FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM
(fjärde avdelningen i utökad sammansättning)
den 15 juni 2000 *

I de förenade målen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97—T-607/97, T-1/98, T-3/98—T-6/98 och T-23/98,

Mauro Alzetta, Montereale Valcellina (Italien), och de 31 andra sökande som anges i den bifogade förteckningen, företrädda av advokaterna A. Pili, Pordenone, A. Barone och G. Pezzano, Rom, delgivningsadress: advokatbyrån L. Schiltz, 2, rue du Fort Rheinsheim, Luxemburg,

Masotti Srl, Feletto Umberto (Italien), och de 30 andra sökande som anges i den bifogade förteckningen, företrädda av advokaterna R. Petiziol och A. Pergolese, Udine, via Ginnasio Vecchio 6, Udine (Italien),

Anna Maria Baldo, Cervignano del Friuli (Italien), och de 53 andra sökande som anges i den bifogade förteckningen,

Amadeo Musso, Rivignano (Italien),

företrädda av advokaterna V. Cinque och L. Candriella, Udine, via Morpurgo 34, Udine,

* Rättegångsspråk: italienska.

Sutes SpA, Udine, och de 33 andra sökande som anges i den bifogade förteckningen,

Fabris Carlo & C. Snc, Pavia di Udine (Italien),

Franco D'Odorico, Capoformido (Italien),

Fiorindo Birri, Manzano (Italien),

Maria Cecilia Framalicco, Ampezzo (Italien),

Autotrasporti di Viola Claudio & CSNC, Cerpeneto-Pozzuolo del Friuli (Italien),

företrädda av advokaten C. Mussato, Udine, via Dante 4, Udine,

och

Pietro Stagno, Trieste (Italien),

Fabrizio Cernecca, Trieste,

Trasporti e Spedizioni Internazionali Cossutta Snc, Trieste,

Giuseppe Camaur, Cormons (Italien),

Cointra Transport and Trade Co. Srl, Ronchi dei Legionari (Italien),

Autotrasporti Silvano Zottich, Trieste,

Zootrans Snc, Passagio di Betona (Italien),

Pauletic Antonio Succ. di Pauletic Igor, Trieste,

företrädda av advokaterna M. Clarich och A. Giadrossi, Trieste, via XXX ottobre 17, Trieste,

sökande,

med stöd av

Republiken Italien, företrädd av professor U. Leanza, chef för utrikesministeriets avdelning för diplomatiska tvister, i egenskap av ombud, biträdd av O. Fiumara

och under det muntliga förfarandet av G. Aiello, avvocati dello Stato, delgivningsadress: Italiens ambassad, 5, rue Marie-Adélaïde, Luxemburg,

intervenient,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av P.F. Nemitz och P. Stancanelli, rättstjänsten, båda i egenskap av ombud, biträdda av advokaten M. Moretto, Venedig, delgivningsadress: rättstjänsten, C. Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg, Luxemburg,

svarande,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut 98/182/EG av den 30 juli 1997 om stöd som beviljats av regionen Friuli-Venezia Giulia (Italien) till företag som utför godstransporter på väg i regionen (EGT L 66, 1998, s. 18),

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN
(fjärde avdelningen i utökad sammansättning)

sammansatt av ordföranden R.M. Moura Ramos samt domarna R. García-Valdecasas, V. Tiili, P. Lindh och P. Mengozzi,

justitiesekreterare: byrådirektören J. Palacio González,

med hänsyn till det skriftliga förfarandet och efter det muntliga förfarandet den 15 september 1999,

följande

Dom

Tillämpliga bestämmelser och bakgrund till tvisten

1 Sökandena är företag etablerade i regionen Friuli-Venezia Giulia, som utför godstransporter på väg för annans räkning och som beviljats statligt stöd genom en regional stödordning som inte anmälts till kommissionen. Företagen är till övervägande del småföretag som enbart utför lokala eller regionala transporter med ett enda fordon. I beslut 98/182/EG av den 30 juli 1997 om stöd som beviljats av regionen Friuli-Venezia Giulia (Italien) till företag som utför godstransporter på väg i regionen (EGT L 66, 1998, s. 18; nedan kallat det omtvistade beslutet) fastslog kommissionen att en del av detta stöd var oförenligt med den gemensamma marknaden och beslutade att stödet skulle återkrävas jämte ränta.

Tillämpliga bestämmelser

2 De generella bestämmelserna om statligt stöd i artiklarna 92 i EG-fördraget (nu artikel 87 EG i ändrad lydelse) och 93 och 94 i EG-fördraget (nu artiklarna 88 EG och 89 EG) är tillämpliga på transportområdet, om inte annat följer av

tillämpningen av specialbestämmelserna i artikel 77 i EG-fördraget (nu artikel 73 EG). I sistnämnda artikel anges att stöd är förenligt med fördraget, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt.

3 I artikel 2 i rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 130, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 97), senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 543/97 av den 17 mars 1997 (EGT L 84, s. 6), vilken är grundad på artikel 75 i EG-fördraget (nu artikel 71 EG i ändrad lydelse) samt på artiklarna 77 och 94 i fördraget, bekräftas att artiklarna 92—94 i fördraget är tillämpliga på området i fråga. Där föreskrivs dessutom vissa särregler avseende stödet i fråga i den utsträckning som stödet särskilt gäller verksamheten inom denna sektor. I förordningen anges i vilka fall och under vilka förutsättningar medlemsstaterna får vidta samordningsåtgärder eller ålägga skyldigheter avseende allmän trafikplikt, som enligt artikel 77 i fördraget medför rätt att bevilja stöd.

4 I fråga om samordning av transporter är det enligt artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70, tills gemenskapsregler om tillträde till transportmarknaden trätt i kraft, tillåtet att i undantagsfall tillfälligt bevilja stöd som ett led i en omstrukturering för att avskaffa överskottskapacitet, som skapar allvarliga strukturproblem, och för att bidra till att effektivare tillgodose transportmarknadens behov.

5 Inom ramen för inrättandet av en gemensam transportpolitik liberaliserades delvis marknaden för internationell godstransport på väg i gemenskapen genom införandet år 1969 av kvotregler genom rådets förordning (EEG) nr 1018/68 av den 19 juli 1968 om inrättande av en gemenskapskvot för godstransporter på väg mellan medlemsstaterna (EGT L 175, s. 13). Under exempelvis åren 1991 och 1992 omfattade gemenskapskvoten 47 094 respektive 65 936 tillstånd, fördelade på ett visst sätt mellan de olika medlemsstaterna. Republiken Italien tilldelades 5 550 tillstånd år 1991 och 7 770 tillstånd år 1992. Gemenskapstillstånd gav innehavaren rätt att under ett år utföra transporter mellan medlemsstaterna. Dessa regler var i kraft fram till den 1 januari 1993, då denna verksamhet

liberaliserades helt genom rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier (EGT L 95, s. 1).

6 Vad beträffar marknaden för godstransporter inom en medlemsstat omfattades cabotage, det vill säga godstransport inom en medlemsstat av ett transportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat, från den 1 juli 1990 av övergångsregler i form av en progressiv gemenskapskvot enligt rådets förordning (EEG) nr 4059/89 av den 21 december 1989 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade (EGT L 390, s. 3). Den första kvoten omfattade sammanlagt 15 000 cabotagetillstånd med två månaders giltighet fördelade på ett visst sätt mellan medlemsstaterna. Republiken Italien tilldelades i enlighet med dessa regler 1 767 tillstånd. I rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade (EGT L 279, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 21) föreskrevs att dessa övergångsregler skulle behållas i form av en första sammanlagd gemenskapskvot på 30 000 tillstånd (varav 3 520 till Republiken Italien), som ökade med 30 procent varje år till dess cabotageverksamheten fullständigt och definitivt liberaliserades från och med den 1 juli 1998.

Stödet i fråga

7 I artiklarna 4, 7 och 8 i legge regionale (regional lag) nr 28 för regionen Friuli-Venezia Giulia av den 18 maj 1981 om åtgärder för att främja och utveckla transport som är av intresse för regionen Friuli-Venezia Giulia samt godstransport på väg för annans räkning (nedan kallad lag nr 28/1981) föreskrevs vissa stödåtgärder riktade till företag som utför transporter för annans räkning och som är etablerade inom regionen.

8 De regler som infördes genom denna lag har ersatts av legge regionale nr 4 av den 7 januari 1985 om åtgärder för att främja och utveckla transport som är av intresse för regionen Friuli-Venezia Giulia samt godstransport på väg för annans räkning (bilaga 113 till ansökan i mål T-313/97, nedan kallad lag nr 4/1985). Genom artiklarna 4—6 i lag nr 4/1985 infördes en regional stödordning som i huvudsak motsvarar den stödordning som infördes genom lag nr 28/1981.

9 I lagarna föreskrevs tre åtgärder riktade till företag som utför vägtransport för annans räkning och som är etablerade i regionen Friuli-Venezia Giulia, nämligen följande:

a) Årlig finansiering under högst tio år med upp till 60 procent (för enskilda företag) och 70 procent (för kooperativ och sammanslutningar) av referensräntesatsen, som fastställts genom dekret, för lån som tagits för att täcka kostnader för att (artikel 4 i lag nr 28/1981 och lag nr 4/1985)

— bygga upp företagets infrastruktur (uppförande, inköp, utbyggnad, färdigställande och modernisering av de lokaler som krävs för företagets verksamhet, inklusive lokaler för magasinering, lagring och hantering av gods),

— inköp, utveckling och förnyelse av fast och rörlig utrustning samt transportmedel för intern- och vägtransport.

b) Finansiering av kostnader under en period av tre eller fem år för leasing av nya fordon, släpvagnar eller påhängsvagnar samt utbytbara karosser till dessa, som är anpassade till godstransport, samt anordningar, maskiner och

utrustning för användning, underhåll och reparation av fordon och för godshantering med upp till 25 procent (för enskilda företag) och 30 procent (för kooperativ och sammanslutningar) av varornas inköpspris. Detta stöd, som föreskrevs i artikel 7 i lag nr 28/1981 och artikel 5 i lag nr 4/1985, sänktes för alla mottagande företag till 20 procent och därefter till 15 procent av inköpspriset genom regionala lagar som antogs senare.

c) Årlig finansiering med upp till 50 procent av sammanslutningars och andra föreningars investeringskostnader för att uppföra eller köpa anordningar och utrustning som krävs för sammanslutningens eller föreningens syfte eller för att bidra till driften och utvecklingen av gemensamma tjänster vad gäller verkstad, underhåll och reparation av fordon, och anordningar och utrustning som hör ihop med sådana tjänster (artikel 8 i lag nr 28/1981 och artikel 6 i lag nr 4/1985).

10 Enligt de uppgifter som de italienska myndigheterna lämnade till kommissionen den 18 november 1996 uppgick de beräknade anslagen till det stöd som avses i artikel 4 i lag nr 4/1985 till 13 000 miljoner ITL (6,7 miljoner euro) för perioden 1985—1995, och 155 ansökningar beviljades. I genomsnitt uppgick det stöd som beviljades till mellan 13 och 26 procent av kostnaderna och räntorna på lånen. Det beräknade stödet för perioden 1981—1985 uppgick till 930 miljoner ITL (0,4 miljoner euro) och 14 ansökningar beviljades under denna period (punkt II i det omtvistade beslutet).

11 Enligt samma uppgifter uppgick de beräknade anslagen till det stöd som avses i artikel 5 i lag nr 4/1985 till 23 300 miljoner ITL (11,8 miljoner euro) under perioden 1985—1995, och 1 691 ansökningar beviljades med i medeltal en finansiering på omkring 19 procent. År 1993 beviljades 83 ansökningar, och stödet uppgick till 10 procent. Under åren 1981—1985 beviljades 305 ansökningar, och stöd om 5 790 miljoner ITL (2,9 miljoner euro) utbetalades (punkt II i det omtvistade beslutet).

12 Enligt de uppgifter som den italienska regeringen lämnade till kommissionen efter det att det administrativa förfarandet hade inletts var det stöd som beviljades med tillämpning av artikel 6 i lag nr 4/1985 avsett för investeringar på området för kombinerad transport (punkt II, sjunde stycket i det omtvistade beslutet). Det framgår av det omtvistade beslutet (punkt VIII, sjunde stycket) att detta stöd utgjorde 10—15 procent av det sammanlagda stöd som beviljades.

13 Från och med den 1 januari 1996 upphörde tilldelningen av ovannämnda stöd. Efter det att det omtvistade beslutet fattats upphävde regionen Friuli-Venezia Giulia stödordningen i lag nr 4/1985 och vidtog nödvändiga åtgärder för att återkräva det beviljade stödet (se de skrivelser varigenom regionen delgav sökandena beslutet, fördelade från september till december 1997, som bifogats ansökningarna).

Det administrativa förfarandet och innehållet i det omtvistade beslutet

14 När kommissionen, under handläggningen av ett annat ärende om statligt stöd enligt en senare regional lag, fick reda på att lag nr 4/1985 fanns, anmodade institutionen, genom skrivelse av den 29 september 1995, de italienska myndigheterna att översända alla lagtexter, handlingar och uppgifter som krävdes för att bedöma huruvida den stödordning som införts genom lag nr 4/1985 var förenlig med den gemensamma marknaden. I skrivelsen påpekade kommissionen att den skulle komma att anta ett definitivt beslut på grundval av tillgängliga uppgifter om det inte lämnades något svar eller om svaret inte innehöll tillräckliga upplysningar. Kommissionen erinrade även om att medlemsstaterna är skyldiga att i förväg underrätta kommissionen om alla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder, och att medlemsstaterna inte får genomföra åtgärden förrän detta förfarande lett till ett slutgiltigt beslut.

15 Efter skriftväxling med de italienska myndigheterna vidarebefordrades lag nr 4/1985 till kommissionen under ett möte den 18 juli 1996 och ytterligare

uppgifter lämnades till kommissionen den 18 november 1996. Under ett möte den 13 februari 1997 med de behöriga avdelningarna vid kommissionen vidhöll de italienska myndigheterna att transportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia befann sig i en ogynnsam konkurrenssituation jämfört med transportföretagen i Österrike, Kroatien och Slovenien.

16 Genom skrivelse av den 14 februari 1997 informerade kommissionen den italienska regeringen om sitt beslut att inleda förfarandet i artikel 93.2 i fördraget mot stödordningen till förmån för företag som utför godstransporter på väg för annans räkning, vilken infördes genom lagar nr 4/1985 och 28/1981 (EGT C 98, 1997, s. 16). Kommissionen anmodade de italienska myndigheterna och berörda utomstående att yttra sig och tillhandahålla alla handlingar och uppgifter som krävdes för att bedöma huruvida stödet i fråga var förenligt med den gemensamma marknaden. Den 3 april 1997 mottog kommissionen ett yttrande från den italienska regeringen (kompletterande rapport från regionen Friuli-Venezia Giulia, bifogad skrivelsen av den 27 mars 1997 från Republiken Italiens ständiga representation, nedan kallad den kompletterande rapporten). Sökandena ingav inte något yttrande.

17 Den 30 juli 1997 avslutade kommissionen förfarandet genom att anta det omtvistade beslutet. Artiklarna i beslutet har följande lydelse:

"*Artikel 1*

De bidrag som fram till den 1 juli 1990 har beviljats i enlighet med... lagar nr 28/1981 och nr 4/1985... till förmån för företag som enbart utför lokala, regionala eller inhemska transporter, utgör inte statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget.

Artikel 2

De bidrag som inte omfattas av artikel 1 i detta beslut utgör statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget och är olagliga eftersom de har genomförts i strid mot artikel 93.3.

Artikel 3

De bidrag som är avsedda att finansiera materiel som är särskilt anpassad till kombinerad transport och som används enbart för kombinerad transport utgör statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget, men är förenliga med den gemensamma marknaden enligt artikel 3.1 e i förordning (EEG) nr 1107/70.

Artikel 4

De bidrag som beviljats till företag som utför lokala, regionala eller inhemska transporter från och med den 1 juli 1990 och till företag som utför internationella transporter är oförenliga med den gemensamma marknaden eftersom [de] inte uppfyller något av de villkor som ställs för de undantag som medges i artikel 92.2 och 92.3 i fördraget eller villkoren i förordning (EEG) nr 1107/70.

Artikel 5

Italien skall avveckla och återkräva det stöd som avses i artikel 4. Stödet skall återbetalas enligt förfaranderegler och föreskrifter i den italienska lagstiftningen

med tillägg [för] ränta som skall beräknas med tillämpning av den referensräntesats som används för utvärdering av regionala stödordningar, löpande från den dag stödet utbetalades till datum för den faktiska återbetalningen.

..."

18 I motiveringen till det omtvistade beslutet har kommissionen gjort åtskillnad mellan marknaden för godstransport på väg på inhemsk, regional eller lokal nivå och marknaden för internationell godstransport på väg (punkt VII, tredje till elfte styckena i det omtvistade beslutet).

19 Den första marknaden var inte öppen för konkurrens förrän förordning nr 4059/89 trädde i kraft den 1 juli 1990, varigenom det infördes cabotagekvoter. Av detta drog kommissionen slutsatsen att stöd som beviljats före detta datum till de transportföretag som enbart är verksamma på inhemsk, regional eller lokal nivå inte kunde påverka handeln inom gemenskapen och utgjorde därför inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget. Stöd som beviljats efter detta datum utgjorde däremot statligt stöd i den mening som avses i bestämmelsen, eftersom det kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna.

20 Kommissionen konstaterade att marknaden för internationell transport har varit öppen för konkurrens inom gemenskapen från och med år 1969, då förordning nr 1018/68 trädde i kraft. Av detta drog kommissionen slutsatsen att "[d]et stöd som fastställs i lagarna nr 4/[1985] och nr 28/[1981] förstärker den ekonomiska ställningen och handlingsutrymmet för företag som utför godstransporter på väg för annans räkning i regionen Friuli-Venezia Giulia gentemot deras konkurren-

ter... och sedan 1969 [för] de företag som utför internationella transporter på ett sätt som kan påverka handeln mellan medlemsstaterna" (punkt VII, sista stycket i det omtvistade beslutet).

21 Vid den efterföljande bedömningen av huruvida det stöd som ansågs utgöra statligt stöd kunde beviljas undantag ansåg kommissionen att stöd för finansiering av materiel avsedd för kombinerad transport kunde omfattas av undantaget i artikel 3.1 e i förordning nr 1107/70 för stöd för att underlätta utvecklingen av kombinerad transport. Övrigt stöd (nedan kallat stödet i fråga eller det omtvistade stödet) omfattades inte av undantaget i artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70 på grund av att det inte fanns någon överkapacitet eller omstruktureringsplan för branschen. Inte heller undantagen i artikel 92.3 a och 92.3 c i fördraget för stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i vissa regioner var tillämpliga, dels på grund av att det inte fanns någon regional utvecklingsplan för alla sektorer av regionens näringsliv, dels på grund av att inte hela regionen Friuli-Venezia Giulia ingick bland de områden som kunde bli föremål för undantag. Undantagen i artikel 92.3 c i fördraget för sektoriella stöd var inte tillämpliga på stödet i fråga, eftersom det inte åtföljdes av någon åtgärd av gemensamt intresse, exempelvis en omstruktureringsplan för branschen. Stödet för leasing av nya fordon utgjorde driftsstöd (punkt VIII, trettonde stycket i det omtvistade beslutet).

22 Kommissionen drog slutsatsen att "det stöd som beviljats enligt de regionala lagarna nr 28/1981 och nr 4/1985 till företag som utför godstransporter på väg i regionen Friuli-Venezia Giulia och som utför inhemska transporter från och med den 1 juli 1990, samt till företag som utför internationell transport, inte är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 92 i fördraget" (punkt VIII, sista stycket i det omtvistade beslutet).

Förfarandet

23 Sökandena har genom ansökningar, som inkom till förstainstansrättens kansli den 2 december 1997 (mål T-298/97), den 11 december 1997 (målen T-312/97 och T-313/97), den 16 december 1997 (mål T-315/97), den 19 december 1997 (målen T-600/97—T-607/97), den 2 januari 1998 (mål T-1/98), den 5 januari 1998 (målen T-3/98—T-6/98) och den 26 januari 1998 (mål T-23/98), väckt talan om att det omtvistade beslutet helt eller delvis skall ogiltigförklaras.

24 Republiken Italien har genom ansökan, som inkom till domstolens kansli den 28 oktober 1997, väckt talan om i första hand ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet och i andra hand ogiltigförklaring av beslutet i den mån det i artikel 5 föreskrivs att det beviljade stödet skall återkrävas från och med den 1 juli 1990 (mål C-372/97). Domstolen beslutade den 24 november 1998, med tillämpning av artikel 47 tredje stycket i EG-stadgan för domstolen, att skjuta upp handläggningen av målet fram till dess att förstainstansrätten har dömt i förevarande mål.

25 Även regionen Friuli-Venezia Giulia har genom ansökan, som inkom till förstainstansrättens kansli den 10 november 1997 (mål T-288/97), väckt talan om ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet. Kommissionens invändning om rättegångshinder avseende denna talan ogillades genom förstainstansrättens dom av den 15 juni 1999 i mål T-288/97, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia mot kommissionen (REG 1999, s. II-1871). Talan skall följaktligen prövas i sak.

26 Ordföranden på första avdelningen i utökad sammansättning beslutade den 16 juni 1998, på kommissionens begäran och efter att ha hört parterna, att förena målen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97—T-607/97, T-1/98, T-3/98—T-6/98 och T-23/98 vad gällde det skriftliga och det muntliga förfarandet samt domen.

27 Republiken Italien har genom ansökan, som registrerades vid förstainstansrättens kansli den 28 maj 1998, begärt att få intervenera i tvisten till stöd för sökandenas yrkanden. Ordföranden på fjärde avdelningen i utökad sammansättning beslutade den 29 september 1998 att bifalla interventionsansökan. Republiken Italien inkom med en interventionsinlaga den 24 november 1998. Den 5 mars 1999 yttrade sig sökandena i målen T-315/97, T-1/98 och T-3/98—T-6/98 skriftligen över denna inlaga. Kommissionen yttrade sig skriftligen över inlagan i dupliken.

28 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten (fjärde avdelningen i utökad sammansättning) att inleda det muntliga förfarandet och anmodade, såsom åtgärd för processledning, parterna att skriftligen besvara vissa frågor. Parterna i målen T-315/97, T-1/98 och T-3/98—T-6/98 samt kommissionen besvarade dessa frågor den 13 augusti 1999, och den italienska regeringen besvarade dem den 1 september 1999.

29 Parterna utvecklade sin talan och svarade på förstainstansrättens frågor vid förhandlingen den 15 september 1999.

Parternas yrkanden

30 Sökandena i mål T-298/97 har yrkat att förstainstansrätten skall

— bevilja uppskov med verkställigheten av det omtvistade beslutet,

— i första hand ogiltigförklara det omtvistade beslutet,

— i andra hand ogiltigförklara artikel 5 i beslutet där det föreskrivs att det utbetalda stödet skall återkrävas från och med den 1 juli 1990 jämte ränta,

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

31 Sökandena i mål T-312/97 har yrkat att förstainstansrätten skall

— i första hand delvis ogiltigförklara det omtvistade beslutet vad gäller artiklarna 2, 4 och 5,

— i andra hand ogiltigförklara beslutet i den mån det föreskrivs att det utbetalda stödet skall återkrävas från och med den 1 juli 1990 jämte ränta,

— i tredje hand ogiltigförklara det omtvistade beslutet i den mån det föreskrivs att stödet skall återkrävas i sökandenas fall jämte ränta,

— i sista hand ogiltigförklara beslutet i den mån det stöd som skall återkrävas i sökandenas fall även skall omfatta upplupen ränta vid dagen för återbetalning och, under alla omständigheter, föreskriven ränta,

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

32 Sökandena i målen T-315/97, T-1/98, T-3/98—T-6/98 har yrkat att förstainstansrätten skall

— i första hand delvis ogiltigförklara det omtvistade beslutet, eftersom det är till men för sökandenas berättigade intressen och rättigheter,

— i andra hand ogiltigförklara beslutet i den mån det föreskrivs att det utbetalda stödet skall återkrävas från och med den 1 juli 1990 jämte ränta,

— i tredje hand ogiltigförklara det omtvistade beslutet i den mån det föreskrivs att det stöd som skall återkrävas även skall omfatta ränta,

— i sista hand fastslå att den italienska staten, som ensam bär ansvar för oegentligheten, skall erlägga de belopp som skall återkrävas,

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

33 Sökandena i målen T-313/97 och T-23/98 har yrkat att förstainstansrätten skall

— i första hand ogiltigförklara hela det omtvistade beslutet,

— i andra hand ogiltigförklara beslutet i den mån det föreskrivs att de utbetalda bidragen skall återkrävas från och med den 1 juli 1990 jämte motsvarande ränta,

— i tredje hand ogiltigförklara beslutet och därvid begränsa återbetalningsskyldigheten till skillnaden mellan det bruttostöd som utbetalats och den faktiska förmånen, beräknad genom att från bruttobidraget dra av skatten på detta och utan att behöva betala ränta eller i vart fall efter att ha omräknat räntan — med tanke på att det inte har styrkts att de som mottog stödet var i ond tro — och genom att inte beakta det datum då stödet utbetalades utan (i enlighet med artikel 2033 i codice civile (den italienska civillagen)) datumet för när talan väcktes,

— förplikta svaranden att ersätta rättegångskostnaderna.

34 Sökandena i målen T-600/97—T-607/97 har yrkat att förstainstansrätten skall

— ogiltigförklara det omtvistade beslutet,

— i andra hand ogiltigförklara beslutet i den mån det föreskrivs att det utbetalda stödet skall återkrävas från och med den 1 juli 1990 jämte ränta,

— i sista hand ogiltigförklara det omtvistade beslutet i den mån det föreskrivs att det stöd som skall återkrävas även skall omfatta ränta.

35 Den italienska regeringen, som har intervenerat till stöd för sökandenas yrkanden, har i de förenade målen yrkat att förstainstansrätten skall

— i första hand ogiltigförklara hela det omtvistade beslutet,

— i andra hand ogiltigförklara beslutet i den mån det föreskrivs att det beviljade stödet skall återkrävas jämte ränta,

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

36 Svaranden har yrkat att förstainstansrätten skall

— ogilla talan i samtliga mål, och

— förplikta sökandena att ersätta rättegångskostnaderna.

Yrkandet om uppskov med verkställigheten av det omtvistade beslutet

37 Enligt artikel 104.3 i förstainstansrättens rättegångsregler skall en ansökan om uppskov med verkställighet av en rättsakt som har utfärdats av en institution göras genom särskild handling.

38 Av detta följer att en ansökan om uppskov med verkställigheten inte kan prövas om ansökan görs i samma handling som talan i huvudsak (domstolens dom av den 21 januari 1965 i mål 108/63, Officine elettromeccaniche Merlini mot Höga myndigheten, REG 1965, s. 1, 12, och förstainstansrättens beslut av den 19 juni 1995 i mål T-107/94, Kik mot rådet och kommissionen, REG 1995, s. II-1717, punkt 38).

39 Förstainstansrätten fastslår att ansökan om uppskov med verkställigheten av det omtvistade beslutet, som gjordes i ansökan om att väcka talan om ogiltigförklaring i mål T-298/97, följaktligen inte kan prövas.

Huruvida förstainstansrätten saknar behörighet att pröva yrkandena om att det skall fastslås att den italienska staten skall erlägga de belopp som skall återkrävas och att återbetalningen skall avse ett begränsat belopp

40 Sökandena i målen T-315/97, T-1/98 och T-3/98—T-6/98 har i sista hand yrkat att förstainstansrätten skall fastslå att den berörda medlemsstaten skall återbetala det utbetalda stödet, eftersom den ensam bär ansvar för den eventuella oegentligheten till följd av att man underlät att anmäla den aktuella stödordningen.

41 Sökandena i målen T-313/97 och T-23/98 har i tredje hand yrkat att förstainstansrätten skall begränsa det belopp som skall återbetalas genom att från bruttostödet dra av skatten på detta. Sökandena har även yrkat att förstainstansrätten skall fastslå att ränta inte skall betalas eller, alternativt, låta räntan löpa först från begäran om återbetalning i enlighet med artikel 2033 i codice civile.

42 Gemenskapsdomstolarna har inom ramen för sin behörighet att ogiltigförklara en rättsakt enligt artikel 173 i EG-fördraget (nu artikel 230 EG i ändrad lydelse) inte rätt att rikta förelägganden till gemenskapens institutioner eller medlemsstaterna, att på någon som helst grund hålla medlemsstaterna ansvariga eller att sätta sig i gemenskapsinstitutionernas ställe. Enligt artikel 176 i EG-fördraget (nu artikel 233 EG) ankommer det på den berörda institutionen att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att följa en dom som meddelats i ett mål om ogiltigförklaring genom att, med förbehåll för gemenskapsdomstolarnas prövning, använda det utrymme för skönsmässig bedömning som den har i det avseendet med beaktande av både domslutet och domskälen, som den är skyldig att följa, samt bestämmelser i gemenskapsrätten (se särskilt förstainstansrättens beslut av den 29 november 1993 i mål T-56/92, Koelman mot kommissionen, REG 1993, s. II-1267, punkt 18, och förstainstansrättens dom av den 9 november 1995 i mål T-346/94, France-aviation mot kommissionen, REG 1995, s. II-2841, punkt 42, och av den 16 september 1998 i de förenade målen T-133/95 och T-204/95, IECC mot kommissionen, REG 1998, s. II-3645, punkt 52).

43 I detta fall har förstainstansrätten således inte behörighet att ålägga den berörda medlemsstaten att återbetala det stöd som regionen Friuli-Venezia Giulia rättsstridigt utbetalade till sökandena.

44 Förstainstansrätten kan inte sätta sig i den berörda medlemsstatens ställe och fastställa villkoren för att återkräva stödet, i förekommande fall med beaktande av skatteuttaget på nationell nivå, för att återställa den tidigare rådande situationen (se nedan punkt 89). Det ankommer inte heller på förstainstansrätten att sätta sig i kommissionens ställe vad gäller beslutet att återkräva stödet jämte ränta.

45 Ovannämnda yrkanden kan följaktligen inte prövas.

Yrkandena om ogiltigförklaring

Omfattningen av den italienska regeringens intervention

46 I sin duplik har kommissionen inledningsvis påpekat att sökandenas yrkanden i de olika mål som förenats och Republiken Italiens yrkanden inte överensstämmer med varandra. Vissa av sökandena har i första hand yrkat att artiklarna 2, 4 och 5 i det omtvistade beslutet skall ogiltigförklaras, medan andra, däribland den italienska regeringen, har yrkat att beslutet skall ogiltigförklaras i sin helhet.

47 Kommissionen har därför begärt att den italienska regeringen skall anmodas att ange till stöd för vilka sökande den har för avsikt att intervenera.

48 I det avseendet anser förstainstansrätten att det är tillräckligt att konstatera att ordföranden på fjärde avdelningen i utökad sammansättning den 29 september 1998 beslutade, efter att ha låtit parterna yttra sig, att tillåta den italienska regeringen att intervenera till stöd för samtliga sökandes yrkanden i förevarande mål.

49 Anledning saknas således att närmare ange omfattningen av den italienska regeringens intervention och svarandens begäran skall därför avslås.

Huruvida yrkandena om ogiltigförklaring är välgrundade

50 Till stöd för yrkandena om ogiltigförklaring har sökandena i sak åberopat ett flertal grunder som skall uppdelas och prövas enligt följande: för det första åsidosättande av artikel 92.1 i fördraget och bristande motivering, för det andra åsidosättande av artikel 92.3 i fördraget och artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70 samt bristande motivering, för det tredje att det omtvistade stödet felaktigt kvalificerades som nytt stöd, och för det fjärde åsidosättande av principerna om skydd för berättigade förväntningar och proportionalitet samt att motivering saknas vad gäller återkrävandet av stödet.

Påståendena om åsidosättande av artikel 92.1 i fördraget och bristande motivering

— Parternas argument

51 Sökandena har hävdat att det omtvistade beslutet vad gäller tillämpningen av artikel 92.1 i fördraget är fattat på grundval av en felaktig rättstillämpning och en uppenbart oriktig bedömning samt att motiveringen är bristfällig.

52 Kommissionen erinrade endast om att det förelåg en risk för att handeln mellan medlemsstaterna skulle påverkas utan att styrka att det förelåg ett verkligt och konkret hot om snedvridning av konkurrensen. Ur dessa synvinklar är det omtvistade beslutet bristfälligt motiverat.

53 Sökandena i mål T-312/97 anser att endast den omständigheten att stöd kan påverka handeln och/eller snedvrida konkurrensen inte är tillräcklig för att stödet skall anses vara oförenligt med den gemensamma marknaden. Artikel 92.1 i fördraget är endast tillämplig om stödet i fråga påverkar handeln mellan medlemsstaterna (domstolens dom av den 3 februari 1977 i mål 52/76, Benedetti, REG 1977, s. 163, punkt 2 i domslutet) och förstärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom gemenskapen (domstolens dom av den 14 september 1994 i de förenade målen C-278/92—C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103, punkt 40).

54 Samtliga sökande har i förevarande mål hävdat att det omtvistade stödet av tre skäl inte kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna och förändra konkurrensen. För det första var stödet alltför obetydligt. För det andra var de företag som mottog stödet vanligtvis verksamma inom regionen. För det tredje utgör stödet en "kompensation" i en situation där det förelåg objektiva konkurrensnackdelar.

55 För det första styrker den omständigheten att det totala stödet var mycket obetydligt att det inte kunde ha någon inverkan på handeln och konkurrensen. Logiskt sett bör sådant stöd likställas med så kallat "de minimis-stöd" som är undantaget från anmälningsskyldigheten och som avses i punkt 3.2 i de riktlinjer för stöd till små och medelstora företag som kommissionen antog den 20 maj 1992 (EGT C 213, 1992, s. 2), vilka senare har ändrats i det avseendet genom meddelandet av den 6 mars 1996 om försumbart stöd (EGT C 68, 1996, s. 9) och ersatts av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till små och medelstora företag av den 23 juli 1996 (EGT C 213, 1996, s. 4). I gemenskapens riktlinjer av den 20 maj 1992 (punkt 1.6) var nämligen stöd som beviljats inom transportsektorn med orätt undantaget från riktlinjernas tillämpningsområde med motiveringen att det omfattas av särskilda regler.

56 Sökandena i mål T-312/97 har påpekat att den rättspraxis som kommissionen har åberopat, enligt vilken den omständigheten att det stöd som tilldelats företag av

ringa storlek är obetydligt inte på förhand utesluter möjligheten att handeln mellan medlemsstaterna kan påverkas, i själva verket uppställer en presumtion för att sådant stöd är förenligt med gemenskapsrätten, såvida motsatsen inte bevisas (domstolens dom av den 21 mars 1990 i mål C-142/87, Belgien mot kommissionen (Tubemeuse-målet), REG 1990, s. I-959, punkt 43, svensk specialutgåva, volym 10, s. 369, och av den 28 april 1993 i mål C-364/90, Italien mot kommissionen, REG 1993, s. I-2097, punkt 24). I detta fall har kommissionen kastat om bevisbördan.

57 Sökandena i målen T-313/97 och T-23/98 har framhållit att det stöd som utbetalades till mer än 300 företag under perioden 1 juli 1990—31 december 1995 sammanlagt uppgick till enbart 17 miljarder ITL. Stödet till kombinerad transport, vilket kommissionen ansåg vara förenligt med fördraget, skall dras bort från detta belopp. Dessutom skall det totala skatteuttaget på det stöd som tilldelats avräknas från beloppet, vilket motsvarar ungefär 70 procent av stödet.

58 Sökandena i mål T-298/97 har framhållit att stödet var försumbart och att stödmottagarna var få. De anser att kommissionen inte beaktade dessa omständigheter och, i synnerhet, att 80 procent av dem som mottagit det beviljade stödet sedan år 1981 var mycket små företag som utför lokala eller regionala transporter med endast ett fordon. I det omtvistade beslutet angav kommissionen att 2 202 ansökningar hade beviljats under perioden 1981—1995 utan att ha kontrollerat i hur många fall stöd beviljades under den aktuella perioden, det vill säga under perioden 1990—1995. Kommissionens bedömning avsåg dessutom generellt och utan åtskillnad de sammanlagda uppgifterna för perioden 1985—1995, vilket var ett felaktigt resonemang som medför att bedömningarna i det omtvistade beslutet är oriktiga. Vad beträffar det stöd som föreskrevs i artikel 5 i lag nr 4/1985 avseende leasing, utgjorde de ansökningar som beviljades mellan juli 1990 och december 1995 säkerligen mindre än hälften av de sammanlagt 1 691 ansökningar som kommissionen har uppgett beviljades under perioden 1985—1995, med tanke på att antalet ansökningar minskade mycket kraftigt under de sista åren av perioden.

59 För det andra var nästan samtliga av dem som mottog stödet verksamma inom regionen. Kommissionen underlät i det sammanhanget att styrka att det förelåg risk för att stödet skulle påverka handeln och konkurrensen, och den underlät särskilt att styrka att vissa gemenskapsföretag med cabotagetillstånd hade lidit skada på grund av det omtvistade stödet. Kommissionen konstaterade endast att företagen i regionen Friuli-Venezia Giulia sedan den 1 juli 1990 konkurrerar i princip med alla andra transportföretag i Italien eller i gemenskapen som utför cabotage i Italien. Kommissionen har inte ens styrkt att transportföretagen i gemenskapen faktiskt fått tillträde till den italienska marknaden, vilket åtminstone skulle förutsätta att gemenskapskvoten inte var fylld. Denna kvot var emellertid fylld och på grund av detta förelåg det inte någon konkurrens.

60 Kommissionen borde även ha bevisat detta i fråga om de företag som var verksamma på den internationella transportmarknaden fram till dess kvotreglerna upphörde den 31 december 1992, varvid den särskilt borde ha beaktat den omständigheten att vägtransportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia endast har en liten marknadsandel, vilket medförde att stödet i fråga hade en obetydlig inverkan på denna marknad. Dessa transportföretag utför sällan internationella transporter på grund av de transitbegränsningar som Republiken Österrike uppställer ("miljöpoäng", miljövänliga och bullerfria fordon, högsta tillåtna totalvikt sedan år 1994) och avtalspraxis inom industrisektorn i den berörda regionen (försäljning fritt från fabriken, vilket innebär att den utländske köparen får handha transporten, ett utländskt transportföretag väljs även vid försäljning fritt destinationsorten).

61 Sökandena i mål T-312/97 har dessutom gjort gällande att det, till skillnad från vad kommissionen har hävdat, är relevant att majoriteten av de företag som mottog stödet i fråga endast är verksamma på lokal nivå. De transportmedel som i allmänhet används för internationella transporter skiljer sig nämligen från de transportmedel som används för inhemska transporter. Dessutom krävs ett särskilt tillstånd för att utföra internationella transporter.

62 Enligt sökandena i mål T-298/97 visar den omständigheten att gemenskapskvoten var fylld att marknaden inte påverkades av stödet. Eftersom kommissionen inte kontrollerade om kvoten hade påverkat konkurrensen eller ej kunde den inte fastställa omfattningen av handeln och konkurrensen på marknaden i fråga eller styrka att stödet hade påverkat handeln.

63 Samtliga sökande har i det avseendet under det muntliga förfarandet påpekat att enligt kommissionens rapport om genomförandet av förordning nr 3118/93 av den 4 februari 1998 (KOM (1998) 47 slutlig), som har nämnts av institutionen i dess skriftliga svar på förstainstansrättens frågor, påverkade liberaliseringen av cabotagemarknaden handeln endast i mycket begränsad omfattning. År 1995 motsvarade cabotage i genomsnitt mindre än 0,3 procent av trafiken på nationell nivå. De italienska transportföretagen hade en marknadsandel på 4 procent på gemenskapens cabotagemarknad och regionen Friuli-Venezia Giulia utgjorde 4 procent av den italienska marknaden.

64 För det tredje anser samtliga sökande att stödet inte har kunnat påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida konkurrensen, eftersom stödet tvärtom har möjliggjort en ekonomisk anpassning av konkurrenssituationen för vägtransportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia till konkurrenternas situation. Vägtransportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia var nämligen missgynnade jämfört med vägtransportföretag etablerade i andra medlemsstater på grund av högre diskonto, och missgynnade jämfört med företag etablerade i andra regioner i Italien på grund av det geografiska läget som utsatte dem för konkurrens från österrikiska, kroatiska och slovenska vägtransportföretag, vilka erhåller statligt stöd och drar fördel av lägre skatter.

65 Sökandena i mål T-298/97 har i det avseendet framhållit att kompensationsstöd endast är förbjudet om det är avsett att gynna företag i gemenskapen jämfört med företag som är etablerade i andra medlemsstater, och inte när det är objektivt berättigat av ekonomiska skäl, såsom nödvändigheten av att möta konkurrensen från import från tredje land som gynnas av en privilegierad ställning (domstolens dom av den 2 februari 1988 i de förenade målen 67/85, 68/85 och 70/85, Van der Kooy m.fl. mot kommissionen, REG 1988, s. 219, svensk specialutgåva, volym 9,

s. 305, och av den 29 februari 1996 i mål C-56/93, Belgien mot kommissionen, REG 1996, s. I-723). I det här fallet avsåg stödet nödvändigheten av att förhindra att den mycket obetydliga marknadsandel av den internationella transportmarknaden som vägtransportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia hade skulle undergrävas till förmån för österrikiska, kroatiska och slovenska företag som hade en privilegierad ställning som inte kunde undanröjas genom bilaterala avtal.

66 Vad beträffar diskontot har sökandena i målen T-313/97 och T-23/98 påpekat att endast Spanien hade ett högre diskonto än Italien. Diskontot i Förenade kungariket översteg diskontot i Italien först år 1990 och under de två första månaderna år 1991. Att valutakursen för den italienska liran var svag från och med år 1992 kunde inte uppväga skillnaden mellan de officiella diskontona. Till skillnad från diskonton fluktuerar dessutom valutor snabbt.

67 Sökandena i målen T-312/97, T-315/97, T-1/98 och T-3/98—T-6/98 har gjort gällande att den snedvridna konkurrens som uppstår på grund av de österrikiska, de slovenska och de kroatiska transportföretagens privilegierade ställning, i motsats till vad kommissionen har hävdat, inte återverkar i lika stor utsträckning på samtliga transportföretag i gemenskapen. Snedvridningen har en större inverkan i Italien och särskilt i regionen Friuli-Venezia Giulia på grund av regionens geografiska läge, vilket tvingar de vägtransportföretag som är etablerade där att göra stora investeringar för att följa österrikisk lagstiftning och som därigenom hindrar dem från att vara konkurrenskraftiga. De italienska företagens marknadsandel inom gemenskapens transportsektor minskar därför ständigt.

68 Kommissionen har även underlåtit att styrka att stödet kunde påverka handeln inom gemenskapen, eftersom den inte angav vilka omständigheter som den grundade sig på. Ett beslut som inte innehåller upplysningar om situationen på den relevanta marknaden, om den andel som det företag som mottagit stöd har på denna marknad, om handeln med de ifrågavarande varorna mellan medlemsstaterna och om företagets export uppfyller inte kravet på motivering

(domstolens dom av den 13 mars 1985 i de förenade målen 296/82 och 318/82, Nederländerna och Leeuwarder Papierwarenfabriek mot kommissionen, REG 1985, s. 809, punkt 24, svensk specialutgåva, volym 8, s. 103).

69 Republiken Italien, som har intervenerat till stöd för sökandenas yrkanden, anser att stödet i fråga inte påverkade handeln mellan medlemsstaterna och inte kunde snedvrida konkurrensen. Den har instämt i sökandenas argumentation om att stödet var obetydligt, att det oftast var små eller mycket små företag som endast är verksamma på lokal nivå som mottagit stöd samt att regionen Friuli-Venezia Giulia har ett ogynnsamt geografiskt läge och att det var nödvändigt att försvara den mycket låga marknadsandel som de företag som är etablerade i denna region hade på den internationella transportmarknaden mot konkurrensen från österrikiska, kroatiska och slovenska vägtransportföretag som erhöll statligt stöd och privilegier som inte kunde undanröjas genom bilaterala avtal. Vad gäller internationella transporter beaktade inte kommissionen att den marknadsandel som vägtransportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia innehade var så oväsentlig att stödet endast hade en obetydlig inverkan.

70 Kommissionen anser för sin del att villkoren för att tillämpa artikel 92.1 i fördraget är uppfyllda i förevarande fall. För det första utesluter inte stödets relativt obetydliga belopp eller det mottagande företagets relativt ringa storlek på förhand möjligheten att ett sådant stöd kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida konkurrensen (domen i det ovannämnda Tubemeusemålet, punkt 43, och i målet Italien mot kommissionen, punkt 24).

71 I detta fall kännetecknas marknaden för godstransport på väg av att det finns flera små företag, vilket medför att även en mindre ingripande åtgärd från statens sida till fördel för vissa av dessa företag får stora följder för övriga företag och påverkar både handeln inom gemenskapen och konkurrensen. Det är av detta skäl som transportsektorn särskilt har undantagits från tillämpningsområdet för de minimis-regeln i fråga om statligt stöd. Dessutom är stödet, på grund av dess

storlek och varaktighet och de stödberättigande kostnadernas omfattning, sådant att det normalt anses kunna medföra en snedvridning av konkurrensen även inom sektorer som är mindre känsliga.

72 Kommissionen har tillbakavisat det påstående som sökandena i målen T-312/97, T-313/97 och T-23/98 har framfört, nämligen att kommissionen borde ha beaktat skattens inverkan på stödet. Denna argumentation framfördes inte under det administrativa förfarandet och kan inte prövas i förevarande mål på grund av regeln att de grunder som åberopas i rättegången skall överensstämma med de grunder som åberopades under det administrativa förfarandet. Under alla omständigheter anser kommissionen att argumentationen saknar grund.

73 Den omständigheten att den övervägande delen av de företag som mottog stödet endast är verksamma på lokal, regional och inhemsk nivå utesluter vidare inte att detta stöd eventuellt kan påverka handeln och konkurrensen. Dessa företag hade tillträde till cabotagemarknaden, vilken är öppen för konkurrens inom gemenskapen sedan den 1 juli 1990. Företagen hade dessutom tillträde till den internationella transportmarknaden, eftersom de resurser som används lokalt i de flesta fall kan användas för internationella transporter.

74 Vidare skulle kapaciteten hos transportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia ha kunnat bibehållas eller öka på grund av det beviljade stödet, vilket skulle ha minskat möjligheterna för företag etablerade i andra medlemsstater att utföra cabotage i Italien. Företagen hade kunnat ansöka om och erhålla tillstånd för att utföra cabotagetjänster i samtliga medlemsstater samt avstå från att utföra sådana tjänster på den italienska marknaden. Under dessa omständigheter kan den omständigheten att gemenskapskvoten var fylld inte utesluta att det omtvistade stödet snedvred konkurrensen och skadade handeln mellan medlemsstaterna.

75 Kommissionen har dessutom tillbakavisat argumentationen om att stödet inte förstärkte den ekonomiska ställningen för de företag som mottog stödet, utan

endast kompenserade en ogynnsam konkurrenssituation. Vägtransportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia är inte missgynnade jämfört med konkurrenterna på grund av att de är etablerade i den regionen. Vad beträffar de bestämmelser som Republiken Österrike har antagit finns det mellan medlemsländerna i Europeiska frihandelssammanslutningen (EFTA) och gemenskapen sedan år 1972 avtal som även omfattar bestämmelser om vägtransport. Systemet med "miljöpoäng" infördes inte av Republiken Österrike ensidigt utan med stöd av ett avtal som ingåtts med gemenskapen, där det föreskrevs särskilda fördelar för Republiken Italien med hänsyn till landets geografiska närhet. Konkurrensvillkoren för de transporter som utförs i Italien av kroatiska och slovenska företag är underordnade de bilaterala avtal som slutits mellan Republiken Italien och Republiken Kroatien och Republiken Slovenien samt de kontroller som utförs för att säkerställa tillämpningen av dessa. Eftersom de nackdelar som sökandena har åberopat påverkar samtliga transportföretag i gemenskapen kan de inte rättfärdiga att statligt stöd beviljas som kompensation.

— Förstainstansrättens bedömning

76 Inledningsvis underkänner förstainstansrätten den restriktiva tolkning av artikel 92.1 i fördraget, som sökandena i mål T-312/97 har föreslagit. Enligt denna tolkning avser artikeln endast stöd som faktiskt påverkar handeln mellan medlemsstaterna och snedvrider konkurrensen.

77 En sådan bokstavstolkning är oförenlig med de regler för kontroll av statligt stöd som införts genom artikel 92 och följande artiklar i fördraget. Vid bedömningen av nytt stöd, som skall anmälas till kommissionen enligt artikel 93.3 i fördraget före genomförandet, skall kommissionen nämligen kontrollera om stödet kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida konkurrensen.

78 Vid den fortlöpande kontrollen av befintligt stöd enligt artikel 93.1 och 93.2 i fördraget behöver det inte heller styrkas att handeln mellan medlemsstaterna faktiskt har påverkats och att konkurrensen verkligen har snedvridits, när kommissionen — särskilt vid en förändrad konkurrenssituation — har anledning att kontrollera om befintligt stöd fortsätter att vara förenligt med fördraget och i förekommande fall beslutar att stöd som blivit oförenligt med fördraget skall upphävas med omedelbar verkan (*ex nunc*) (domstolens dom av den 15 mars 1994 i mål C-387/92, Banco Exterior de España, REG 1994, s. I-877, punkterna 15 och 20).

79 För det fall nytt stöd har beviljats utan att kommissionen först har underrättats om detta, är kommissionen inte heller skyldig att styrka att handeln och konkurrensen faktiskt påverkas av stödet. Enligt fast rättspraxis skulle ett sådant krav gynna medlemsstater som utbetalar stöd utan att beakta anmälningsskyldigheten framför dem som anmäler planerade stöd (domstolens dom av den 14 februari 1990 i mål C-301/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1990, s. I-307, punkterna 32 och 33, svensk specialutgåva, volym 10, s. 303, och förstainstansrättens dom av den 30 april 1998 i mål T-214/95, Vlaams Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717, punkt 67).

80 Analysen av rättspraxis bekräftar att stöd utgör sådant statligt stöd som avses i artikel 92.1 i fördraget när det hotar att snedvrida konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstater. I domen i det ovannämnda Tubemeuse-målet (punkterna 35—40) medgav domstolen att det stöd som företaget SA des Usines à tubes de la Meuse-Tubemeuse, vars export utanför gemenskapen uppgick till cirka 90 procent av företagets omsättning vid antagandet av det ifrågasatta beslutet, hade beviljats uppfyllde dessa villkor på grund av att företagets mål i detta sammanhang var att inrikta sig på nya marknader och "[d]et... alltså rimligtvis [kunde] förutses att [företaget] hädanefter skulle inrikta sin verksamhet på gemenskapens inre marknad". I sin dom av den 6 juli 1995 i de förenade målen T-447/93—T-449/93, AITEC m.fl. mot kommissionen (REG 1995, s. II-1971, punkterna 139 och 141), ansåg förstainstansrätten att, när det inte förelåg någon handel mellan medlemsstaterna vid den tidpunkt då stödet utbetalades, kommissionen skulle pröva "de förutsägbara verkningarna" av stödet på konkurrensen och handeln inom gemenskapen vid utbetalningen av

stödet (se även domstolens dom av den 17 september 1980 i mål 730/79, Philip Morris mot kommissionen, REG 1980, s. 2671, punkt 12; svensk specialutgåva, volym 5, s. 303).

81 I fråga om statligt stöd är förutsättningarna för inverkan på handeln mellan medlemsstaterna respektive förutsättningarna för snedvridning av konkurrensen i regel oskiljaktigt sammanbundna. I domen i det ovannämnda målet Philip Morris mot kommissionen (punkt 11) fastslog domstolen, i enlighet med dess tidigare rättspraxis (domstolens dom av den 2 juli 1974 i mål 173/73, Italien mot kommissionen, REG 1974, s. 709, punkterna 25, 44 och 45; svensk specialutgåva, volym 2, s. 321), att "[o]m ett statligt finansiellt stöd förstärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom gemenskapen skall denna handel anses påverkas av detta stöd" (se även generaladvokaten Capotortis förslag till avgörande i detta mål, s. 2693, s. 2697, se även domarna i de ovannämnda målen Spanien mot kommissionen, punkt 40, och Vlaams Gewest mot kommissionen, punkt 50).

82 Kommissionen har i det omtvistade beslutet fört ett liknande resonemang. Den konstaterade först att stödet i fråga minskade de normala kostnaderna för företag i en viss sektor inom en viss region, nämligen sektorn för godstransport på väg för annans räkning i regionen Friuli-Venezia Giulia, vilket kunde medföra en snedvridning av konkurrensen (punkt VI, sista stycket i det omtvistade beslutet).Kommissionen fastslog att "[e]n förstärkning av ställningen hos företag inom en särskild sektor där det förekommer handel mellan medlemsstaterna medför risk för påverkan på handeln enligt artikel 92.1 i fördraget" (punkt VII, sista stycket i det omtvistade beslutet).

83 Förstainstansrätten skall därför pröva huruvida denna bedömning är välgrundad mot bakgrund av omständigheterna i målet och de olika invändningar som sökandena har framfört.

84 Vad beträffar påståendet om det omtvistade stödets obetydliga belopp och de mottagande företagens relativt ringa storlek fastslog förstainstansrätten, avseende en liknande fråga som uppkom i det ovannämnda målet Vlaams Gewest mot kommissionen (punkt 46), att "[o]m fördelen [som ges ett företag som är verksamt inom en sektor som kännetecknas av stark konkurrens] är liten, snedvrids konkurrensen i liten utsträckning men den snedvrids trots allt. Förbudet i artikel 92.1 i fördraget är tillämpligt på allt stöd som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen, oavsett belopp, i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna." Vad gäller sistnämnda aspekt angavs att "[t]ill och med ett stöd av relativt ringa betydelse kan påverka handeln mellan medlemsstaterna när, såsom i detta fall, den sektor inom vilken det mottagande företaget är verksamt kännetecknas av en livlig konkurrens" (punkt 49). Såsom redan har nämnts (se ovan punkt 81) motiverade förstainstansrätten detta beslut med att om ett statligt stöd förstärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom gemenskapen, skall denna handel anses påverkas av detta stöd (punkterna 48—50 i domen, se även domstolens dom i det ovannämnda Tubemeuse-målet, punkt 43, dom av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433, punkt 27, svensk specialutgåva, volym 11, s. 115, och domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 42).

85 I motsats till vad sökandena i mål T-312/97 har gjort gällande uppställdes det i domen av den 28 april 1993 i det ovannämnda målet Italien mot kommissionen inte någon presumtion om att statligt stöd till små och medelstora företag är förenligt med den gemensamma marknaden. I domen preciserades endast omfattningen av kommissionens utrymme för skönsmässig bedömning vad gäller sådant stöd, då det framhölls att "små och medelstora företags särskilda intressen gör det möjligt för kommissionen att med större smidighet bedöma stödets förenlighet med fördraget" (punkt 24 i domen).

86 I det avseendet var det korrekt av kommissionen att framhålla att stödets relativt obetydliga belopp och de mottagande företagens ringa storlek inte utesluter att sådant stöd kan påverka handeln och konkurrensen, när marknaden kännetecknas av att det finns ett stort antal företag av ringa storlek, såsom är fallet inom sektorn för godstransport på väg. Även ett relativt obetydligt stöd kan i det sammanhanget ha en inte försumbar inverkan på konkurrensen och handeln, och ett sådant stöd kan inte anses vara av ringa betydelse. Ovannämnda meddelande

av den 6 mars 1996 om försumbart stöd (fjärde stycket), som "i första hand är av intresse för de små och medelstora företagen", utesluter transportsektorn från sitt tillämpningsområde.

87 Med hänsyn till marknadens struktur, som beskrivs i föregående punkt, och det stora antalet stödberättigande transaktioner kan det inte, såsom sökandena i målen T-313/97 och T-23/98 har hävdat, krävas att kommissionen beaktar de exakta belopp som utbetalats som stöd och det exakta antalet företag som mottagit detta, eftersom det har styrkts att transportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia under den aktuella perioden erhöll stöd som kunde förstärka deras konkurrensställning och således inverka på konkurrensen och handeln inom gemenskapen.

88 Vad beträffar sökandenas argumentation om att kommissionen borde ha dragit av skatten från det stöd som beviljats för att bedöma stödets inverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna, anser förstainstansrätten att kommissionens invändning om rättegångshinder, på den grunden att argumentationen inte åberopades under det administrativa förfarandet, skall underkännas. I avsaknad av en uttrycklig bestämmelse i fördraget (eller rättsakter som antagits för att genomföra en sådan bestämmelse) kan möjligheten att åberopa en grund inom ramen för en talan om ogiltigförklaring enligt artikel 173 fjärde stycket i fördraget inte begränsas genom tillämpning av en påstådd regel om att det skall föreligga överensstämmelse mellan de grunder som åberopats under det administrativa förfarandet och vid gemenskapsdomstolarna (förstainstansrättens dom av den 12 december 1996 i mål T-380/94, AIUFFASS och AKT mot kommissionen, REG 1996, s. II-2169, punkt 64).

89 Sökandenas påståenden kan emellertid inte godtas i sak. Enligt de regler om kontroll av statligt stöd som införts genom fördraget har kommissionen, vid bedömningen av om stödet är förenligt med fördraget, inte behörighet att beakta skatten på det ekonomiska stöd som tilldelats. Sådana kostnader har nämligen inte något särskilt samband med stödet som sådant. I likhet med andra intäkter är stödet skattepliktigt, och beskattningen sker i ett senare led. Skatten kan följaktligen inte anses vara relevant vid prövningen av stödets särskilda inverkan på handeln och konkurrensen, och i synnerhet inte vid bedömningen av den fördel som de företag som mottagit stödet åtnjutit jämfört med konkurrerande

företag som inte erhållit stöd och vars intäkter också är skattepliktiga. Kommissionen har dessutom i allmänhet inte tillgång till de uppgifter som krävs för att bedöma vilken inverkan skatten har på den fördel som det mottagande företaget har getts. En sådan bedömning görs i princip först när stödet skall återkrävas i enlighet med nationell rätt och omfattas således enbart av myndigheternas behörighet i den berörda medlemsstaten (förstainstansrättens dom av den 8 juni 1995 i mål T-459/93, Siemens mot kommissionen, REG 1995, s. II-1675, punkt 83).

90 Av vad anförts följer att invändningen att stödet är relativt obetydligt inte kan godtas.

91 Vad vidare beträffar sökandenas argument att majoriteten av de företag som mottog stödet endast är verksamma på lokal nivå erinrar förstainstansrätten om att enligt fast rättspraxis kan ett stöd påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida konkurrensen även om det stödmottagande företaget, som konkurrerar med producenter i andra medlemsstater, inte självt deltar i exporten. En sådan situation kan även uppstå när det inte föreligger någon överskottskapacitet i den aktuella sektorn. När en medlemsstat beviljar stöd till ett företag kan nämligen den inhemska produktionen upprätthållas eller öka på grund av detta, vilket leder till att möjligheterna för företag i andra medlemsstater att exportera sina produkter till denna medlemsstats marknad minskar (domstolens dom av den 13 juli 1988 i mål 102/87, Frankrike mot kommissionen, REG 1988, s. 4067, punkt 19, av den 21 mars 1991 i det ovannämnda målet Italien mot kommissionen, punkt 27, domen i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 40, och dom av den 17 juni 1999 i mål C-75/97, Belgien mot kommissionen, REG 1999, s. I-3671, punkterna 47—49).

92 I motsats till vad sökandena har hävdat har de kvotregler som var i kraft under åren 1969—1993 på den internationella vägtransportmarknaden och under åren 1990—1998 på cabotagemarknaden möjliggjort verklig konkurrens inom de fastställda kvoterna, vilken kunde påverkas av det beviljade stödet. Enligt de relevanta bestämmelserna i förordningarna nr 1018/68, 4059/89 och 3118/93 beviljades gemenskapstillstånden, som ställdes ut i transportföretagets namn och endast fick användas för ett fordon, inom ramen för de nationella kvoterna med

en giltighetstid på ett år för internationell transport och på två månader för cabotage. Under giltighetstiden kunde innehavarna av tillstånd för internationell transport eller för cabotage fritt utföra godstransporter med ett fordon mellan valfria medlemsstater eller inom samtliga medlemsstater.

93 Under dessa omständigheter anser förstainstansrätten att det var berättigat av kommissionen att i det omtvistade beslutet (punkt VII) tillbakavisa det argument som den italienska regeringen åberopade under det administrativa förfarandet, nämligen att mer än 80 procent av stödmottagarna var mycket små företag som endast utför lokala transporter. Kommissionen konstaterade att verksamhetens lokala karaktär inte utgör ett kriterium som gör det möjligt att utesluta att handeln inom gemenskapen har påverkats från det att cabotagemarknaden den 1 juli 1990 delvis blev öppen för konkurrens.

94 Vad gäller marknaden för internationella transporter, som delvis blev öppen för konkurrens inom gemenskapen från år 1969 och som helt liberaliserades från den 1 januari 1993, tillbakavisade kommissionen i det omtvistade beslutet (punkt VII, tionde och elfte styckena) den italienska regeringens invändning om att transportörerna i regionen Friuli-Venezia Giulia endast i ringa grad medverkade i detta slag av transport, vilket medförde att konkurrensen från dessa var föga betydande på området i fråga. Efter att ha påpekat att den begränsade konkurrensen inte hindrar tillämpning av artikel 92.1 i fördraget inom sektorn för vägtransporter, konstaterade kommissionen med rätta att stödet i fråga förstärkte den ekonomiska ställningen och handlingsutrymmet för företag som utförde godstransporter på väg för annans räkning i regionen Friuli-Venezia Giulia gentemot deras konkurrenter, vilket kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna.

95 I det avseendet är sökandenas påståenden, att kommissionen borde ha styrkt att vissa gemenskapsföretag lidit skada på grund av att det omtvistade stödet beviljades, eller åtminstone att gemenskapskvoten inte var fylld, ogrundade. Det

är nämligen tillräckligt att kommissionen styrker att stödet kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och hotar att snedvrida konkurrensen, utan att det för den skull är nödvändigt att avgränsa den relevanta marknaden och bedöma marknadens struktur samt de konkurrensförhållanden som följer därav (domen i det ovannämnda målet Philip Morris mot kommissionen, punkterna 9—12).

96 Även om det antas att gemenskapskvoten var fylld är det inte uteslutet att stödet inverkade på marknaden och handeln inom gemenskapen. Med tanke på att kvotreglerna gav innehavarna av gemenskapstillstånd möjlighet att fritt välja i vilka medlemsstater de ville utföra cabotage eller mellan vilka länder de ville utföra internationella transporter visar inte den omständigheten att dessa kvoter är fyllda hur dessa har använts. Detta gäller i synnerhet cabotage i Italien och internationella transporter till eller från Italien, eller närmare bestämt regionen Friuli-Venezia Giulia.

97 Av detta följer att omständigheterna att majoriteten av stödmottagarna i huvudsak bedrev lokal verksamhet och att det fanns kvotregler inte hindrade att stödet inverkade på handeln mellan medlemsstaterna och på konkurrensen.

98 Förstainstansrätten skall därefter undersöka sökandenas argument om att stödet i fråga inte omfattades av artikel 92.1 i fördraget på grund av att det var avsett att kompensera de mottagande företagen för deras påstått ogynnsamma konkurrenssituation.

99 I domen i de ovannämnda förenade målen Van der Kooy m.fl. mot kommissionen (punkterna 28—30) och av den 29 februari 1996 i det ovannämnda målet Belgien mot kommissionen (punkterna 10, 39 och 66) anges, i motsats till hur

sökandena har tolkat dessa, regeln att en förmån som ges till ett företag för att avhjälpa en ogynnsam konkurrenssituation inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget när förmånen är berättigad av ekonomiska skäl och inte medför någon diskriminering mellan näringsidkarna i de olika medlemsstaterna. Domstolen fastslog nämligen att en förmånstaxa som beviljas genom ett av staten kontrollerat bolag inte utgör en stödåtgärd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget, om taxan i det aktuella marknadssammanhanget är objektivt berättigad av ekonomiska skäl, såsom nödvändigheten av att möta den konkurrens som utövades på marknaden av andra energikällor (domen i de ovannämnda förenade målen Van der Kooy m.fl. mot kommissionen, punkt 30) eller för att konkurrera med import från tredje land i syfte att få behålla en betydelsefull befintlig kundkrets (domen i det ovannämnda målet Belgien mot kommissionen, punkt 39). Med andra ord kontrollerade domstolen i det första fallet om förmånstaxan hade fastställts utifrån ekonomiska kriterier i enlighet med fast rättspraxis, enligt vilken man för att kvalificera en åtgärd som statligt stöd skall fråga sig om ett privat företag skulle ha utfört transaktionen i fråga på samma villkor (se exempelvis förstainstansrättens dom av den 30 april 1998 i mål T-16/96, Cityflyer Express mot kommissionen, REG 1998, s. II-757, punkt 51, och generaladvokat Fennellys förslag till avgörande inför domstolens dom av den 5 oktober 1999 i mål C-251/97, Frankrike mot kommissionen, REG 1999, s. I-6639, punkt 19). I det andra fallet kontrollerade domstolen huruvida förmånspriset gav de mottagande företagen en fördel gentemot konkurrenter i andra medlemsstater.

100 Enligt fast rättspraxis medför inte den omständigheten att en medlemsstat genom ensidiga åtgärder strävar efter att konkurrensvillkoren i en viss näringssektor skall tillnärmas de villkor som gäller i andra medlemsstater att dessa åtgärder förlorar sin karaktär av stöd (domstolens dom av den 10 december 1969 i de förenade målen 6/69 och 11/69, kommissionen mot Frankrike, REG 1969, s. 523, punkterna 20 och 21, svensk specialutgåva, volym 6, s. 427, domen av den 2 juli 1974 i det ovannämnda målet Italien mot kommissionen, punkterna 36—39, och av den 19 maj 1999 i mål C-6/97, Italien mot kommissionen, REG 1999. s. I-2981, punkt 21).

101 Av detta följer att det omtvistade stödet varken var berättigat av det högre diskontot i Italien eller av konkurrensen från företag etablerade i Österrike, Kroatien eller Slovenien, vilket sökandena har gjort gällande. Eftersom stödet gav de mottagande företagen en fördel gentemot vägtransportföretag i Italiens övriga regioner eller i andra medlemsstater utgör det statligt stöd i den mening som avses

i artikel 92.1 i fördraget och kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida konkurrensen, såsom redan har fastslagits.

102 Eftersom det, med hänsyn till kommissionens invändningar, inte finns tillräckligt som stöder sökandenas argumentation avseende konkurrenssituationen anser förstainstansrätten att det inte har styrkts att gällande diskonto i Italien och situationen för österrikiska, kroatiska och slovenska vägtransportföretag medförde att vägtransportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia hamnade i en ogynnsam konkurrenssituation.

103 Slutligen kan inte heller invändningen att det omtvistade beslutet är otillräckligt motiverat vad gäller tillämpningen av artikel 92.1 i fördraget godtas.

104 Enligt fast rättspraxis skall av motiveringen klart och tydligt framgå hur den institution som har antagit rättsakten har resonerat, så att domstolen ges möjlighet att utöva sin prövningsrätt och så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen för den vidtagna åtgärden och kan tillvarata sina rättigheter. Bedömningen av motiveringen skall ske utifrån sammanhanget och reglerna på det ifrågavarande området. Även om kommissionen inte är skyldig att ta ställning till alla de faktiska och rättsliga omständigheter som berörda parter åberopar under det administrativa förfarandet, skall den emellertid ta hänsyn till alla faktorer som är relevanta i det aktuella fallet (förstainstansrättens dom av den 25 juni 1998 i de förenade målen T-371/94 och T-394/94, British Airways m.fl. mot kommissionen, REG 1998, s. II-2405, punkterna 89, 94 och 95).

105 I detta fall framgår det av redogörelsen ovan att kommissionen i det omtvistade beslutet kortfattat men klart har angett varför stödet i fråga kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och snedvrida konkurrensen. Kommissionen har dessutom vederlagt de invändningar som den italienska regeringen gjorde under det administrativa förfarandet.

106 Av vad anförts följer att talan inte kan vinna bifall på de grunderna att artikel 92.1 i fördraget åsidosatts och att motiveringen var otillräcklig.

Påståendena om åsidosättande av artikel 92.3 a och 92.3 c i fördraget och artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70 samt bristande motivering

— Parternas argument

107 Samtliga sökande har hävdat att kommissionen åsidosatte artikel 92.3 c i fördraget och artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70 då den fastslog att stödet till leasing av nya fordon och övrigt stöd inte uppfyllde villkoren för att omfattas av undantagen i dessa bestämmelser samt att den underlät att tillräckligt motivera det omtvistade beslutet i det avseendet.

108 Sökandena i målen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98—T-6/98 och T-23/98 har gjort gällande att det omtvistade stödet var tillfälligt och avsett att avhjälpa strukturproblem till följd av överutnyttjande av utsliten materiel och för hårt pressad arbetsstyrka, med allvarliga säkerhetsrisker som följd. Stödet var således inte avsett att öka den totala kapaciteten, utan till att omstrukturera sektorn för att förbättra kvaliteten på tjänsterna. Stödet var avsett att underlätta utveckling av vissa verksamheter och påverkade inte handeln i negativ riktning i en "omfattning som strider mot det gemensamma intresset", i den mening som avses i artikel 92.3 c i fördraget. Stödet syftade till att vid allvarliga strukturproblem bidra till att effektivare tillgodose transportmarknadens behov, i den mening som avses i artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70.

109 Enligt sökandena i målen T-312/97, T-315/97, T-1/98 och T-3/98—T-6/98 medförde stödet i fråga inte någon ökad transportkapacitet, eftersom de kvoterade cabotagetillstånden endast var giltiga för ett visst fordon och inte kunde överlåtas.

110 Samtliga sökande anser att det inte finns någon bevisning i det omtvistade beslutet till stöd för kvalificeringen av stödet till leasing som driftsstöd och för påståendet att stödet i fråga stred mot det gemensamma intresset.

111 Sökandena i målen T-315/97, T-1/98 och T-3/98—T-6/98 har framhållit att stödet i fråga var avsett för investeringar för att bygga upp infrastruktur (uppförande, inköp, utbyggnad av lokaler), för att öka och förnya fast och rörlig utrustning samt för att förnya transportmedel.

112 Enligt sökandena i målet T-312/97 utgjorde stödet inte något driftsstöd, eftersom det inte hade till syfte att förbättra de mottagande företagens ekonomiska ställning, utan att anpassa konkurrenssituationen för dessa företag till situationen för de vägtransportföretag som är etablerade särskilt i Österrike, Kroatien och Slovenien.

113 Sökandena i mål T-298/97 har påpekat att stödet syftade till en redan planerad omstrukturering av sektorn för godstransport på väg för annans räkning, genom att underlätta moderniseringen av materiel. Stödet var berättigat av säkerhetsskäl och för att förhindra luftföroreningar och buller.

114 Sökandena i målen T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98—T-6/98 och T-23/98 har gjort gällande att stödet ingick i en konkret omstrukturering, som var nödvändig av säkerhets- och miljöskäl. Omstruktureringen påbörjades av regionen Friuli-Venezia Giulia år 1988 genom utarbetandet av den första integrerade regionala transportplanen, där programmens inriktning vad gäller åtgärder för att modernisera och rationalisera hela transportsystemet angavs.

115 Sökandena i målen T-313/97 och T-23/98 har påpekat att enligt den kompletterade rapporten, vilken kommissionen inte beaktade under det administrativa förfarandet, höll en omstruktureringsplan på att utarbetas, vilken var avsedd att möjliggöra en anpassning av de berörda företagens innehav av rullande materiel till de säkerhets- och miljöskyddsnormer som föreskrivs i grannstaternas lagstiftning.

116 Sökandena i målen T-312/97, T-313/97 och T-23/98 anser att det enligt gemenskapslagstiftningen inte krävs någon omstruktureringsplan eller något omstruktureringsförfarande för att ett av undantagen från förbudet mot statligt stöd skall kunna tillämpas.

117 Sökandena i målen T-600/97—T-607/97 har dessutom klandrat kommissionen för att den underlät att närmare undersöka huruvida undantagen i artikel 92.3 a och 92.3 c i fördraget var tillämpliga på stödet i fråga. Sökandena har åberopat strukturfondernas mål 2 (att omvandla de regioner, gränsregioner och delar av regioner som allvarligt påverkas av industriell tillbakagång) och mål 5 b (för reformen av den gemensamma jordbrukspolitiken, främjandet av landsbygdens utveckling), vilka definieras i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 2052/88 av den 24 juni 1988 om strukturfondernas uppgifter och effektivitet och om samordningen av deras verksamhet dels inbördes, dels med Europeiska investeringsbankens och andra befintliga finansieringsorgans verksamhet (EGT L 185, s. 9), och har påstått att kommissionen inte har beaktat att ”en stor del av

regionen omfattar områden med industriell tillbakagång (mål 2) och missgynnade områden (mål 5 b)".

118 Den italienska regeringen anser att det borde ha beviljats undantag för stödet genom tillämpning av artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70 och i egenskap av sådant sektoriellt stöd som avses i artikel 92.3 c i fördraget.

119 Slutligen har samtliga sökande och den italienska regeringen gjort gällande att kommissionen inte motiverade det omtvistade beslutet, utan enbart angav att den hyste tvivel om att stödet till leasingtransaktioner för inköp av nya fordon var förenligt med fördraget (punkt VIII, sjätte stycket).

120 Kommissionen har hävdat att de villkor som uppställs i artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70, enligt vilka det skall föreligga överskottskapacitet, som skapar allvarliga strukturproblem i transportsektorn, och en omstruktureringsplan, inte är uppfyllda i detta fall.

121 I avsaknad av en omstruktureringsplan anser kommissionen vidare att det inte var möjligt att styrka att det omtvistade stödet utgjorde en åtgärd av gemensamt intresse som kunde kompensera stödets snedvridande inverkan på konkurrensen och handeln, vilket krävs enligt artikel 92.3 c i fördraget. För övrigt utgjorde stödet till leasing av nytt rullande materiel driftsstöd.

122 I målen T-600/97—T-607/97 har kommissionen påpekat att den i det omtvistade beslutet (punkt VIII) undersökte huruvida undantagen i artikel 92.3 a och 92.3 c i fördraget kunde vara tillämpliga på stödet i fråga.

123 Vidare anser kommissionen att det omtvistade beslutet inte har en otillräcklig motivering eller saknar motivering. Samtliga invändningar som den italienska regeringen gjorde under det administrativa förfarandet prövades nämligen i beslutet.

— Förstainstansrättens bedömning

124 Även om stödet i fråga, såsom sökandena har gjort gällande, ingick i en konkret omstrukturering av transportsektorn, vilken kännetecknades av överutnyttjande av utsliten materiel, särskilt för att öka säkerheten, och även om stödet inte ökade den totala transportkapaciteten, vilket inte har styrkts, uppfyllde stödet inte de kriterier som uppställs i artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70 och artikel 92.3 i fördraget för att ett undantag skall beviljas.

125 Enligt artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70 är endast stöd som beviljats som ett led i en omstrukturering för att avskaffa överskottskapacitet, som skapar allvarliga strukturproblem, tillåtna på vissa villkor.

126 I detta fall har det emellertid inte framkommit någonting i målet som visar att det förelåg sådan överkapacitet. Tvärtom framgår det av det omtvistade beslutet (punkt VIII, tredje stycket) att de italienska myndigheterna underströk i sitt yttrande över beslutet att inleda förfarandet att "det inte [fanns] någon överkapacitet inom sektorn i regionen Friuli-Venezia Giulia utan att fordonspar-

ken i stället [var] underdimensionerad med cirka 20 % i jämförelse med de verkliga behoven, detta innebär med andra ord ett betydande överutnyttjande av materiel och personal i regionen". Detta påstående har inte bestritts av den italienska regeringen utan bekräftas av det argument som denna regering har åberopat tillsammans med sökandena, enligt vilket det omtvistade stödet syftar till att avhjälpa strukturproblem till följd av överutnyttjande av materiel och personal.

127 Dessutom konstaterar förstainstansrätten att det i stödordningen i fråga inte finns någon hänvisning till nödvändigheten av att inte öka sektorns kapacitet och att det inte uppställs något villkor för att förhindra en sådan ökning.

128 Vad vidare beträffar undantagen för sektoriellt stöd som avses i artikel 92.3 c i fördraget skall det påpekas att det omtvistade stödet inte omfattas av några av gemenskapens riktlinjer där det, med hänsyn till det eftersträvade syftet, anges vilken inställning kommissionen skall inta vid tillämpningen av framför allt denna bestämmelse (exempelvis ovannämnda riktlinjer för stöd till små och medelstora företag, som undantar stöd som beviljats inom transportsektorn från sitt tillämpningsområde). Stöd som inte omfattas av några riktlinjer kan emellertid beviljas undantag, om det syftar till att underlätta utveckling av vissa verksamheter utan att det påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset enligt artikel 92.3 c i fördraget.

129 Denna bestämmelse har av gemenskapsdomstolarna tolkats så att de ekonomiska bedömningarna vid tillämpningen av denna bestämmelse skall göras med hänsyn till gemenskapen som helhet, vilket innebär att kommissionen har en skyldighet att undersöka vilken inverkan en stödåtgärd har på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. Det ankommer på kommissionen att vid denna prövning väga de positiva följderna av stödet mot dess negativa följder för handeln och upprätthållandet av en sund konkurrens (domarna i de ovannämnda målen Philip Morris mot kommissionen, punkterna 24 och 26, Spanien mot kommissionen, punkt 51, och British Airways m.fl. mot kommissionen, punkterna 282 och 283).

130 Kommissionen har enligt artikel 92.3 i fördraget ett betydande utrymme för skönsmässig bedömning vad gäller att besluta om undantag från principen att statligt stöd är oförenligt med den gemensamma marknaden, en princip som anges i första stycket i denna artikel. Den prövning som kommissionen skall göra förutsätter beaktande och bedömning av komplicerade ekonomiska förhållanden. Gemenskapsdomstolarna kan inte ersätta den bedömning, i synnerhet i ekonomiskt hänseende, som den institution som fattat beslutet har gjort med sin egen bedömning av de faktiska omständigheterna. Domstolsprövningen skall endast avse en kontroll av att reglerna för handläggning och för motivering har följts, att de faktiska omständigheterna är materiellt riktiga, att bedömningen av dessa omständigheter inte är uppenbart oriktig och att det inte förekommit maktmissbruk (se exempelvis domen i det ovannämnda målet Philip Morris, punkterna 17 och 24, domen i det ovannämnda Tubemeuse-målet, punkt 56, domen av den 21 mars 1991 i det ovannämnda målet Italien mot kommissionen, punkt 34, och förstainstansrättens dom av den 5 november 1997 i mål T-149/95, Ducros mot kommissionen, REG 1997, s. II-2031, punkt 63).

131 Av handlingarna i målet framgår, i motsats till vad sökandena har hävdat, att de italienska myndigheterna under det administrativa förfarandet inte lämnade några exakta uppgifter om en konkret och detaljerad omstruktureringsplan för sektorn för godstransport på väg för annans räkning. Tvärtom uppgav de italienska myndigheterna att det för ögonblicket inte behövdes någon omstruktureringsplan och de hänvisade endast till eventuella åtgärder för att rationalisera sektorn, särskilt genom åtgärder för att främja sammanslagningar och incitament till kombinerad och intermodal transport, som snart skulle vidtas av den regionala myndigheten (den kompletterande rapporten, punkterna 2—4 andra stycket).

132 Under dessa omständigheter kunde kommissionen, utan att överskrida gränserna för sitt fria skön, anse att de uppgifter som den hade tillgång till inte styrkte att stödet i fråga åtföljdes av någon åtgärd av gemensamt intresse, exempelvis en omstruktureringsplan.

133 Det var även berättigat av kommissionen att fastslå att en del av det omtvistade stödet, såsom stödet till leasing av rullande materiel för att förnya befintlig fordonspark, som enligt den kompletterande rapporten var utsliten, utgjorde driftsstöd som undantaget i artikel 92.3 c i fördraget inte är tillämpligt på (domen i det ovannämnda målet Siemens mot kommissionen, punkterna 77 och 78). Eftersom kostnaderna för att byta ut gamla fordon utgör en normal kostnad för alla vägtransportföretag som vill fortsätta att tillhandahålla sina tjänster på marknaden på konkurrensmässiga villkor, har stödet på ett konstlat sätt förstärkt de mottagande företagens ekonomiska ställning till nackdel för de konkurrerande företagen.

134 Vad därefter beträffar undantagen för stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i vissa regioner som avses i artikel 92.3 a och 92.3 c i fördraget är det tillräckligt att konstatera att sökandena endast har hävdat att en del av regionen Friuli-Venezia Giulia kan bli föremål för en strukturåtgärd enligt mål 2 och mål 5 b. Sökandena har inte åberopat något argument mot motiveringen i det omtvistade beslutet där det anges att det inte kan beviljas något undantag för stödet såsom regionalt stöd, även om det skulle vara så att två tredjedelar av regionens territorium ingick i områden som är på industriell tillbakagång och mindre gynnade, såsom den italienska regeringen gjorde gällande under det administrativa förfarandet. Det beror dels på att stödet inte ingick i någon regional utvecklingsplan, dels på att regionen Friuli-Venezia Giulia inte ingick bland de områden som kunde bli föremål för sådant undantag genom tillämpning av artikel 92.3 a och 92.3 c i fördraget. Under dessa omständigheter kan det omtvistade beslutet inte anses vara felaktigt i det avseendet.

135 Av vad anförts följer att talan inte kan vinna bifall på de grunderna att artikel 92.3 a och 92.3 c i fördraget och artikel 3.1 d i förordning nr 1107/70 åsidosatts samt att motiveringen var bristfällig.

Påståendet att det omtvistade stödet felaktigt kvalificerades som nytt stöd

— Parternas argument

136 Sökandena har med stöd av den italienska regeringen gjort gällande att stödet i fråga skall kvalificeras som befintligt stöd, eftersom det föreskrevs i lagar som föregick liberaliseringen av sektorn i fråga.

137 Kommissionen har däremot hävdat att stödet i fråga inte kan kvalificeras som befintligt stöd, eftersom det infördes efter det att fördraget trätt i kraft. Vidare har kommissionen angett att den varken uttryckligen eller underförstått har prövat eller godkänt stödet. Följaktligen utgör stödet till internationella transportföretag sedan år 1981 och det stöd som beviljats företag som är verksamma på lokal, regional eller inhemsk nivå sedan den 1 juli 1990 nytt stöd som avses i artikel 92.1 i fördraget.

138 Den omständigheten att lagarna, varigenom statliga bidrag infördes, tillämpades under en period då bidragen inte utgjorde sådant stöd som avses i artikel 92.1 i fördraget, medför inte att dessa bidrag skall kvalificeras som befintligt stöd. Så snart sådana bidrag, som beviljas genom tillämpning av lagar som antagits efter det att fördraget trädde i kraft, omfattas av artikel 92.1 i fördraget får dessa lagar inte längre tillämpas förrän kommissionen bedömt dessa i enlighet med artikel 93.3 i fördraget. Den berörda medlemsstaten är således skyldig att upphöra med tillämpningen av dessa och underrätta kommissionen om dem såsom planerat stöd.

139 I detta fall borde kommissionen, oavsett hur stödet till företagen kvalificeras, ha underrättats om de lagar där stödet i fråga föreskrevs när dessa antogs år 1981 respektive år 1985, i egenskap av bestämmelser varigenom nytt stöd införs, eftersom marknaden för internationell vägtransport har varit öppen för konkurrens inom gemenskapen sedan år 1969.

140 Även om det stöd som lokala vägtransportföretag beviljades före liberaliseringen av cabotagemarknaden skulle likställas med "befintligt" statligt stöd i den mening som avses i artikel 93.1 i fördraget, vilket kommissionen har bestritt, borde stödet trots allt ha förhandsanmälts enligt artikel 93.3 i fördraget när marknaden blev öppen för konkurrens. Liberaliseringen av marknaden från och med den 1 juli 1990 medförde nämligen att de företag som mottagit stöd började att konkurrera med övriga företag i gemenskapen och förändrade väsentligt den inverkan som det omtvistade stödet hade på handeln inom gemenskapen och på konkurrensen. Denna omständighet kan enligt kommissionen inte ses som en obetydlig ändring av befintligt stöd, utan skall likställas med att en stödåtgärd vidtas eller ändras.

— Förstainstansrättens bedömning

141 Förstainstansrätten skall pröva frågan huruvida stöd som beviljats inom ramen för en stödordning som infördes före det att marknaden blev öppen för konkurrens skall anses utgöra nytt stöd eller befintligt stöd från och med liberaliseringen.

142 Enligt fast rättspraxis utgör befintligt stöd sådant stöd som införts innan fördraget trädde i kraft eller den berörda medlemsstaten anslöt sig till Europeiska

gemenskaperna och sådana stödåtgärder som rättsenligt har verkställts på de villkor som föreskrivs i artikel 93.3 i fördraget (domstolens dom i det ovannämnda målet Banco Exterior de España, punkt 19, och av den 17 juni 1999 i mål C-295/97, Piaggio, REG 1999, s. I-3735, punkt 48).

143 Även en stödordning som införts på en marknad som inledningsvis var stängd för konkurrens skall vid liberaliseringen av marknaden anses utgöra en befintlig stödordning, eftersom stödordningen då den infördes inte omfattades av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget. Artikel 92.1 i fördraget är nämligen endast tillämplig på sektorer som är öppna för konkurrens med hänsyn till villkoren i denna artikel, som avser inverkan på handeln mellan medlemsstaterna och inverkan på konkurrensen.

144 I motsats till vad kommissionen har gjort gällande kan liberaliseringen, vilken inte kan tillskrivas de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten, inte anses utgöra en väsentlig ändring av stödordningen som omfattas av anmälningsskyldigheten i artikel 93.3 i fördraget. Liberaliseringen utgör däremot en förutsättning för att bestämmelserna i fördraget om statligt stöd skall vara tillämpliga på vissa särskilda sektorer som tidigare varit stängda för konkurrens, såsom transportsektorn.

145 Sektorn för internationell godstransport på väg blev öppen för konkurrens från och med år 1969 genom förordning nr 1018/68. Stödordningarna i fråga, som infördes år 1981 och 1985, omfattades således av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget när de infördes, och skall därför anses utgöra nya stödordningar som omfattas av den anmälningsskyldighet som föreskrivs i artikel 93.3 i fördraget.

146 Cabotagemarknaden liberaliserades däremot först från och med den 1 juli 1990 genom förordning nr 4059/89 och när stödordningarna i fråga infördes år 1981 och 1985 omfattades de inte av tillämpningsområdet för artikel 92.1 i fördraget vad gäller stöd som beviljats inom sektorn för lokala, regionala eller inhemska transporter.

147 Av detta följer att stöd som beviljats till företag som endast utför sådana transporter skall kvalificeras som befintligt stöd och kan i förekommande fall endast förklaras oförenligt med den gemensamma marknaden genom ett beslut som har verkningar för framtiden.

148 Enligt artikel 93.1 och 93.2 i fördraget och i enlighet med principen om rättssäkerhet har kommissionen, vid sin fortlöpande kontroll av befintligt stöd, endast behörighet att besluta att sådant stöd skall upphävas eller ändras inom den tidsfrist som kommissionen fastställer. Befintligt stöd kan således genomföras om kommissionen inte har fastslagit att det är oförenligt med den gemensamma marknaden (domstolens dom av den 30 juni 1992 i mål C-47/91, Italien mot kommissionen, REG 1992, s. I-4145, punkterna 23 och 25, svensk specialutgåva, volym 12, s. 145, och domen i det ovannämnda målet Banco Exterior de España, punkt 20).

149 Talan skall därför vinna bifall på den tredje grunden, som avser att stödet i fråga felaktigt kvalificerades som nytt stöd, vad gäller stöd som tilldelats företag som endast utför lokala, regionala eller inhemska transporter.

150 Det omtvistade beslutet skall följaktligen ogiltigförklaras, i den mån det i artikel 2 fastslås att det stöd som sedan den 1 juli 1990 utbetalats till företag som endast utför lokala, regionala eller inhemska transporter är olagligt och det i artikel 5 föreskrivs att stödet skall återkrävas.

Påståendet att principerna om skydd för berättigade förväntningar och proportionalitet har åsidosatts samt att motivering saknas vad gäller återkrävandet av stödet, jämte ränta

— Parternas argument

151 Vad beträffar det datum från vilket det i det omtvistade beslutet föreskrivs en skyldighet att återkräva det stöd som beviljats inom den internationella transportsektorn har sökandena i mål T-298/97 samt den italienska regeringen först hävdat att det entydigt fastställs i artikel 4, till vilken det hänvisas i artikel 5 i det omtvistade beslutet där det föreskrivs att stöd som är oförenligt med fördraget skall återkrävas, att det stöd som beviljats är oförenligt med fördraget från den 1 juli 1990. Artikel 4 skall därför inte tolkas mot bakgrund av skälen till ovannämnda beslut.

152 Samtliga sökande har dessutom, med stöd av den italienska regeringen som har instämt i deras argumentation, gjort gällande att det omtvistade beslutet strider mot principen om skydd för berättigade förväntningar, eftersom det föreskrivs att det stöd som beviljats skall återkrävas från den 1 juli 1990. De företag som mottog stödet har nämligen förlitat sig på att det stöd som införts och utbetalats sedan flera år tillbaka var rättsenligt.

153 Sökandena i mål T-298/97 har gjort gällande att de mottagande företagens förväntningar i detta fall ökade på grund av att liberaliseringen av cabotagemarknaden skedde under en period då de omdiskuterade regionala lagarna tillämpades och på grund av att lång tid förflöt från liberaliseringen till dess kommissionen inledde förfarandet. Eftersom meddelandet av den 24 november 1983 (EGT C 318, 1983, s. 3) om anmälningsskyldigheten i artikel 93.3 i fördraget, som kommissionen har åberopat, föregick godkännandet av lag nr 4/1985 har det endast mycket liten betydelse. Domstolens rättspraxis att en omdömesgill ekonomisk aktör skall kunna avgöra om stödet har beviljats i enlighet med förfarandet i artikel 93.3 i fördraget är slutligen inte tillämplig i

detta fall. Majoriteten av de mottagande företagen var nämligen småföretagare, vilka inte kan klandras för att de inte har full kännedom om de beslut som nationella myndigheter och gemenskapsinstitutionerna har fattat i fråga om stödet.

154 Sökandena i mål T-312/97 har påpekat att det faktum att det stöd som beviljades inom sektorn för inhemsk transport före den 1 juli 1990 var rättsenligt medförde en berättigad förväntning på att allt stöd, även inom sektorn för internationell transport, var rättsenligt. Eftersom samma fordon kan användas för båda sorters transporter är det svårt att särskilja det stöd som beviljats för fordon avsedda för internationella transporter.

155 Enligt sökandena i målen T-312/97, T-315/97, T-1/98 och T-3/98—T-6/98 är rättspraxis i fråga om skydd för berättigade förväntningar motstridig. Å ena sidan bekräftar den principen att en nationell lagregel som säkerställer skyddet för berättigade förväntningar och rättssäkerhet vid återkrävande av olagligt stöd inte är oförenlig med gemenskapsrätten. Å andra sidan tillåter denna rättspraxis att kommissionen beslutar att stödet skall återkrävas.

156 Samtliga sökande anser dessutom att det omtvistade beslutet strider mot proportionalitetsprincipen, såvitt det medför en skyldighet att återkräva det omtvistade stödet. Stödet påverkade obetydligt de mottagande företagens situation, och gemenskapen har därför inte något intresse av att återställa den tidigare rådande situationen. Återbetalningen av stödet medför dessutom mycket stora kostnader för de mottagande företagen, vilket kan leda till att ett stort antal av dessa företag försvinner från marknaden och därigenom kan orsaka mycket allvarliga sysselsättningsproblem och sociala problem så att det praktiskt taget blir omöjligt att återkräva stödet. Att återkräva stödet kan i slutändan endast medföra att en situation präglad av kraftig obalans återställs till nackdel för

vägtransportföretagen i regionen Friuli-Venezia Giulia, vilka straffas på grund av deras särskilda geografiska läge. Slutligen saknar det omtvistade beslutet en motivering i det avseendet.

157 Kommissionen har hävdat att själva beslutsdelen är tvetydig och skall tolkas mot bakgrund av de skäl som ligger till grund för denna. Vid en sådan tolkning framgår det tydligt att skyldigheten att återkräva stödet även omfattar stöd som utbetalats till företag som sedan år 1981 utför internationella transporter.

158 Kommissionen anser vidare att de företag som mottagit stöd, förutom i undantagsfall, endast kan göra gällande att de har berättigade förväntningar på att stödet är rättsenligt om det har beviljats i enlighet med förfarandet i artikel 93.3 i fördraget.

159 Kommissionen har påpekat att den i ovannämnda meddelande av den 24 november 1993 underrättade dem som eventuellt skulle komma att motta statligt stöd om sin avsikt att systematiskt återkräva stöd som beviljats i strid med den föregående anmälningsskyldigheten.

160 Kommissionen anser dessutom att det helt saknas grund för argumentet att det faktum att de bidrag som beviljats inom sektorn för inhemska transporter fram till den 1 juli 1990 ansågs rättsenliga medförde berättigade förväntningar på att samtliga stöd som beviljats var rättsenliga, på grund av svårigheten att särskilja dessa bidrag från de bidrag som beviljats inom sektorn för internationella transporter. Detta argument skulle nämligen även kunna åberopas för att tvärtom hävda att eftersom det stöd som tilldelades företag som utför internationella transporter skulle anses oförenligt redan från år 1981 borde svårigheten att särskilja detta stöd från det stöd som beviljats inom sektorn för inhemsk transport ha fått de mottagande företagen att tro att även sistnämnda stöd var

oförenligt med den gemensamma marknaden. Återkrävandet av stöd som beviljats före den 1 juli 1990 avser konkret endast stöd som tilldelats de företag som med särskilt tillstånd har tillhandahållit internationella transporttjänster.

161 Slutligen har kommissionen hävdat att det inte strider mot proportionalitetsprincipen att återkräva statligt stöd som olagligt beviljats jämte ränta på dessa belopp, eftersom sådana åtgärder endast syftar till att återställa den tidigare rådande konkurrenssituationen.

— Förstainstansrättens bedömning

162 Förstainstansrätten skall först tolka det omtvistade beslutet vad gäller omfattningen av skyldigheten att återkräva det stöd som olagligt beviljats inom sektorn för internationella transporter.

163 Enligt fast rättspraxis kan beslutet i en rättsakt inte skiljas från sin motivering, och om beslutet behöver tolkas skall det således ske med beaktande av de skäl som föranledde att det antogs (domstolens dom av den 15 maj 1997 i mål C-355/95 P, TWD mot kommissionen, REG 1997, s. I-2549, punkt 21, och förstainstansrättens dom av den 22 oktober 1997 i de förenade målen T-213/95 och T-18/96, SCK och FNK mot kommissionen, REG 1997, s. II-1739, punkt 104, och av den 11 mars 1999 i mål T-136/94, Eurofer mot kommissionen, REG 1999, s. II-263, punkt 171).

164 Artikel 4 i beslutet är visserligen tvetydigt formulerad vad gäller definitionen av det stöd till företag som utför internationella transporter som anses oförenligt med den gemensamma marknaden. Denna artikel skall emellertid, mot bakgrund av skälen till det omtvistade beslutet, tolkas som att den avser det stöd som beviljats till företag som utför lokala, regionala eller inhemska transporter från

och med den 1 juli 1990, samt det stöd som beviljats till företag som utför internationella transporter (punkt VIII, sista stycket).

165 Denna tolkning framgår även av lydelsen i artiklarna i beslutet, vilka sedda som en helhet inte är tvetydiga. I artikel 2 jämförd med artikel 1 förklaras det stöd som beviljats i enlighet med de stödordningar som infördes genom lag nr 28/1981 och lag nr 4/1985 till företag som utför internationella transporter och från den 1 juli 1990 till företag som utför lokala, regionala eller inhemska transporter vara olagligt på grund av att kommissionen inte underrättades om stödet i enlighet med kravet i artikel 93.3 i fördraget. I artikel 3 konstateras att visst stöd är förenligt med den gemensamma marknaden (nämligen stöd till kombinerad transport), därför att det kan beviljas undantag (i detta fall enligt förordning nr 1107/70). I artikel 4 anges vilket stöd, bland de stödåtgärder som är olagliga enligt artikel 2, som är oförenligt med den gemensamma marknaden, eftersom det inte uppfyller villkoren för undantag. Enligt beslutets systematik rör det sig således om olagligt stöd som inte förklarats vara förenligt med den gemensamma marknaden i artikel 3, nämligen stöd som beviljats inom sektorn för internationell transport efter det att stödordningarna i fråga infördes.

166 Under dessa omständigheter skall artikel 5 i beslutet, vilken avser det stöd som i artikel 4 ansetts vara oförenligt med den gemensamma marknaden, ses som ett åläggande att återkräva det stöd som från den 1 juli 1990 beviljats till företag som utför lokala, regionala eller inhemska transporter, samt det stöd som beviljats till företag som utför internationella transporter sedan stödordningarna i fråga infördes.

167 Därefter skall det erinras om att det stöd som beviljats till företag som utför lokala, regionala eller inhemska transporter inte omfattas av någon återbetalningsskyldighet, eftersom det i enlighet med vad som redan har fastslagits (se ovan punkterna 146—150) utgör befintligt stöd, som endast kan konstateras vara oförenligt med den gemensamma marknaden med omedelbar verkan (*ex nunc*).

168 Förstainstansrätten skall följaktligen pröva huruvida det omtvistade beslutet är förenligt med principerna om proportionalitet och skydd för berättigade förväntningar, vilka sökandena har åberopat, och om det har en tillräcklig motivering, i den mån det i beslutet föreskrivs att det stöd som beviljats till företag som utför internationella transporter skall återkrävas jämte ränta.

169 Vad först beträffar påståendet att proportionalitetsprincipen har åsidosatts skall det erinras om att eftersom upphävande av ett olagligt stöd genom återkrav av det stöd som beviljats jämte ränta är en logisk följd av att stödet har fastslagits vara oförenligt med den gemensamma marknaden och endast syftar till att återställa den tidigare situationen, kan en sådan skyldighet i princip inte anses vara oproportionerlig i förhållande till målet för artiklarna 92, 93 och 94 i fördraget (domstolens dom i det ovannämnda Tubemeuse-målet, punkt 66, och i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 75, dom av den 14 januari 1997 i mål C-169/95, Spanien mot kommissionen, REG 1997, s. I-135, punkt 47, och av den 17 juni 1999 i det ovannämnda målet Belgien mot kommissionen, punkt 68, samt domen i det ovannämnda målet Siemens mot kommissionen, punkt 96). I det avseendet ankommer det på den berörda medlemsstaten att när den återkräver stödet fastställa villkoren för återbetalning så att den tidigare konkurrenssituationen återställs utan att vara till men för gemenskapsrättens verkan.

170 Sökandena har i förevarande mål inte åberopat någon konkret omständighet som visar att skyldigheten att återbetala de enskilda stöd som beviljats till företag som utför internationella transporter, med hänsyn till stödets inverkan på konkurrensen, är uppenbart oproportionerlig i förhållande till fördragets mål.

171 Vad beträffar invändningen att principen om skydd för berättigade förväntningar har åsidosatts erinrar förstainstansrätten om att stödmottagare endast i undan-

tagsfall kan ha berättigade förväntningar på att stödet är regelrätt. För att sådana berättigade förväntningar skall anses föreligga krävs i princip att stödet har beviljats i enlighet med förfarandet i artikel 93 i fördraget. En omdömesgill ekonomisk aktör skall nämligen i normala fall vara i stånd att försäkra sig om att detta förfarande har iakttagits (domstolens dom av den 20 september 1990 i mål C-5/89, kommissionen mot Tyskland, REG 1990, s. I-3437, punkt 16, svensk specialutgåva, volym 10, s. 499, och av den 14 januari 1997 i det ovannämnda målet Spanien mot kommissionen, punkt 51 samt förstainstansrättens dom av den 15 september 1998 i de förenade målen T-126/96 och T-127/96, BFM och EFIM mot kommissionen, REG 1998, s. II-3437, punkt 69).

172 I detta fall har kommissionen inte underrättats om stödordningarna i fråga, vilka — såsom redan har fastslagits (se ovan punkt 145) — utgjorde nya stödordningar som omfattades av anmälningsskyldigheten till den del de föreskrev att stöd skulle beviljas till företag som utför internationella transporter. Endast den omständigheten att sökandena är småföretag kan inte utgöra grund för deras berättigade förväntningar på att det omtvistade stödet är rättsenligt, om de inte har försäkrat sig om att förfarandet i artikel 93.3 i fördraget har iakttagits. Den omständigheten att det stöd som tilldelats företag som utför lokala, regionala eller inhemska transporter utgjorde befintligt stöd kan inte heller rättfärdiga att de företag som utför internationella transporter har förväntningar på att förfarandet för att bevilja dem deras stöd var rättsenligt. Till skillnad från cabotagesektorn, som stegvis blev öppen för konkurrens först från och med den 1 juli 1990, har den internationella transportmarknaden varit öppen för konkurrens sedan år 1969. Av detta följer att en omdömesgill ekonomisk aktör i princip inte kan ha varit omedveten om skyldigheten att anmäla de stödordningar som infördes år 1981 och år 1985, till den del det i dessa föreskrevs att stöd skulle beviljas i denna sektor.

173 Under dessa omständigheter har sökandena inte anfört några särskilda omständigheter som kan motivera att det förelåg berättigade förväntningar på att det stöd som beviljades de företag som utför internationella transporter var rättsenligt.

174 Förstainstansrätten anser följaktligen att det inte har styrkts att skyldigheten att återbetala stödet strider mot principen om skydd för berättigade förväntningar.

175 Bedömningen av om motiveringen av en rättsakt uppfyller kraven i artikel 190 i EG-fördraget (nu artikel 253 EG) skall inte ske endast utifrån rättsaktens ordalydelse utan även utifrån sammanhanget och reglerna på det ifrågavarande området (se exempelvis förstainstansrättens dom av den 22 oktober 1996 i mål T-266/94, Skibsværftsforeningen m.fl. mot kommissionen, REG 1996, s. II-1399, punkt 230).

176 Eftersom skyldigheten att återkräva det stöd som beviljats jämte ränta är en logisk följd av att stödet har fastslagits vara oförenligt med den gemensamma marknaden är det omtvistade beslutet tillräckligt motiverat. I beslutet fastslås nämligen först att stödet medför en snedvridning av konkurrensen inom gemenskapen mellan de företag som utför godstransport på väg för annans räkning och är etablerade i regionen Friuli-Venezia Giulia och de företag som är etablerade utanför denna region (punkt VI, åttonde stycket). Därefter fastslår kommissionen att ett återkrävande är nödvändigt för att återställa de "rättvisa konkurrensförhållanden" som rådde innan stödet beviljades (punkt IX, andra stycket).

177 Av detta följer att talan inte kan vinna bifall på de grunderna att principerna om skydd för berättigade förväntningar och om proportionalitet har åsidosatts eller att det saknas motivering vad gäller återkrävandet av stödet i fråga.

178 Av detta följer att talan endast kan vinna bifall vad avser yrkandet om ogiltigförklaring av artikel 2 i det omtvistade beslutet, till den del det i denna artikel fastslås att det stöd som sedan den 1 juli 1990 beviljats till företag som utför lokala, regionala eller inhemska transporter är olagligt, samt vad avser yrkandet om ogiltigförklaring av artikel 5 i beslutet, i den mån det där föreskrivs att detta stöd skall återbetalas.

Rättegångskostnader

179 Om parterna ömsom tappar målet på en eller flera punkter, kan rätten enligt artikel 87.3 i rättegångsreglerna besluta att kostnaderna skall delas eller att vardera parten skall bära sin kostnad. Eftersom sökandena delvis har tappat målet skall de bära sina rättegångskostnader. Kommissionen skall bära sin rättegångskostnad.

180 Republiken Italien skall bära sin rättegångskostnad i enlighet med artikel 87.4 första stycket i rättegångsreglerna.

På dessa grunder beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN
(fjärde avdelningen i utökad sammansättning)

följande dom:

1) Artikel 2 i kommissionens beslut 98/182/EG av den 30 juli 1997, om stöd som beviljats av regionen Friuli-Venezia Giulia (Italien) till företag som utför godstransporter på väg i regionen, ogiltigförklaras i den mån det fastslås att det stöd som sedan den 1 juli 1990 beviljats till företag som endast utför lokala, regionala eller inhemska transporter är olagligt.

2) **Artikel 5 i beslut 98/182 ogiltigförklaras i den mån som Republiken Italien åläggs att återkräva detta stöd.**

3) **Talan ogillas i övrigt.**

4) **Vardera parten skall bära sin rättegångskostnad.**

Moura Ramos García-Valdecasas Tiili

Lindh Mengozzi

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 15 juni 2000.

H. Jung Moura Ramos

Justitiesekreterare Ordförande