activité au niveau local est tout à fait pertinente. En effet, les moyens de transport généralement utilisés pour le transport international présenteraient des caractéristiques différentes de ceux employés pour le transport interne. En outre, une autorisation spécifique serait nécessaire pour les transports internationaux.

62 D'après les parties requérantes dans l'affaire T-298/97, l'épuisement du contingent communautaire montre que le marché n'a pas été affecté par les aides en cause. Par ailleurs, la Commission n'ayant pas vérifié si ce contingent a ou non affecté la concurrence, elle n'aurait pas été en mesure de déterminer quelle était l'importance des échanges et de la concurrence sur le marché concerné ni d'établir que les aides en cause avaient eu une incidence sur ceux-ci.

63 À cet égard, l'ensemble des parties requérantes a souligné, lors de la procédure orale, que, d'après le rapport de la Commission sur la mise en œuvre du règlement n° 3118/93, en date du 4 février 1998 [COM (1998) 47 final], cité par cette institution dans ses réponses écrites aux questions du Tribunal, la libéralisation du marché du cabotage n'aurait eu qu'un impact extrêmement limité sur les échanges. En 1995, le cabotage aurait représenté, en moyenne, moins de 0,3 % des flux de trafic au niveau national. Les transporteurs italiens auraient détenu 4 % du marché du cabotage dans la Communauté et la région Frioul-Vénétie Julienne aurait représenté 4 % du marché italien.

64 En troisième lieu, d'après l'ensemble des parties requérantes, les aides en cause n'ont pas été susceptibles d'affecter les échanges entre les États membres et de fausser la concurrence, dans la mesure où elles ont, au contraire, permis un alignement financier de la situation concurrentielle des transporteurs routiers de la région Frioul-Vénétie Julienne sur la situation de leurs concurrents. En effet, les premiers seraient défavorisés, par rapport aux transporteurs routiers établis dans d'autres États membres, par des taux d'escompte plus élevés et, par rapport à ceux établis dans d'autres régions d'Italie, par une situation géographique les exposant à la concurrence des transporteurs routiers autrichiens, croates et slovènes, lesquels bénéficieraient, notamment, d'aides d'État et d'une fiscalité moins lourde.

65 Dans l'affaire T-298/97, les parties requérantes soulignent, à cet égard, que les aides compensatoires sont uniquement interdites lorsqu'elles visent à favoriser les entreprises communautaires par rapport à celles établies dans d'autres États membres, et non lorsqu'elles sont objectivement justifiées par des raisons économiques, telles que la nécessité de lutter contre la concurrence exercée par les importations en provenance de pays tiers favorisées par une situation privilégiée

(arrêts de la Cour 2 février 1988, Van der Kooy e.a./Commission, 67/85, 68/85 et 70/85, Rec. p. 219, et du 29 février 1996, Belgique/Commission, C-56/93, Rec. p. I-723). En l'occurrence, les aides en cause auraient répondu à la nécessité d'éviter l'érosion de la très modeste part du marché du transport international détenue par les transporteurs routiers de la région Frioul-Vénétie Julienne, au profit des opérateurs autrichiens, croates et slovènes bénéficiant d'une situation privilégiée qu'il ne serait pas possible d'éliminer par la voie d'accords bilatéraux.

66 Pour ce qui est des taux d'escompte, les parties requérantes dans les affaires T-313/97 et T-23/98 relèvent que seule l'Espagne connaissait des taux supérieurs à ceux pratiqués en Italie. Les taux appliqués au Royaume-Uni n'auraient dépassé les taux appliqués en Italie qu'en 1990 et au cours des deux premiers mois de 1991. Quant à la faiblesse de la lire italienne, à partir de 1992, elle n'aurait pas été de nature à contrebalancer l'écart entre les taux d'escompte officiels. En outre, contrairement aux taux d'escompte, les devises fluctueraient rapidement.

67 Dans les affaires T-312/97, T-315/97, T-1/98 et T-3/98 à T-6/98, les parties requérantes font valoir que, contrairement aux allégations de la Commission, la distorsion de la concurrence résultant de la situation privilégiée des transporteurs autrichiens, slovènes et croates ne se répercute pas dans une mesure égale sur tous les transporteurs communautaires. Elle aurait une incidence majeure en Italie et, plus spécifiquement, dans la région Frioul-Vénétie Julienne, en raison de la situation géographique de celle-ci, laquelle contraindrait les transporteurs routiers qui y sont établis à effectuer des investissements considérables pour se conformer à la réglementation autrichienne et les empêcherait ainsi d'être compétitifs. La part de marché des entreprises italiennes dans le secteur des transports communautaires serait, de ce fait, en diminution constante.

68 En outre, la Commission aurait omis de prouver que les aides en cause étaient de nature à affecter les échanges intracommunautaires, faute d'avoir spécifié les éléments sur lesquels elle se fonde. Or, une décision ne comportant pas d'indications relatives à la situation du marché considéré, à la part de l'entreprise bénéficiaire de l'aide sur ce marché, aux courants d'échange des produits en cause entre les États membres et aux exportations de l'entreprise, ne satisferait pas à

l'exigence de motivation (arrêt de la Cour du 13 mars 1985, Pays-Bas et Leeuwarder Papierwarenfabriek/Commission, 296/82 et 318/82, Rec. p. 809, point 24).

69 La République italienne, intervenant au soutien des conclusions des parties requérantes, estime que les aides en cause n'affectent pas les échanges entre les États membres et ne sont pas de nature à fausser la concurrence. Elle fait sienne l'argumentation des parties requérantes relative à l'importance minime de ces aides, à la circonstance que leurs bénéficiaires sont le plus souvent de petites ou de très petites entreprises exerçant leur activité exclusivement au niveau local, ainsi qu'à la situation géographique défavorable de la région Frioul-Vénétie Julienne et à la nécessité de défendre la très faible part de marché du transport international détenue par les entreprises établies dans cette région, contre la concurrence des entreprises de transport routier autrichiennes, croates et slovènes bénéficiant d'aides d'État et de privilèges qui n'auraient pas pu être éliminés au moyen d'accords bilatéraux. En outre, pour ce qui est des transports internationaux, la Commission n'aurait pas tenu compte du fait que la part de marché détenue par les transporteurs routiers de la région Frioul-Vénétie Julienne était tellement marginale que les aides en cause n'avaient qu'une incidence insignifiante.

70 La Commission estime, pour sa part, que les conditions d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité sont réunies en l'espèce. Premièrement, l'importance relativement faible d'une aide ou les dimensions relativement modestes de l'entreprise bénéficiaire n'excluraient pas, a priori, qu'une telle aide soit susceptible d'affecter les échanges entre les États membres et de fausser la concurrence (arrêts Tubemeuse, précité, point 43, et Italie/Commission précité, point 24).

71 En l'occurrence, le marché des transports routiers de marchandises se caractériserait par la présence de nombreuses entreprises de faible dimension, de sorte qu'une intervention même modeste de l'État, en faveur de certaines d'entre elles, serait appelée à avoir des répercussions importantes sur les autres entreprises et à affecter tant les échanges intracommunautaires que la concurrence. Ce serait la raison pour laquelle ce secteur a été spécifiquement exclu du champ d'application de la règle de minimis en matière d'aides d'État. En outre, par leur intensité, leur

durée et l'ampleur des coûts éligibles, les aides en cause seraient d'un niveau considéré, normalement, comme étant de nature à entraîner une distorsion de la concurrence, même dans des secteurs moins sensibles.

72 La Commission écarte la thèse défendue par les parties requérantes dans les affaires T-312/97, T-313/97 et T-23/98, selon laquelle elle aurait dû tenir compte de l'incidence de la charge fiscale grevant les aides en cause. Cette argumentation, qui n'avait pas été avancée dans le cadre de la procédure administrative, serait irrecevable en l'espèce en vertu de la règle selon laquelle les moyens soulevés dans le cadre du recours doivent concorder avec ceux invoqués au cours de la procédure administrative. En toute hypothèse, elle serait privée de fondement.

73 Deuxièmement, la circonstance que la majeure partie des entreprises bénéficiaires des aides en cause opère exclusivement au niveau local, régional et national ne permettrait pas d'exclure une éventuelle répercussion de ces aides sur les échanges et la concurrence. Ces entreprises auraient eu accès au marché du cabotage, ouvert à la concurrence communautaire à partir du 1er juillet 1990. De plus, elles auraient eu accès au marché des transports internationaux, les moyens utilisés au niveau local pouvant, dans la plupart des cas, servir à ce type de transports.

74 En outre, la capacité des entreprises de transport de la région Frioul-Vénétie Julienne aurait pu se trouver maintenue ou augmentée du fait de l'octroi des aides en cause, ce qui aurait réduit les chances des entreprises établies dans d'autres États membres d'effectuer du cabotage en Italie. Celles-ci auraient pu demander et obtenir des autorisations pour réaliser des services de cabotage dans tout État membre et s'abstenir d'exécuter ce type de prestation sur le marché italien. Dans ces conditions, l'épuisement du contingent communautaire n'aurait pas permis d'exclure que les aides litigieuses faussent la concurrence et portent préjudice aux échanges entre les États membres.

75 Troisièmement, la Commission réfute l'argumentation selon laquelle les aides en cause n'auraient pas renforcé la position financière des entreprises bénéficiaires,

mais simplement compensé une situation de désavantage concurrentiel. Les transporteurs routiers de la région Frioul-Vénétie Julienne ne seraient pas désavantagés par rapport à leurs concurrents en raison de leur implantation dans cette région. Pour ce qui est des prescriptions imposées par la république d'Autriche, il existerait depuis 1972, entre les pays membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE) et la Communauté, des accords comprenant également des dispositions en matière de transport routier. Par ailleurs, le système des «écopoints» n'aurait pas été institué par cet État unilatéralement mais sur la base d'un accord avec la Communauté prévoyant des avantages particuliers pour la République italienne, eu égard à sa proximité géographique. Quant aux conditions de concurrence entourant les transports effectués en Italie par des entreprises croates et slovènes, elles dépendraient d'accords bilatéraux conclus entre la République italienne et les républiques de Croatie et de Slovénie, ainsi que des contrôles effectués en vue d'en garantir l'application. En outre, comme les désavantages invoqués par les parties requérantes affecteraient l'ensemble des transporteurs de la Communauté, ils ne sauraient justifier l'octroi d'aides d'État à titre de compensation.

— Appréciation du Tribunal

76 Il convient de rejeter, liminairement, l'interprétation restrictive de l'article 92, paragraphe 1, du traité, proposée par les parties requérantes dans l'affaire T-312/97, selon laquelle seules les aides qui exercent une incidence effective sur les échanges entre les États membres et faussent la concurrence seraient visées par cette disposition.

77 Cette interprétation purement littérale est incompatible avec le système de contrôle des aides d'État introduit par les articles 92 et suivants du traité. Dans le cadre de son appréciation des aides nouvelles qui doivent lui être notifiées en vertu de l'article 93, paragraphe 3, du traité avant d'être mises en œuvre, la Commission est, en effet, appelée à vérifier si ces aides sont susceptibles d'affecter les échanges entre les États membres et de fausser la concurrence.

78 Une affectation réelle des échanges entre les États membres et une distorsion effective de la concurrence ne doivent pas davantage être établies dans le cadre du contrôle permanent des aides existantes au titre de l'article 93, paragraphes 1 et 2, du traité, lorsque la Commission est conduite à vérifier, en particulier en cas de modification de la situation concurrentielle, si des aides existantes demeurent compatibles avec le traité et à imposer, le cas échéant, la suppression ex nunc des aides devenues incompatibles (arrêt de la Cour du 15 mars 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, Rec. p. I-877, points 15 et 20).

79 Enfin, dans l'hypothèse où une aide nouvelle a été octroyée sans être préalablement notifiée, la Commission n'est pas, pour autant, tenue d'établir l'existence d'une incidence réelle de cette aide sur les échanges et la concurrence. En effet, selon une jurisprudence bien établie, une telle exigence favoriserait les États membres qui versent des aides en violation de l'obligation de notification au détriment de ceux qui notifient les aides à l'état de projet (arrêt de la Cour du 14 février 1990, France/Commission, C-301/87, Rec. p. I-307, points 32 et 33, et arrêt du Tribunal du 30 avril 1998, Vlaams Gewest/Commission, T-214/95, Rec. p. II-717, point 67).

80 L'analyse de la jurisprudence confirme que des aides constituent des aides d'État visées par l'article 92, paragraphe 1, du traité dès lors qu'elles menacent de fausser la concurrence et sont susceptibles d'avoir une incidence sur les échanges entre États membres. Dans son arrêt Tubemeuse, précité (points 35 à 40), la Cour a ainsi admis que des aides accordées à l'entreprise SA des Usines à tubes de la Meuse-Tubemeuse, dont les exportations en dehors de la Communauté représentaient, lors de l'adoption de la décision incriminée, environ 90 % du chiffre d'affaires, remplissaient ces conditions au motif que, dans le contexte de l'espèce, l'objectif de cette entreprise était de s'orienter vers d'autres marchés et qu'« une réorientation des activités de [celle-ci] vers le marché intérieur communautaire aurait donc été raisonnablement prévisible ». Dans le même sens, alors qu'il n'y avait pas d'échanges entre les États membres lors du versement de l'aide, le Tribunal a jugé, dans son arrêt du 6 juillet 1995, AITEC e.a./Commission (T-447 à T-449/93, Rec. p. II-1971, points 139 et 141), que la Commission était tenue, au moment de ce versement, d'examiner « les effets prévisibles » de l'aide sur la

concurrence et sur le commerce intracommunautaire (voir également l'arrêt de la Cour du 17 septembre 1980, Philip Morris/Commission, 730/79, Rec. p. 2671, point 12).

81 En outre, en matière d'aides d'État, les conditions relatives, respectivement, à l'incidence sur les échanges entre les États membres et à la distorsion de la concurrence sont, en règle générale, indissociablement liées. Confirmant la solution consacrée par une jurisprudence déjà plus ancienne (arrêt de la Cour du 2 juillet 1974, Italie/Commission, 173/73, Rec. p. 709, points 25, 44 et 45), la Cour a ainsi déclaré, dans son arrêt Philip Morris/Commission, précité (point 11), que, «lorsqu'une aide financière accordée par l'État renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide» (voir également les conclusions de l'avocat général M. Capotorti sous cet arrêt, Rec. p. 2693, p. 2697; dans le même sens, voir l'arrêt Espagne/Commission, précité, point 40, et l'arrêt Vlaams Gewest/Commission, précité, point 50).

82 En l'espèce, la Commission a développé un raisonnement similaire dans la décision attaquée. Elle a d'abord constaté que les aides en cause réduisaient les coûts normaux des entreprises d'un secteur particulier, le transport routier de marchandises pour le compte d'autrui, dans une région particulière, la région Frioul-Vénétie Julienne, ce qui pouvait entraîner une distorsion de la concurrence (point VI, dernier alinéa, de la décision attaquée). Elle a conclu que, «dès lors que la position des entreprises d'un secteur particulier participant aux échanges entre États membres se trouve renforcée, ces échanges doivent être considérés comme affectés au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité» (point VII, dernier alinéa, de la décision attaquée).

83 Il convient, dès lors, d'examiner le bien-fondé de ces appréciations au vu des circonstances de l'espèce et des divers griefs avancés par les parties requérantes.

84 S'agissant, en premier lieu, du montant prétendument minime des aides litigieuses et de la taille relativement modeste des entreprises bénéficiaires, le Tribunal, saisi d'une question similaire dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt Vlaams Gewest/Commission, précité, a jugé, dans cet arrêt (point 46), que «si l'avantage [accordé à une entreprise, dans un secteur caractérisé par une intense concurrence] est réduit, la concurrence est faussée de manière réduite, mais elle est néanmoins faussée. Or, l'interdiction visée à l'article 92, paragraphe 1, du traité s'applique à toute aide qui fausse ou menace de fausser la concurrence, quel qu'en soit le montant, dans la mesure où elle affecte les échanges entre les États membres». Sous ce dernier aspect, il a précisé que «même une aide d'une importance relativement faible est de nature à affecter les échanges entre États membres lorsque, comme en l'espèce, le secteur dans lequel opère l'entreprise qui en bénéficie connaît une vive concurrence» (point 49). Comme il a déjà été rappelé (voir ci-dessus, point 81), le Tribunal a motivé cette décision par le fait que, lorsqu'une aide d'État renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide (points 48 à 50 de l'arrêt; voir également les arrêts de la Cour Tubemeuse, précité, point 43; du 21 mars 1991, Italie/Commission, C-303/88, Rec. p. I-1433, point 27, et Espagne/Commission, précité, point 42).

85 En outre, contrairement aux allégations des parties requérantes dans l'affaire T-312/97, l'arrêt du 28 avril 1993, Italie/Commission, précité, n'établit aucune présomption de compatibilité à l'égard des aides d'État versées à de petites ou moyennes entreprises. Il précise uniquement l'étendue du pouvoir d'appréciation de la Commission à l'égard de telles aides, en indiquant que «les intérêts propres à cette catégorie d'entreprises autorisent la Commission à plus de souplesse dans l'appréciation de la compatibilité des aides avec le traité» (point 24 de l'arrêt).

86 Sous cet aspect, la Commission souligne à bon droit que la taille modeste des entreprises bénéficiaires et le montant relativement faible des aides allouées ne permettent pas d'éviter toute incidence sur la concurrence et les échanges, lorsque la structure du marché se caractérise, comme dans le secteur des transports de marchandises par route, par la présence d'un grand nombre d'entreprises de faible dimension. Dans ce contexte, les effets d'une aide même relativement modeste sur la concurrence et les échanges peuvent ne pas être négligeables, et une telle aide ne saurait être considérée comme présentant une faible importance. À cet égard, la communication du 6 mars 1996, relative aux aides de minimis,

précitée (quatrième alinéa), qui «intéresse en priorité les petites et moyennes entreprises», exclut le secteur des transports de son domaine d'application.

87 De plus, compte tenu de la structure du marché décrite au point précédent et de la multiplicité des opérations éligibles, il ne saurait être exigé de la Commission, comme le soutiennent les parties requérantes dans les affaires T-313/97 et T-23/98, qu'elle tienne compte du montant exact des aides versées et du nombre précis de bénéficiaires, dès lors qu'il est établi que, durant la période concernée, les transporteurs de la région Frioul-Vénétie Julienne ont bénéficié d'aides qui étaient susceptibles de renforcer leur position concurrentielle et d'exercer ainsi une incidence sur la concurrence et les échanges intracommunautaires.

88 Quant à l'argumentation des parties requérantes selon laquelle la Commission aurait dû soustraire les prélèvements fiscaux du montant des aides allouées, en vue d'apprécier l'incidence de ces dernières sur la concurrence et les échanges entre les États membres, il convient tout d'abord de rejeter la fin de non-recevoir opposée par la Commission, au motif que cette argumentation n'aurait pas été invoquée au cours de la procédure administrative. La possibilité d'invoquer un moyen dans le cadre d'un recours en annulation au titre de l'article 173, quatrième alinéa, du traité ne saurait être restreinte par l'application d'une prétendue règle de la concordance des moyens invoqués lors de la procédure administrative et devant le juge communautaire, en l'absence de toute disposition explicite du traité (ou des actes adoptés en vue de son exécution) en ce sens (arrêt du Tribunal du 12 décembre 1996, AIUFFASS et AKT/Commission T-380/94, Rec. p. II-2169, point 64).

89 Sur le fond, la thèse des parties requérantes doit être rejetée. La Commission n'est pas habilitée, dans le système de contrôle des aides d'État institué par le traité, à prendre en considération les charges fiscales grevant le montant des aides financières allouées, aux fins de l'appréciation de leur compatibilité avec le traité. En effet, de telles charges ne se rattachent pas spécifiquement à l'aide elle-même, mais sont prélevées en aval et grèvent les aides en cause à l'instar de toute recette. Elles ne sauraient, par conséquent, représenter un élément pertinent aux fins de l'évaluation de l'incidence spécifique de l'aide sur les échanges et la concurrence et, en particulier, de l'estimation de l'avantage obtenu par les bénéficiaires d'une

telle aide par rapport aux entreprises concurrentes qui n'en ont pas bénéficié et dont les recettes sont également soumises à l'imposition. De plus, la Commission ne dispose pas, en règle générale, des données nécessaires en vue d'apprécier l'incidence des charges fiscales sur l'avantage obtenu par l'entreprise bénéficiaire. Cette appréciation n'intervient, en principe, qu'au stade de la répétition de l'aide selon les modalités du droit national et relève donc de la seule compétence des autorités de l'État membre concerné (arrêt du Tribunal du 8 juin 1995, Siemens/Commission, T-459/93, Rec. p. II-1675, point 83).

90 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que le grief tiré de la relative modicité des aides en cause ne saurait être accueilli.

91 En ce qui concerne, en deuxième lieu, l'argument des parties requérantes selon lequel la plupart des entreprises bénéficiaires des aides en cause exercent exclusivement leur activité au niveau local, il y a lieu de rappeler que, suivant une jurisprudence bien établie, une aide peut être de nature à affecter les échanges entre les États membres et à fausser la concurrence même si l'entreprise bénéficiaire se trouvant en concurrence avec des producteurs d'autres États membres ne participe pas elle-même aux exportations. Une telle situation peut également se présenter lorsqu'il n'y a pas de surcapacité dans le secteur en cause. En effet, lorsqu'un État membre octroie une aide à une entreprise, la production intérieure peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec cette conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres d'exporter leurs produits vers le marché de cet État sont diminuées (arrêts de la Cour du 13 juillet 1988, France/Commission, 102/87, Rec. p. 4067, point 19; du 21 mars 1991, Italie/Commission, précité, point 27; Espagne/Commission, précité, point 40, et du 17 juin 1999, Belgique/Commission, C-75/97, Rec. p. I-3671, points 47 à 49).

92 En l'espèce, contrairement aux allégations des parties requérantes, les régimes de contingentement en vigueur, de 1969 à 1993, sur le marché du transport international par route et, de 1990 à 1998, sur celui du cabotage ont permis l'instauration d'une situation de concurrence effective dans la limite des contingents fixés, susceptible d'être affectée par l'octroi des aides en cause. En effet, en vertu des dispositions pertinentes des règlements n°s 1018/68, 4059/89 et 3118/93, les autorisations communautaires, établies au nom du transporteur et

utilisables pour un seul véhicule, étaient octroyées, à l'intérieur des contingents nationaux, pour une durée d'un an en ce qui concerne le transport international et de deux mois pour le cabotage. Durant ces périodes de validité, les titulaires d'une autorisation de transport international ou d'une autorisation de cabotage étaient habilités à effectuer, avec un véhicule, sans limitation, des transports de marchandises, respectivement, entre les États membres de leur choix ou à l'intérieur de tout État membre.

93 Dans ces conditions, la Commission a donc pu écarter à bon droit, dans la décision attaquée (point VII), l'argument invoqué par le gouvernement italien durant la procédure administrative, selon lequel plus de 80 % des bénéficiaires sont de très petites entreprises effectuant exclusivement du transport local, en constatant que le caractère local de l'activité ne constitue pas un critère permettant d'exclure que les échanges intracommunautaires soient affectés, à partir de l'ouverture partielle du marché du cabotage à la concurrence le 1er juillet 1990.

94 De même, pour ce qui est du transport international, partiellement ouvert à la concurrence communautaire à partir de 1969 et complètement libéralisé depuis le 1er janvier 1993, la Commission a écarté, dans la décision attaquée (point VII, dixième et onzième alinéas), l'objection soulevée par le gouvernement italien, selon laquelle les transporteurs de la région Frioul-Vénétie Julienne ne seraient que très faiblement impliqués dans ce type de transport, de sorte que la concurrence qu'ils exercent en cette matière serait peu significative. Après avoir souligné que le caractère limité de la concurrence ne saurait exclure l'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité dans le secteur du transport routier, elle a constaté à bon droit que les aides en cause renforcent la position financière et, partant, les possibilités d'action des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d'autrui de la région Frioul-Vénétie Julienne par rapport à leurs concurrents et peuvent, de ce fait, avoir une incidence sur les échanges entre États membres.

95 À cet égard, la thèse des parties requérantes, selon laquelle la Commission aurait dû établir que certaines entreprises communautaires avaient subi un préjudice en raison de l'octroi des aides litigieuses ou, à tout le moins, que le contingent

communautaire n'était pas épuisé, n'est pas fondée. Il suffit, en effet, que la Commission établisse que les aides considérées sont de nature à affecter les échanges entre les États membres et menacent de fausser la concurrence, sans qu'il soit nécessaire de délimiter le marché en cause et d'analyser sa structure ainsi que les rapports de concurrence en découlant (arrêt Philip Morris/Commission, précité, points 9 à 12).

96 Or, à supposer même que le contingent communautaire ait été épuisé, cette circonstance ne permettrait pas de conclure à l'absence d'incidence des aides en cause sur le marché et les échanges intracommunautaires. En effet, compte tenu du libre choix réservé par les régimes du contingentement aux titulaires des autorisations communautaires, en ce qui concerne, selon le cas, les États membres à l'intérieur desquels ils peuvent effectuer du cabotage ou entre lesquels ils peuvent réaliser des transports internationaux, l'épuisement de ces contingents ne fournirait, en toute hypothèse, aucune indication sur l'utilisation qui en a été faite, notamment pour le cabotage en Italie et pour les transports internationaux à partir ou à destination de l'Italie ou, plus précisément, de la région Frioul-Vénétie Julienne.

97 Il s'ensuit que l'activité essentiellement locale de la plupart des bénéficiaires des aides en cause et l'existence de régimes de contingentement n'étaient pas de nature à faire obstacle à l'incidence de ces aides sur les échanges entre les États membres et sur la concurrence.

98 En troisième lieu, il convient d'examiner l'argumentation des parties requérantes selon laquelle les aides en cause ne seraient pas visées par l'article 92, paragraphe 1, du traité, au motif que ces aides tendraient à compenser la situation concurrentielle prétendument défavorable des entreprises bénéficiaires.

99 Contrairement à l'interprétation des parties requérantes, les arrêts Van der Kooy e.a./Commission, précité (points 28 à 30), et du 29 février 1996, Belgique/Commission, précité (points 10, 39 et 66), consacrent la règle selon laquelle un

avantage conféré à une entreprise, en vue de corriger une situation concurrentielle défavorable, ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité, lorsqu'il est justifié par des critères économiques et lorsqu'il n'introduit pas de discrimination entre les opérateurs économiques établis dans les différents États membres. La Cour a, en effet, jugé que ne constitue pas une mesure d'aide au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité un tarif préférentiel consenti par une société contrôlée par l'État, lorsque, dans le contexte du marché concerné, ce tarif est objectivement justifié par des raisons économiques, telles que la nécessité de lutter contre la concurrence exercée sur ce marché par d'autres sources d'énergie (arrêt Van der Kooy e.a./Commission, précité, point 30) ou par les importations des pays tiers afin de garder une clientèle existante importante (arrêt Belgique/Commission, précité, point 39). En d'autres termes, elle a vérifié, dans le premier cas, si le tarif préférentiel en cause avait été fixé en vertu de critères économiques, conformément à une jurisprudence bien établie selon laquelle, pour qualifier une mesure d'aide d'État, il convient de se demander si un opérateur privé aurait réalisé l'opération dans les mêmes conditions (voir, par exemple, l'arrêt du Tribunal du 30 avril 1998, Cityflyer Express/Commission, T-16/96, Rec. p. II-757, point 51, et les conclusions de l'avocat général M. Fennely sous l'arrêt de la Cour du 5 octobre 1999, France/Commission, C-251/97, Rec. p. I-6639, point 19). Dans le second cas, elle a vérifié si ce tarif préférentiel ne conférait pas aux entreprises bénéficiaires un avantage par rapport à leurs concurrents établis dans d'autres États membres.

100 En outre, selon une jurisprudence bien établie, la circonstance qu'un État membre cherche à rapprocher, par des mesures unilatérales, les conditions de concurrence existant dans un certain secteur économique de celles prévalant dans d'autres États membres ne saurait enlever à ces mesures le caractère d'aides (arrêts de la Cour du 10 décembre 1969, Commission/France, 6/69 et 11/69, Rec. p. 523, points 20 et 21; du 2 juillet 1974, Italie/Commission, précité, points 36 à 39, et du 19 mai 1999, Italie/Commission, C-6/97, Rec. p. I-2981, point 21).

101 Il en résulte que, en l'espèce, les aides litigieuses ne peuvent être justifiées ni par l'existence de taux d'escompte plus élevés en Italie, ni par la concurrence exercée par les opérateurs établis en Autriche, en Croatie ou en Slovénie, invoquées par les parties requérantes. En effet, dans la mesure où ces aides confèrent un avantage à leurs bénéficiaires par rapport à d'autres transporteurs routiers établis dans d'autres régions d'Italie ou dans d'autres États membres, elles constituent des aides d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité, et sont

susceptibles, ainsi qu'il a déjà été jugé, d'affecter les échanges entre les États membres et de fausser la concurrence.

102 En tout état de cause, l'argumentation des parties requérantes relative à la situation concurrentielle n'étant pas suffisamment étayée, au regard des objections de la Commission, il n'est pas démontré que les taux d'escompte applicables en Italie ainsi que la situation des transporteurs routiers autrichiens, croates et slovènes placent les transporteurs routiers établis dans la région Frioul-Vénétie Julienne dans une situation concurrentielle défavorable.

103 Enfin, le grief relatif à l'insuffisance de motivation de la décision attaquée en ce qui concerne l'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité doit également être rejeté.

104 Selon une jurisprudence constante, la motivation doit faire apparaître, d'une façon claire et non équivoque, le raisonnement de l'institution, auteur de l'acte, de manière à permettre au juge communautaire d'exercer son contrôle et aux intéressés de connaître les justifications de la mesure prise afin de défendre leurs droits. Elle doit être appréciée au regard du contexte ainsi que de l'ensemble des règles juridiques régissant la matière concernée. Si la Commission n'est pas tenue de répondre, dans la motivation d'une décision, à tous les points de fait et de droit invoqués par les intéressés au cours de la procédure administrative, elle doit néanmoins tenir compte de tous les éléments pertinents du cas d'espèce (arrêt du Tribunal du 25 juin 1998, British Airways e.a./Commission, T-371/94 et T-394/94, Rec. p. II-2405, points 89, 94 et 95).

105 En l'espèce, il ressort des développements qui précèdent que la Commission a indiqué de manière succincte mais claire, dans la décision attaquée, les raisons pour lesquelles les aides en cause sont de nature à affecter les échanges entre les États membres et à fausser la concurrence. En outre, elle a réfuté les objections qui avaient été émises par le gouvernement italien durant la procédure administrative.

106 Pour l'ensemble de ces motifs, les moyens tirés de la violation de l'article 92, paragraphe 1, du traité et de l'insuffisance de motivation doivent être rejetés.

Sur la violation alléguée de l'article 92, paragraphe 3, sous a) et c), du traité et de l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70, ainsi que sur un prétendu défaut de motivation

— Arguments des parties

107 L'ensemble des parties requérantes soutient que, en constatant que les aides au crédit-bail pour l'achat de nouveaux véhicules et les autres aides en cause ne remplissaient pas les conditions requises pour bénéficier des dérogations prévues par l'article 92, paragraphe 3, sous c), du traité et par l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70, la Commission a enfreint ces dispositions et a omis de motiver à suffisance de droit la décision attaquée, sur ce point.

108 Dans les affaires T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98 et T-23/98, les parties requérantes font valoir que les aides litigieuses ont été prévues à titre temporaire afin de remédier aux difficultés structurelles dues à la surexploitation du matériel vétuste et des effectifs, entraînant un risque de répercussions graves sur le plan de la sécurité. Ces aides n'auraient donc pas visé une augmentation de la capacité globale, mais une restructuration du secteur en vue d'améliorer la qualité des services. Elles auraient été destinées à faciliter le développement de certaines activités et n'auraient pas altéré les conditions des échanges dans une « mesure contraire à l'intérêt commun », au sens de l'article 92, paragraphe 3, sous c), du traité. En outre, en présence de graves difficultés structurelles, ces aides auraient visé à contribuer à mieux répondre aux besoins du marché des transports, au sens de l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70.

109 D'après les parties requérantes dans les affaires T-312/97, T-315/97, T-1/98 et T-3/98 à T-6/98, les aides en cause n'ont pas entraîné une augmentation de la capacité de transport, dans la mesure où les autorisations de cabotage, contingentées, ne seraient valables que pour un véhicule déterminé et ne pourraient pas être cédées.

110 Selon l'ensemble des parties requérantes, la décision attaquée n'est étayée par aucun élément de preuve en ce qui concerne la qualification des aides au crédit-bail d'aides au fonctionnement et l'incompatibilité alléguée des aides en cause avec l'intérêt commun.

111 Dans les affaires T-315/97, T-1/98 et T-3/98 à T-6/98, les parties requérantes soulignent que les aides en cause constituaient des aides à l'investissement destinées à la réalisation d'infrastructures (construction, achat, agrandissement des locaux), à l'augmentation et au renouvellement des équipements fixes et mobiles et au renouvellement des moyens de transport.

112 Selon les parties requérantes dans l'affaire T-312/97, ces aides ne sont pas des aides au fonctionnement, parce qu'elles n'ont pas pour objet d'améliorer la situation financière des entreprises bénéficiaires, mais d'aligner la situation concurrentielle de ces dernières sur celle des transporteurs routiers établis, en particulier, en Autriche, en Croatie et en Slovénie.

113 Par ailleurs, dans l'affaire T-298/97, les parties requérantes font observer que les aides en cause tendent à la restructuration déjà programmée du secteur du transport routier des marchandises pour le compte d'autrui, en facilitant la rénovation du matériel. Ces aides se justifieraient par les exigences liées à la sécurité et à la lutte contre la pollution atmosphérique et acoustique.

114 Dans les affaires T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98 et T-23/98, les parties requérantes font valoir que ces aides s'inscrivaient dans le cadre d'un processus concret de restructuration, nécessaire aux fins de la protection de la sécurité et de l'environnement. Ce processus aurait été engagé par la Région Frioul-Vénétie Julienne, qui aurait élaboré, en 1988, le premier plan régional intégré des transports définissant des orientations de programmes pour les interventions destinées à moderniser et à rationaliser l'ensemble du système des transports.

115 Dans les affaires T-313/97 et T-23/98, les parties requérantes indiquent que, d'après le rapport complémentaire, qui aurait été écarté par la Commission au cours de la procédure administrative, un plan de restructuration destiné à permettre l'adaptation du parc de matériel roulant des entreprises concernées aux normes de sécurité et de protection de l'environnement prévues par la réglementation des États voisins était en cours d'élaboration.

116 Dans les affaires T-312/97, T-313/97 et T-23/98, les parties requérantes estiment que l'existence d'un plan et/ou d'un processus de restructuration n'est pas requise par la réglementation communautaire, pour l'application d'une dérogation à l'interdiction des aides d'État.

117 De plus, dans les affaires T-600/97 à T-607/97, les parties requérantes font grief à la Commission d'avoir omis d'examiner de manière approfondie l'applicabilité des dérogations prévues par l'article 92, paragraphe 3, sous a) et c), du traité en faveur des aides en cause. Invoquant l'objectif n° 2 (reconvertir les régions, les régions frontalières ou les parties de régions gravement affectées par le déclin industriel) et l'objectif n° 5b (dans la perspective de la réforme de la politique agricole commune, promouvoir le développement des zones rurales) des fonds structurels, définis par l'article 1er du règlement (CEE) n° 2052/88 du Conseil, du 24 juin 1988, concernant les missions des fonds à finalité structurelle, leur efficacité ainsi que la coordination de leurs interventions entre elles et celles de la Banque européenne d'investissement et des autres instruments financiers existants (JO L 185, p. 9), elles reprochent à la Commission de ne pas avoir tenu compte

du fait qu'« une grande partie du territoire régional se répartit entre les zones de déclin industriel (objectif n° 2) et les zones défavorisées (objectif n° 5b) ».

118 Le gouvernement italien estime que les aides en cause devaient bénéficier d'une dérogation en application de l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70, et au titre des aides sectorielles visées par l'article 92, paragraphe 3, sous c), du traité.

119 Enfin, l'ensemble des parties requérantes ainsi que le gouvernement italien font valoir que la Commission n'a pas motivé la décision attaquée mais s'est limitée à exprimer de simples doutes sur la compatibilité des aides aux opérations de crédit-bail pour l'acquisition de nouveaux véhicules (point VIII, sixième alinéa).

120 La Commission soutient, en premier lieu, que les conditions requises par l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70, tenant à l'existence d'une surcapacité entraînant de graves difficultés structurelles dans le secteur du transport et à l'existence d'un plan d'assainissement, ne sont pas réunies en l'espèce.

121 En deuxième lieu, en l'absence d'un plan de restructuration, il n'aurait pas été possible d'établir que les aides controversées constituaient une action d'intérêt commun susceptible de compenser leurs effets de distorsion sur la concurrence et les échanges, comme l'exigeait l'article 92, paragraphe 3, sous c), du traité. De plus, les aides au crédit-bail pour l'acquisition de nouveau matériel roulant constitueraient des aides au fonctionnement.

122 Dans les affaires T-600/97 à T-607/97, la Commission souligne que, dans la décision attaquée (point VIII), elle a examiné l'applicabilité, en l'espèce, des

dérogations prévues par l'article 92, paragraphe 3, sous a) et c), du traité en faveur des aides en cause.

123 En troisième lieu, la décision attaquée ne serait pas entachée d'une insuffisance ou d'une absence de motivation. Toutes les objections formulées par le gouvernement italien durant la procédure administrative y seraient en effet examinées.

— Appréciation du Tribunal

124 À supposer même, comme le font valoir les parties requérantes, que les aides en cause se soient inscrites dans le cadre d'un processus concret de restructuration du secteur concerné qui était caractérisé par la surexploitation d'un matériel vétuste, en vue notamment d'améliorer la sécurité, et que ces aides n'aient pas augmenté la capacité globale de transport, ce qui n'est pas établi, elles ne réunissent cependant pas les critères énoncés, respectivement, par l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70 et l'article 92, paragraphe 3, du traité, afin de pouvoir bénéficier d'une dérogation.

125 En premier lieu, l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70 autorise uniquement, sous certaines conditions, les aides accordées en vue d'éliminer, dans le cadre d'un plan d'assainissement, une surcapacité entraînant de graves difficultés structurelles.

126 Or, en l'espèce, aucun élément du dossier ne permet de présumer l'existence d'une telle surcapacité. Il ressort au contraire de la décision attaquée (point VIII, troisième alinéa) que, dans leurs observations sur la décision d'ouverture de la procédure, les autorités italiennes ont souligné que, dans la région Frioul-Vénétie Julienne, « il n'[existait] pas de surcapacité dans le secteur mais, [...] au contraire,

un sous-dimensionnement du parc de véhicules d'environ 20 % par rapport aux besoins réels, c'est-à-dire une exploitation excessive des moyens et du personnel existant dans la région». Cette affirmation, qui n'a pas été contredite par le gouvernement italien, est corroborée par l'argument qu'il invoque avec les parties requérantes, selon lequel les aides litigieuses visent à remédier aux difficultés structurelles dues à une surexploitation du matériel et du personnel.

127 De surcroît, force est de constater que les régimes d'aides en cause ne se réfèrent en aucune manière à la nécessité de ne pas augmenter la capacité du secteur et n'introduisent aucune condition en vue d'éviter une telle augmentation.

128 En deuxième lieu, pour ce qui est des dérogations en faveur des aides sectorielles visées à l'article 92, paragraphe 3, sous c), du traité, il est à noter que, en l'espèce, les aides litigieuses ne relèvent pas d'un des encadrements communautaires fixant, en fonction de la finalité poursuivie, les orientations que la Commission s'impose dans l'application, notamment, de cette disposition (par exemple, l'encadrement des aides aux petites et moyennes entreprises, précité, qui exclut les aides versées dans le secteur du transport de son champ d'application). Les aides ne relevant pas d'un de ces encadrements sont néanmoins susceptibles de bénéficier d'une dérogation, lorsqu'elles visent à faciliter le développement de certaines activités sans pour autant altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, conformément à l'article 92, paragraphe 3, sous c), du traité.

129 Cette disposition a été interprétée par le juge communautaire dans le sens que les appréciations économiques dans le cadre de l'application de cette disposition doivent être effectuées dans un contexte communautaire, ce qui signifie que la Commission a l'obligation d'examiner l'impact d'une aide sur la concurrence et le commerce intracommunautaire. Il incombe à la Commission, lors de cet examen, de mettre en balance les effets bénéfiques de l'aide et ses effets négatifs sur les conditions des échanges et sur le maintien d'une concurrence non faussée (arrêts Philip Morris/Commission, précité, points 24 et 26, Espagne/Commission, précité, point 51, et British Airways e.a./Commission, précité, points 282 et 283).

130 Or, il convient de rappeler que l'article 92, paragraphe 3, du traité confère à la Commission un large pouvoir d'appréciation en vue d'adopter une décision portant dérogation au principe de l'incompatibilité des aides d'État avec le marché commun, énoncé au paragraphe 1 de cet article. L'examen auquel doit se livrer la Commission implique la prise en considération et l'appréciation de faits et de circonstances économiques complexes. Le juge communautaire ne pouvant substituer son appréciation en fait, notamment sur le plan économique, à celle de l'auteur d'une telle décision, le contrôle du Tribunal doit, à cet égard, se limiter à la vérification du respect des règles de procédure et de motivation, de l'exactitude matérielle des faits, ainsi que de l'absence d'erreur manifeste d'appréciation et de détournement de pouvoir (voir, par exemple, les arrêts Philip Morris, précité, points 17 et 24; Tubemeuse, précité, point 56; du 21 mars 1991, Italie/Commission, précité, point 34, et l'arrêt du Tribunal du 5 novembre 1997, Ducros/Commission, T-149/95, Rec. p. II-2031, point 63).

131 En l'espèce, il ressort du dossier que, contrairement aux allégations des parties requérantes, les autorités italiennes n'ont fourni, au cours de la procédure administrative, aucun élément précis concernant, notamment, un plan concret et détaillé de restructuration du secteur du transport routier de marchandises pour le compte d'autrui. Elles ont, au contraire, indiqué que, dans l'immédiat, aucun plan de restructuration n'était nécessaire et se sont limitées à faire allusion, par ailleurs, à d'éventuelles mesures visant à la rationalisation du secteur, à travers, notamment, des mesures destinées à encourager les fusions et des incitations au transport combiné et intermodal, devant être adoptées prochainement par l'administration régionale (rapport complémentaire, point 2-4, deuxième alinéa).

132 Dans ces conditions, la Commission a pu estimer, sans outrepasser les limites de son pouvoir d'appréciation, que les éléments à sa disposition ne lui permettaient pas d'établir que les aides en cause s'accompagnaient d'une action d'intérêt commun, comme, par exemple, un plan de restructuration.

133 En outre, la Commission a constaté à bon droit que certaines des aides litigieuses, telles que les aides au crédit-bail pour l'achat de matériel roulant, en vue de renouveler le parc existant, qui, d'après le rapport complémentaire, se caractérisait par sa vétusté, constituaient des aides au fonctionnement, auxquelles la dérogation prévue par l'article 92, paragraphe 3, sous c), du traité n'est pas applicable (arrêt Siemens/Commission, précité, points 77 et 78). En effet, comme le remplacement de véhicules anciens représente un coût que toutes les entreprises de transport routier doivent normalement supporter pour pouvoir continuer à offrir leurs services sur le marché à des conditions compétitives, ces aides ont renforcé artificiellement la situation financière des entreprises bénéficiaires au détriment des entreprises concurrentes.

134 En troisième lieu, en ce qui concerne les dérogations en faveur des aides destinées à favoriser le développement économique de certaines régions, visées par l'article 92, paragraphe 3, sous a) et c), du traité, il suffit de constater que les parties requérantes se limitent à affirmer qu'une partie du territoire de la région Frioul-Vénétie Julienne est éligible à une action structurelle au titre des objectifs n°s 2 et 5b. Elles n'invoquent aucun argument à l'encontre de la motivation de la décision attaquée selon laquelle, à supposer que les deux tiers du territoire régional fassent partie des zones de déclin industriel et défavorisées, comme le faisait valoir le gouvernement italien durant la procédure administrative, les aides en cause ne peuvent pas, néanmoins, bénéficier d'une dérogation à titre d'aides régionales parce que, d'une part, elles ne s'inscrivent pas dans un plan de développement régional et, d'autre part, la région Frioul-Vénétie Julienne ne fait pas partie des régions pouvant bénéficier d'une telle dérogation en application de l'article 92, paragraphe 3, sous a) et c), du traité. Dans ces conditions, la décision attaquée ne saurait être considérée comme entachée d'irrégularité sur ce point.

135 Pour l'ensemble de ces motifs, les moyens tirés de la violation de l'article 92, paragraphe 3, sous a) et c), du traité et de l'article 3, paragraphe 1, sous d), du règlement n° 1107/70 ainsi que d'un défaut de motivation doivent être rejetés.

Sur la qualification prétendument erronée des aides litigieuses d'aides nouvelles

— Arguments des parties

136 Les parties requérantes, soutenues par le gouvernement italien, font valoir que les aides en cause doivent être qualifiées d'aides existantes, parce qu'elles ont été prévues par des lois antérieures à la libéralisation du secteur concerné.

137 La Commission soutient, en revanche, que les aides en cause ne peuvent pas être qualifiées d'aides existantes, parce qu'elles ont été instituées après l'entrée en vigueur du traité, et expose qu'elles n'ont fait l'objet ni d'un examen ni d'une autorisation, explicite ou implicite, de sa part. Constitueraient donc des aides nouvelles visées par l'article 92, paragraphe 1, du traité les aides destinées aux entreprises de transport international depuis 1981 et celles octroyées aux entreprises exerçant leur activité au niveau local, régional ou national, depuis le 1er juillet 1990.

138 En effet, l'exécution de lois instituant des subventions de l'État, au cours de la période durant laquelle ces dernières ne constituaient pas des aides visées par l'article 92, paragraphe 1, du traité, ne permettrait pas de qualifier ces subventions d'aides existantes. À partir du moment où de telles subventions, versées en application de lois postérieures à l'entrée en vigueur du traité, tombent sous le coup de l'article 92, paragraphe 1, du traité, ces lois ne pourraient plus être exécutées qu'après avoir été soumises à l'examen de la Commission, conformément à l'article 93, paragraphe 3, du traité. L'État membre concerné serait alors tenu d'en suspendre l'application et de les notifier à la Commission à titre de projet.

139 En l'espèce, les lois prévoyant les aides en cause auraient dû être notifiées à la Commission en tant que dispositions instituant des aides nouvelles, lors de leur adoption respective en 1981 et en 1985, dans la mesure où le marché du transport routier international était ouvert à la concurrence intracommunautaire depuis 1969, indépendamment de la qualification des aides versées aux entreprises.

140 Par ailleurs, en admettant même qu'avant la libéralisation du marché du cabotage, les aides accordées aux entreprises locales de transport routier aient été assimilables à des aides d'État «existantes» au sens de l'article 93, paragraphe 1, du traité, ce que la Commission conteste, ces aides auraient néanmoins dû faire l'objet d'une notification préalable, en application de l'article 93, paragraphe 3, du traité, au moment de l'ouverture de ce marché. En effet, la libéralisation de celui-ci à partir du 1er juillet 1990 aurait mis les entreprises bénéficiaires en concurrence avec les autres entreprises communautaires et aurait modifié de manière substantielle les effets produits par les aides litigieuses sur les échanges intracommunautaires et sur la concurrence. Ce fait, loin de pouvoir être considéré comme une modification négligeable d'une aide existante, devrait au contraire être assimilé à l'instauration ou à la modification d'une aide.

— Appréciation du Tribunal

141 Il y a lieu de statuer sur la question de savoir si des aides allouées dans le cadre d'un régime d'aides instauré avant l'ouverture du marché à la concurrence doivent être considérées, à partir de la date de cette libéralisation, comme des aides nouvelles ou comme des aides existantes.

142 Selon une jurisprudence bien établie, constituent des aides existantes les aides instituées avant l'entrée en vigueur du traité ou l'adhésion de l'État membre

concerné aux Communautés européennes et celles qui ont été mises régulièrement à exécution dans les conditions prévues par l'article 93, paragraphe 3, du traité (arrêts de la Cour Banco Exterior de España, précité, point 19, et du 17 juin 1999, Piaggio, C-295/97, Rec. p. I-3735, point 48).

143 De même, un régime d'aides institué dans un marché initialement fermé à la concurrence doit être considéré, lors de la libéralisation de ce marché, comme un régime d'aides existant, dans la mesure où il ne relevait pas, au moment de son institution, du champ d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité, uniquement applicable dans les secteurs ouverts à la concurrence, eu égard aux conditions énoncées par ce texte, relatives à l'affectation des échanges entre les États membres et aux répercussions sur la concurrence.

144 En effet, contrairement aux allégations de la Commission, cette libéralisation, qui n'est pas imputable aux autorités compétentes de l'État membre concerné, ne saurait être considérée comme une modification substantielle du régime d'aides, soumise à l'obligation de notification prévue par l'article 93, paragraphe 3, du traité. Elle conditionne, en revanche, l'applicabilité des dispositions du traité relatives aux aides d'État dans certains secteurs particuliers, tels que celui des transports, initialement fermé à la concurrence.

145 En l'espèce, le secteur du transport international de marchandises par route ayant été ouvert à la concurrence par le règlement n° 1018/68 à partir de 1969, les régimes d'aides en cause, institués en 1981 et en 1985, relevaient lors de leur instauration du champ d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité et devaient, de ce fait, être considérés comme des régimes d'aides nouveaux soumis, à ce titre, à l'obligation de notification prévue par l'article 93, paragraphe 3, du traité.

146 À l'inverse, dans la mesure où le marché du cabotage n'a été libéralisé par le règlement n° 4059/89 qu'à partir du 1er juillet 1990, les régimes d'aides en cause ne relevaient pas, lors de leur institution en 1981 et en 1985, en ce qui concerne les aides allouées dans le secteur du transport local, régional ou national, du champ d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité.

147 Il s'ensuit que les aides versées à des entreprises effectuant exclusivement un tel type de transport doivent être qualifiées d'aides existantes et ne peuvent faire l'objet, le cas échéant, que d'une décision d'incompatibilité produisant des effets pour l'avenir.

148 En effet, en vertu des dispositions de l'article 93, paragraphe 1 et 2, du traité et conformément au principe de la sécurité juridique, dans le cadre de son contrôle permanent des aides existantes, la Commission est uniquement habilitée à imposer la suppression ou la modification de telles aides dans le délai qu'elle détermine. Celles-ci peuvent donc être régulièrement exécutées tant que la Commission n'a pas constaté leur incompatibilité (arrêts de la Cour du 30 juin 1992, Italie/Commission, C-47/91, Rec. p. I-4145, points 23 et 25, et Banco Exterior de España, précité, point 20).

149 Le troisième moyen, tiré de la qualification erronée des aides en cause d'aides nouvelles, doit dès lors être accueilli, en ce qu'il se rapporte aux aides allouées aux entreprises effectuant exclusivement du transport local, régional ou national.

150 La décision attaquée doit, dès lors, être annulée en ce qu'elle déclare illégales, en son article 2, les aides versées à partir du 1er juillet 1990 aux entreprises effectuant exclusivement du transport local, régional ou national, et impose, en son article 5, leur récupération.

Sur la prétendue violation des principes de protection de la confiance légitime et de proportionnalité, ainsi que sur l'absence alléguée de motivation, en ce qui concerne la récupération des aides en cause, majorées d'intérêts

— Arguments des parties

151 En ce qui concerne la date à partir de laquelle la décision attaquée impose l'obligation de récupérer les aides octroyées dans le secteur du transport international, les parties requérantes dans l'affaire T-298/97 ainsi que le gouvernement italien affirment, liminairement, que l'article 4, auquel renvoie l'article 5 de la décision attaquée prévoyant la récupération des aides incompatibles avec le traité, constate sans équivoque l'incompatibilité des aides versées à partir du 1er juillet 1990, et ne doit donc pas être interprété à la lumière des motifs de la décision susvisée.

152 Par ailleurs, l'ensemble des parties requérantes, soutenues par le gouvernement italien, qui se rallie à leur argumentation, allègue que la décision attaquée est contraire au principe de protection de la confiance légitime, en ce qu'elle impose la récupération des aides accordées à partir du 1er juillet 1990. En effet, les entreprises bénéficiaires se seraient fiées à la régularité d'aides instituées et versées depuis de nombreuses années.

153 Les parties requérantes dans l'affaire T-298/97 font valoir que la confiance des entreprises bénéficiaires a été renforcée, en l'espèce, par le fait que la libéralisation du marché du cabotage est intervenue pendant la période d'application des lois régionales controversées et qu'un laps de temps important s'est écoulé entre cette libéralisation et l'ouverture de la procédure par la Commission. En outre, comme elle est antérieure à l'approbation de la loi n° 4/1985, la communication du 24 novembre 1983 (JO 1983, C 318, p. 3) sur l'obligation de notification prévue par l'article 93, paragraphe 3, du traité, citée par la Commission, ne revêtirait qu'une importance négligeable. Enfin, la jurisprudence de la Cour, selon laquelle un opérateur économique diligent doit

être en mesure de s'assurer que la procédure prévue par l'article 93, paragraphe 3, du traité a été respectée, ne serait pas applicable en l'espèce, au motif que la plupart des bénéficiaires étaient des petits entrepreneurs, auxquels il ne saurait être reproché de ne pas avoir une connaissance précise et complète des décisions des autorités nationales et communautaires en ce qui concerne les aides en cause.

154 Dans l'affaire T-312/97, les parties requérantes font observer que la régularité des aides accordées dans le secteur du transport national, avant le 1er juillet 1990, a créé une confiance légitime dans la régularité de l'ensemble des aides en cause, y compris dans le secteur du transport international. En effet, les mêmes véhicules étant utilisables pour les deux types de transport, il serait difficile de distinguer les aides versées pour les véhicules affectés au transport international.

155 D'après les parties requérantes dans les affaires T-312/97, T-315/97, T-1/98 et T-3/98 à T-6/98, la jurisprudence en matière de protection de la confiance légitime est contradictoire. D'une part, elle affirmerait le principe selon lequel une réglementation nationale qui garantit la protection de la confiance légitime et la sécurité juridique lors de la répétition d'aides illégales n'est pas en contradiction avec le droit communautaire. D'autre part, elle permettrait néanmoins à la Commission d'imposer la récupération de ces aides.

156 En outre, l'ensemble des parties requérantes estime que la décision attaquée, en ce qu'elle porte obligation de récupération des aides litigieuses, méconnaît le principe de proportionnalité. Ces aides auraient eu une incidence insignifiante sur la situation des entreprises bénéficiaires et, partant, la Communauté n'aurait aucun intérêt au rétablissement de la situation antérieure. De plus, leur remboursement représenterait, pour les entreprises bénéficiaires, une charge très importante susceptible d'entraîner la disparition probable du marché d'un grand nombre d'entre elles et de provoquer ainsi de très graves crises en matière d'emplois et sur le plan social, de telle sorte que cette récupération serait pratiquement impossible. La répétition des aides ne ferait, en définitive, que rétablir une situation de grave déséquilibre au détriment des transporteurs

routiers de la région Frioul-Vénétie Julienne, pénalisés par leur situation géographique particulière. Enfin, la décision attaquée ne serait pas motivée sur ce point.

157 La Commission soutient, en premier lieu, que le dispositif de la décision attaquée est équivoque et doit être interprété à la lumière des motifs sur lesquels il se fonde. Il ressortirait clairement d'une telle interprétation que l'obligation de récupération s'étend aux aides versées aux entreprises exerçant des activités de transport international depuis 1981.

158 En deuxième lieu, les entreprises bénéficiaires d'une aide ne pourraient, sauf circonstances exceptionnelles, se prévaloir de leur confiance légitime dans la régularité de cette aide que si celle-ci a été accordée dans le respect de la procédure prévue par l'article 93, paragraphe 3, du traité.

159 En l'espèce, la Commission souligne que, dans la communication du 24 novembre 1983, précitée, elle a informé les éventuels bénéficiaires d'aides d'État de son intention de procéder à la récupération systématique des aides octroyées en violation de l'obligation de notification préalable.

160 En outre, l'argument selon lequel la régularité des subventions accordées dans le secteur du transport national jusqu'au 1er juillet 1990 aurait créé une confiance légitime dans la régularité de toutes les aides versées, en raison de la difficulté de distinguer lesdites subventions de celles octroyées dans le secteur du transport international, serait dénué de tout fondement. En effet, il pourrait également être utilisé pour soutenir, à l'inverse, que, les aides allouées aux entreprises exerçant une activité de transport international devant être déclarées incompatibles dès 1981, la difficulté de les distinguer de celles accordées dans le secteur du transport national aurait dû induire les entreprises bénéficiaires à considérer aussi ces dernières comme contraires au marché commun. Concrètement, la récupération

des aides versées avant le 1er juillet 1990 ne concernerait que les aides allouées aux entreprises qui, sur la base d'une licence spécifique, ont fourni des services de transport international.

161 En troisième lieu, la Commission soutient que la récupération des aides d'État illégalement accordées et le remboursement d'intérêts sur les sommes versées ne sont pas contraires au principe de proportionnalité, en ce que ces mesures visent uniquement à rétablir la situation concurrentielle préexistante.

— Appréciation du Tribunal

162 Il convient, tout d'abord, d'interpréter le dispositif de la décision attaquée, en ce qui concerne l'étendue de l'obligation de récupérer les aides illégales versées dans le secteur du transport international.

163 Selon une jurisprudence bien établie, le dispositif d'un acte est indissociable de sa motivation et doit être interprété, si besoin est, en tenant compte des motifs qui ont conduit à son adoption (arrêt de la Cour du 15 mai 1997, TWD/Commission, C-355/95 P, Rec. p. I-2549, point 21, et arrêts du Tribunal du 22 octobre 1997, SCK et FNK/Commission, T-213/95 et T-18/96, Rec. p. II-1739, point 104, et du 11 mars 1999, Eurofer/Commission, T-136/94, Rec. p. II-263, point 171).

164 En l'espèce, même si l'article 4 du dispositif est formulé de manière équivoque en ce qui concerne la détermination des aides aux entreprises effectuant du transport international qui sont déclarées incompatibles avec le marché commun, cet article doit être interprété, à la lumière des motifs de la décision attaquée, comme visant les aides octroyées aux entreprises effectuant du transport local, régional ou

national à partir du 1er juillet 1990, ainsi que celles octroyées aux entreprises effectuant du transport international (point VIII, dernier alinéa).

165 En outre, cette interprétation ressort de la lecture du dispositif qui, considéré dans son ensemble, ne présente pas d'ambiguïté. En effet, l'article 2, en relation avec l'article 1er, déclare illégales, au motif qu'elles n'avaient pas été notifiées à la Commission comme l'exige l'article 93, paragraphe 3, du traité, les aides octroyées, au titre des régimes d'aides institués par les lois nos 28/1981 et 4/1985, à des entreprises effectuant du transport international et, à partir du 1er juillet 1990, à des entreprises effectuant du transport local, régional ou national. L'article 3 constate la compatibilité avec le marché commun de certaines de ces aides (à savoir les aides au transport combiné), parce qu'elles peuvent bénéficier d'une dérogation (en l'occurrence au titre du règlement no 1107/70). Quant à l'article 4, il détermine, parmi les aides illégales visées à l'article 2, celles qui sont incompatibles avec le marché commun car elles ne remplissent pas les conditions pour bénéficier d'une dérogation. Dans l'économie du dispositif, il s'agit donc des aides illégales qui n'ont pas été déclarées compatibles avec le marché commun, à l'article 3, à savoir, pour ce qui est du secteur du transport international, les aides octroyées depuis l'instauration des régimes d'aides en cause.

166 Dans ces conditions, l'article 5 du dispositif, qui vise les aides déclarées incompatibles avec le marché commun par l'article 4 du dispositif, doit être compris comme imposant la récupération des aides octroyées à partir du 1er juillet 1990 aux entreprises effectuant du transport local, régional ou national, ainsi que de celles octroyées aux entreprises effectuant du transport international depuis l'instauration des régimes d'aides en cause.

167 Il convient ensuite de rappeler que les aides octroyées à des entreprises exerçant une activité de transport local, régional ou national ne sont pas soumises à une obligation de restitution, parce qu'elles constituent, ainsi qu'il a déjà été jugé (voir, ci-dessus, points 146 à 150), des aides existantes, uniquement susceptibles de faire l'objet d'une constatation d'incompatibilité ex nunc.

168 Il appartient, dès lors, au Tribunal de vérifier si la décision attaquée, en ce qu'elle impose la récupération des aides allouées aux entreprises exerçant une activité de transport international, majorées d'intérêts, est compatible avec les principes de proportionnalité et de protection de la confiance légitime, invoqués par les parties requérantes, et si elle est suffisamment motivée.

169 En ce qui concerne, tout d'abord, la violation alléguée du principe de proportionnalité, il y a lieu de rappeler que, dans la mesure où la suppression d'une aide illégale par voie de récupération du montant de l'aide versée, majoré d'intérêts, est la conséquence logique de la constatation d'incompatibilité de cette aide avec le marché commun et vise uniquement au rétablissement de la situation antérieure, cette obligation ne saurait, en principe, présenter un caractère disproportionné par rapport aux objectifs visés par les articles 92, 93 et 94 du traité (arrêts de la Cour Tubemeuse, précité, point 66; Espagne/Commission, précité, point 75; du 14 janvier 1997, Espagne/Commission, C-169/95, Rec. p. I-135, point 47, et du 17 juin 1999, Belgique/Commission, précité, point 68, ainsi que arrêt Siemens/Commission, précité, point 96). À cet égard, il incombe à l'État membre concerné, lors de la répétition de l'aide, de déterminer les modalités de la restitution de manière à rétablir la situation concurrentielle antérieure, sans porter atteinte à l'efficacité du droit communautaire.

170 En l'espèce, les parties requérantes n'avancent aucun élément concret permettant de présumer que l'obligation de rembourser les aides individuelles octroyées à des entreprises effectuant du transport international présente, compte tenu de l'incidence de ces aides sur la concurrence, un caractère manifestement disproportionné par rapport aux objectifs du traité.

171 Quant au grief tiré de la violation du principe de protection de la confiance légitime, il convient de rappeler que seules des circonstances exceptionnelles

peuvent légitimement fonder la confiance des bénéficiaires dans le caractère régulier d'une aide. En outre, la reconnaissance d'une telle confiance légitime présuppose, en principe, que cette aide ait été accordée dans le respect de la procédure prévue par l'article 93 du traité. En effet, un opérateur économique diligent doit, normalement, être en mesure de s'assurer que cette procédure a été respectée (arrêts de la Cour du 20 septembre 1990, Commission/Allemagne, C-5/89, Rec. p. I-3437, point 16, et du 14 janvier 1997, Espagne/Commission, précité, point 51; arrêt du Tribunal du 15 septembre 1998, BFM et EFIM/Commission, T-126/96 et T-127/96, Rec. p. II-3437, point 69).

172 En l'espèce, les régimes d'aides en cause, qui constituent, dans la mesure où ils prévoient l'octroi d'aides à des entreprises effectuant du transport international, des régimes d'aides nouveaux soumis à l'obligation de notification, ainsi qu'il a déjà été jugé (voir, ci-dessus, point 145), n'ont pas été notifiés. Or, le seul fait que les parties requérantes soient des petites entreprises ne justifie pas qu'elles puissent avoir une confiance légitime dans la régularité des aides litigieuses, sans s'assurer que la procédure prévue par l'article 93, paragraphe 3, du traité a été respectée. De plus, le fait que les aides allouées à des entreprises exerçant une activité de transport local, régional ou national étaient des aides existantes ne saurait justifier la confiance des entreprises effectuant du transport international dans la régularité de la procédure suivie en ce qui concerne les aides qui leur étaient allouées. En effet, à la différence du secteur du cabotage, qui n'a été progressivement ouvert à la concurrence qu'à partir du 1er juillet 1990, le marché du transport international l'a été à partir de 1969. Il en résulte que l'obligation de notifier les régimes d'aides en cause instaurés en 1981 et en 1985, dans la mesure où ils prévoyaient l'octroi d'aides dans ce secteur, ne pouvait, en principe, échapper à l'attention d'un opérateur économique diligent.

173 Dans ces conditions, les parties requérantes n'invoquent aucune circonstance exceptionnelle de nature à fonder une confiance légitime dans la régularité des aides versées aux entreprises effectuant des transports internationaux.

174 Il n'est dès lors pas établi que l'obligation de restituer ces aides viole le principe de protection de la confiance légitime.

175 Par ailleurs, la question de savoir si la motivation d'un acte satisfait aux exigences de l'article 190 du traité CE (devenu article 253 CE) doit être appréciée au regard non seulement du libellé de cet acte, mais aussi du contexte de celui-ci ainsi que de l'ensemble des règles juridiques régissant la matière concernée (voir, par exemple, l'arrêt du Tribunal du 22 octobre 1996, Skibsværftsforeningen e.a./ Commission, T-266/94, Rec. p. II-1399, point 230).

176 En l'occurrence, comme l'obligation de récupération du montant des aides versées, majoré d'intérêts, est la conséquence logique de la constatation de l'illégalité de ces aides, la décision attaquée est suffisamment motivée en ce que, après avoir établi que les aides en cause entraînent une distorsion de la concurrence à l'intérieur de la Communauté entre les entreprises de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui établies dans la région Frioul-Vénétie Julienne et celles établies en dehors de cette région (point VI, huitième alinéa), elle constate que la récupération de ces aides est nécessaire en vue de rétablir les «conditions de concurrence équitables» existant avant l'octroi de celles-ci (point IX, deuxième alinéa).

177 Il en résulte que les moyens tirés de la violation des principes de protection de la confiance légitime et de proportionnalité ainsi que d'une absence de motivation en ce qui concerne la récupération des aides en cause doivent être rejetés.

178 Il s'ensuit que le présent recours doit uniquement être accueilli en ce qu'il tend à l'annulation de l'article 2 de la décision attaquée, pour autant que cet article déclare illégales les aides octroyées à partir du 1er juillet 1990 aux entreprises effectuant du transport local, régional ou national, et de l'article 5 de cette décision, en ce que celui-ci impose le remboursement de ces aides.

Sur les dépens

179 Aux termes de l'article 87, paragraphe 3, du règlement de procédure, le Tribunal peut répartir les dépens ou décider que chaque partie supportera ses propres dépens si les parties succombent respectivement sur un ou plusieurs chefs. Les parties requérantes ayant succombé partiellement en leurs conclusions, il y a lieu de les condamner à supporter leurs propres dépens. La Commission supportera ses propres dépens.

180 La République italienne supportera ses propres dépens conformément à l'article 87, paragraphe 4, premier alinéa, du règlement de procédure.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (quatrième chambre élargie)

déclare et arrête:

1) L'article 2 de la décision 98/182/CE de la Commissions, du 30 juillet 1997, concernant les aides octroyées par la Région Frioul-Vénétie Julienne (Italie) aux entreprises de transport routier de marchandises de la région est annulé en ce qu'il déclare illégales les aides octroyées à partir du 1er juillet 1990 aux entreprises effectuant exclusivement du transport local, régional ou national.

2) **L'article 5 de la décision 98/182 est annulé en ce qu'il oblige la République italienne à récupérer ces aides.**

3) **Le recours est rejeté pour le surplus.**

4) **Chacune des parties supportera ses propres dépens.**

Moura Ramos García-Valdecasas Tiili

Lindh Mengozzi

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 15 juin 2000.

Le greffier

H. Jung

Le président

Moura Ramos