

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Quarta Secção
Alargada)

4 de Abril de 2001 *

No processo T-288/97,

Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, representada por R. Fusco e
M. Maresca, advogados, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrente,

contra

Comissão das Comunidades Europeias, representada por P. F. Nemitz e
P. Stancanelli, na qualidade de agentes, assistidos por M. Moretto, advogado,
com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrida,

* Língua do processo: italiano.

que tem por objecto um pedido de anulação da Decisão 98/182/CE da Comissão, de 30 de Julho de 1997, relativa aos auxílios concedidos pela região de Friuli-Venezia Giulia (Itália) às empresas de transporte rodoviário de mercadorias da região (JO 1998, L 66, p. 18),

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA
DAS COMUNIDADES EUROPEIAS (Quarta Secção Alargada),

composto por: P. Mengozzi, presidente, R. García-Valdecasas, V. Tiili, R. M. Moura Ramos e J. D. Cooke, juízes,

secretário: G. Herzig, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 13 de Dezembro de 2000,

profere o presente

Acórdão

Enquadramento jurídico e factos na origem do litígio

- ¹ Na Decisão 98/182/CE, de 30 de Julho de 1997, relativa aos auxílios concedidos pela Região Friuli-Venezia Giulia às empresas de transporte rodoviário de

mercadorias da região (JO 1998, L 66, p. 18, a seguir «decisão impugnada»), a Comissão declarou uma parte destes auxílios incompatível com o mercado comum e ordenou a devolução do seu montante acrescido de juros. Os referidos auxílios foram pagos, em aplicação de um regime de auxílios regional não notificado à Comissão, a pequenas empresas de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem estabelecidas na Região Friuli-Venezia Giulia (a seguir «região»), a maior parte das quais exerce unicamente uma actividade de transporte local ou regional com um único veículo.

Quadro jurídico

- 2 As disposições gerais relativas aos auxílios de Estado prescritas nos artigos 92.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 87.º CE) e 93.º e 94.º do Tratado CE (actuais artigos 88.º CE e 89.º CE) aplicam-se no domínio dos transportes, sem prejuízo da aplicação das disposições especiais do artigo 77.º do Tratado CE (actual artigo 73.º CE), que declara compatíveis com o Tratado os auxílios que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público.

- 3 O Regulamento (CEE) n.º 1107/70 do Conselho, de 4 de Junho de 1970, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável (JO L 130, p. 1; EE 08 F1 p. 164), alterado em último lugar pelo Regulamento (CE) n.º 543/97 do Conselho, de 17 de Março de 1997 (JO L 84, p. 6), que tem como fundamento jurídico o artigo 75.º do Tratado CE (que passou, após alteração, a artigo 71.º CE) e os artigos 77.º e 94.º do Tratado, confirma, no seu artigo 2.º, que os artigos 92.º a 94.º do Tratado são aplicáveis no domínio em causa e estabelece, além disso, algumas regras particulares relativas aos referidos auxílios, desde que estes sejam específicos à actividade deste sector. Precisa, assim, os casos e as condições em que os Estados-Membros têm a faculdade de tomar medidas de coordenação ou de impor prestações inerentes à noção de serviço público que incluam a concessão de auxílios de Estado ao abrigo do artigo 77.º do Tratado.

- 4 Em matéria de coordenação dos transportes, o artigo 3.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento n.º 1107/70 autoriza, até à entrada em vigor de regulamentação comunitária sobre o acesso ao mercado dos transportes, os auxílios concedidos a título excepcional e temporário, a fim de eliminar, no quadro de um plano de saneamento, uma sobrecapacidade causadora de graves dificuldades estruturais e contribuir, assim, para melhor corresponder às necessidades do mercado dos transportes. Por outro lado, autoriza, no seu n.º 1, alínea e), sob certas condições, os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento dos transportes combinados.
- 5 No âmbito da implementação de uma política comum de transportes, o mercado dos transportes internacionais rodoviários de mercadorias foi parcialmente liberalizado, na Comunidade, pela criação, em 1969, de um regime de contingentamento pelo Regulamento (CEE) n.º 1018/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968, relativo à constituição de um contingente comunitário para os transportes rodoviários de mercadorias efectuados entre Estados-Membros (JO L 175, p. 13). No quadro deste contingente, as autorizações comunitárias habilitavam os seus titulares a efectuar transportes entre Estados-Membros por um período de um ano. Este regime foi mantido em vigor até 1 de Janeiro de 1993, data da completa liberalização desta actividade pelo Regulamento (CEE) n.º 881/92 do Conselho, de 26 de Março de 1992, relativo ao acesso ao mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Comunidade efectuados a partir do ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou vários Estados-Membros (JO L 95, p. 1).
- 6 No que respeita ao mercado dos transportes de mercadorias no interior de um Estado-Membro, o Regulamento (CEE) n.º 4059/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, que fixa as condições de admissão de transportadores não residentes aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias num Estado-Membro (JO L 390, p. 3), subordinou, a partir de 1 de Julho de 1990, a cabotagem, ou seja o transporte de mercadorias no interior de um Estado-Membro por um transportador estabelecido noutra Estado-Membro, a um regime transitório sob a forma de um contingente comunitário sujeito a abertura progressiva. O Regulamento (CEE) n.º 3118/93 do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, que fixa as condições de admissão de transportadores não residentes aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias num Estado-Membro (JO

L 279, p. 1), estabeleceu a manutenção deste regime transitório até à implementação definitiva da liberalização completa das actividades de cabotagem a partir de 1 de Julho de 1998.

Auxílios em causa

- 7 A legge regionale n.º 28 da Região Friuli-Venezia Giulia, de 18 de Maio de 1981, relativa às intervenções para a promoção e o desenvolvimento dos transportes na Região Friuli-Venezia Giulia e ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem (a seguir «Lei n.º 28/1981») previa, nos seus artigos 4.º, 7.º e 8.º, algumas medidas de auxílios a favor de empresas de transporte por conta de outrem estabelecidas no território da região.

- 8 O regime criado por esta lei foi substituído pela legge regionale n.º 4, de 7 de Janeiro de 1985, relativa a intervenções para a promoção e desenvolvimento dos transportes da Região Friuli-Venezia Giulia e ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem (a seguir «Lei n.º 4/1985»). A Lei n.º 4/1985 instituiu, nos seus artigos 4.º a 6.º, um regime de auxílios regionais, no essencial idêntico ao posto em prática pela Lei n.º 28/1981.

- 9 Estas leis previam três medidas a favor das empresas de transporte rodoviário por conta de outrem estabelecidas no território da Região Friuli-Venezia Giulia:
 - a) o financiamento anual, durante um período máximo de dez anos, até ao limite de 60% (para as empresas individuais) e de 70% (para as cooperativas

e os grupos de sociedades), da taxa de referência fixada por Decreto Ministerial, dos juros dos empréstimos contratados, tendo em vista (artigo 4.º da Lei n.º 28/1981 e da Lei n.º 4/1985):

— a realização de infraestruturas da empresa (construção, compra, aumento, conclusão e modernização dos locais necessários à actividade da empresa, incluindo os destinados ao depósito, ao armazenamento e à manipulação de mercadorias);

— a compra, o desenvolvimento e a renovação dos equipamentos fixos e móveis, bem como dos meios de transporte internos e rodoviários;

b) o financiamento do custo das operações de locação financeira de duração de três ou cinco anos, relativas a veículos, reboques e semi-reboques de primeira mão e as suas carroçarias intermutáveis, adaptadas à actividade de transporte rodoviário de mercadorias, bem como às instalações, às máquinas e equipamentos para a utilização, a manutenção, e a reparação de veículos e para a conservação das mercadorias, até ao limite de 25% (para as empresas individuais) e de 30% (para as cooperativas e os grupos de sociedades) do preço de compra dos bens. Este auxílio, previsto nos artigos 7.º da Lei n.º 28/1981 e 4.º da Lei n.º 4/1985, foi reduzido, para todos os beneficiários, a 20% e depois a 15% do preço de compra, por leis regionais posteriores;

c) o financiamento anual, a favor de grupos e de outras formas associativas, até ao limite de 50%, dos investimentos destinados à construção ou à compra de instalações e de equipamentos necessários à prossecução do objecto do grupo ou da associação, ou destinados a contribuir para a gestão e o desenvolvi-

mento dos serviços comuns de garagem, de manutenção e de reparação de veículos, e de instalações de equipamentos conexos (artigo 8.º da Lei n.º 28/1981 e artigo 6.º da Lei n.º 4/1985).

- 10 Segundo as informações transmitidas à Comissão, em 18 de Novembro de 1996, pelas autoridades italianas, o montante dos créditos previstos para os auxílios referidos no artigo 4.º da Lei n.º 4/1985, para o período compreendido entre 1985 e 1995, ascendeu a 13 000 milhões de liras italianas (ITL) (6,7 milhões de euros) e foram 155 os pedidos deferidos. Em média, o nível dos auxílios pagos situou-se entre 13% e 26% dos custos e dos juros dos empréstimos. O montante previsto para o período compreendido entre 1981 e 1985 atingiu 930 milhões de ITL (0,4 milhões de euros), tendo sido deferidos 14 pedidos durante este período (ponto II da decisão impugnada).

- 11 Segundo as mesmas fontes, os créditos previstos para os auxílios referidos no artigo 5.º da Lei n.º 4/1985 atingiram 23 300 milhões de ITL (11,8 milhões de euros) durante o período compreendido entre 1985 e 1995, e foram deferidos 1 691 pedidos relativamente a um financiamento médio da ordem de 19% durante este período. Em 1993, foram deferidos 83 pedidos e o nível do auxílio foi de 10%. De 1981 a 1985, foram deferidos 305 pedidos e pagos 5 790 milhões de ITL (2,9 milhões de euros) de auxílios (ponto II da decisão impugnada).

- 12 Segundo as informações comunicadas à Comissão pelo Governo italiano na sequência da abertura do procedimento administrativo, os auxílios concedidos ao abrigo do artigo 6.º da Lei n.º 4/1985 destinavam-se a investimentos no sector do transporte combinado, designadamente, à aquisição de caixas móveis e de instalações de engate correspondentes em veículos e semi-reboques de utilização intermodal. Segundo essas informações, esses auxílios representavam entre 10% e 15% do montante total dos auxílios concedidos (ponto II e ponto VIII, sétimo e oitavo parágrafos, da decisão impugnada).

- 13 Segundo a decisão impugnada (ponto II, nono parágrafo), as autoridades italianas sublinharam por diversas vezes, nas observações apresentadas à Comissão, que a concessão dos auxílios foi suspensa em 1995 na sequência das observações da instituição a propósito do regime de auxílios.

Procedimento administrativo e conteúdo da decisão impugnada

- 14 Tendo tomado conhecimento da existência da Lei n.º 4/1985 no decurso da análise de outro processo de auxílios de Estado previstos numa lei regional posterior, a Comissão convidou as autoridades italianas, por carta de 29 de Setembro de 1995, a transmitirem-lhe todos os textos legislativos, documentos, informações e dados necessários a fim de apreciar a compatibilidade do regime de auxílios instituído pela Lei n.º 4/1985 com o mercado comum. Nessa carta, a instituição recordava que os Estados-Membros se encontram vinculados a comunicar previamente os projectos com o objectivo de instituir ou de alterar auxílios e que não podem levar a cabo medidas projectadas antes de o processo previsto ter sido objecto de uma decisão final.
- 15 Após troca de correspondência com as autoridades italianas, o texto da lei n.º 4/1985 foi transmitido à Comissão durante uma reunião realizada em 18 de Julho de 1996, tendo-lhe sido fornecidas informações suplementares em 18 de Novembro de 1996.
- 16 Por carta de 14 de Fevereiro de 1997, a Comissão informou o Governo italiano da sua decisão de dar início ao processo previsto no artigo 93.º, n.º 2, do Tratado, relativamente ao regime de auxílios a favor das empresas de transporte rodoviários de mercadorias por conta de outrem, instituídos pelas Leis n.ºs 4/1985 e 28/1981 (JO 1997, C 98, p. 16). Convidou as autoridades italianas e os terceiros interessados a apresentarem as suas observações e a fornecerem todos os documentos, informações e dados necessários para a apreciação da

compatibilidade dos auxílios em causa com o mercado comum. A Comissão recebeu as observações do Governo italiano em 3 de Abril de 1997 (relatório complementar da Região Friuli-Venezia Giulia, junta à carta da representação permanente da República Italiana de 27 de Março de 1997, a seguir «relatório complementar»).

- 17 Em 30 de Julho de 1997, a Comissão deu por terminado o processo, adoptando a decisão impugnada. O dispositivo desta decisão tem a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

As subvenções concedidas ao abrigo das Leis 28/1981 e 4/1985 da Região Friuli-Venezia Giulia (a seguir referidas como 'subvenções') às empresas que efectuem exclusivamente transporte local, regional ou nacional, até 1 de Julho de 1990 não constituem auxílios de Estado para efeitos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado.

Artigo 2.º

As subvenções não abrangidas pelo artigo 1.º da presente decisão constituem auxílios estatais para efeitos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado e são ilegais pois foram aplicadas em violação do n.º 3 do artigo 93.º

Artigo 3.º

As subvenções destinadas ao financiamento de elementos especificamente adaptados ao transporte combinado e utilizados exclusivamente em transporte combinado constituem auxílios para efeitos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado, mas são compatíveis com o mercado comum por força do n.º 1, alínea e), do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1107/70.

Artigo 4.º

As subvenções concedidas desde 1 de Julho de 1990 às empresas que efectuam transporte local, regional ou nacional e às empresas que efectuam transporte internacional são incompatíveis com o mercado comum por não cumprirem nenhuma das condições exigidas pelas derrogações previstas nos n.os 2 e 3 do artigo 92.º do Tratado e no Regulamento (CEE) n.º 1107/70.

Artigo 5.º

A Itália suprimirá e recuperará o auxílio referido no artigo 4.º O auxílio será reembolsado em conformidade com o direito italiano e será acrescido dos juros de mora, que serão calculados aplicando a taxa de referência utilizada para a avaliação dos regimes de auxílios regionais e correrão a partir do dia em que o auxílio foi pago até à data do reembolso efectivo.

[...]»

- 18 Nos fundamentos da decisão impugnada, a Comissão procede a uma distinção, por um lado, entre o mercado do transporte rodoviário de mercadorias a nível nacional, regional e local, e, por outro, o do transporte rodoviário internacional de mercadorias (ponto VII, terceiro a décimo primeiro parágrafos, da decisão impugnada).
- 19 O primeiro destes mercados foi fechado à concorrência até a entrada em vigor do Regulamento n.º 4059/89, que introduziu os contingentes de cabotagem em 1 de Julho de 1990, pelo que a Comissão deduziu que os auxílios concedidos antes desta data às empresas de transporte que operavam exclusivamente a nível nacional, regional ou local não podiam afectar as trocas intracomunitárias e não constituíam, portanto, auxílios de Estado na acepção do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Em contrapartida, os auxílios concedidos após esta data eram auxílios de Estado na acepção desta disposição, na medida em que eram susceptíveis de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- 20 A Comissão verifica que o mercado do transporte internacional foi aberto à concorrência intracomunitária a partir de 1969, data de entrada em vigor do Regulamento n.º 1018/68. Daqui deduz que «o auxílio previsto pelas Leis 4/85 e 28/81 reforça a posição financeira e as possibilidades de acção das empresas de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem da Região Friuli-Venezia Giulia em relação às suas concorrentes... desde 1969 para as [empresas] que efectuam transporte internacional, no âmbito das trocas comerciais intracomunitárias, de tal modo que essas trocas podem ver-se afectadas» (ponto VII, último parágrafo, da decisão impugnada).
- 21 Analisando em seguida se estes auxílios, qualificados de auxílios de Estado, são susceptíveis de beneficiar de uma derrogação, a Comissão considera que os auxílios ao financiamento de material destinado ao transporte combinado podem beneficiar da isenção prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento n.º 1107/70, relativo aos auxílios com o objectivo de facilitar o desenvolvimento dos transportes combinados. Os outros auxílios em causa (a seguir «auxílios em causa» ou «auxílios controvertidos») não podem beneficiar da derrogação

prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento n.º 1107/70, dada a inexistência de uma situação de sobrecapacidade e de um plano de saneamento do sector. Do mesmo modo, as derrogações referidas no artigo 92.º, n.º 3, alíneas a) e c), do Tratado, a favor dos auxílios destinados a favorecer o desenvolvimento económico de algumas regiões, não são aplicáveis, por um lado, em virtude da inexistência de um plano de desenvolvimento regional que abranja todos os sectores da economia da região e, por outro, devido ao facto de todo o território da Região Friuli-Venezia Giulia não fazer parte das regiões que podem beneficiar de isenções. As derrogações previstas no artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado a favor de auxílios sectoriais não se aplicam aos auxílios em causa, uma vez que estes não são acompanhados de qualquer acção de interesse comum, como um plano de reestruturação do sector. Além disso, os auxílios às operações de locação financeira relativas à compra de novos veículos constituem auxílios ao funcionamento (ponto VIII, décimo terceiro parágrafo, da decisão impugnada).

- 22 A Comissão concluiu que «o auxílio concedido ao abrigo das Leis 28/1981 e 4/1985 às empresas de transporte rodoviário de mercadorias da Região Friuli-Venezia Giulia que efectuam transportes nacionais desde 1 de Julho de 1990, bem como às que efectuam transportes internacionais, não é compatível com o mercado comum nos termos do artigo 92.º do Tratado» (ponto VIII, último parágrafo, da decisão impugnada).

Processos conexos

- 23 Por petição registada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 28 de Outubro de 1997, a República Italiana interpôs um recurso requerendo, a título principal, a anulação da decisão impugnada e, a título subsidiário, a anulação desta decisão na medida em que impõe, no seu artigo 5.º, a devolução dos auxílios concedidos a partir de 1 de Julho de 1990 (processo C-372/97).

- 24 Por requerimentos apresentados na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância entre 12 de Dezembro de 1997 e 26 de Janeiro de 1998, 151 empresas que tinham beneficiado dos auxílios da Região de Friuli-Venezia Giulia interpuseram igualmente recursos de anulação da decisão impugnada. Estes processos foram apensos, por despacho do presidente da Primeira Secção alargada de 16 de Junho de 1998. A audiência teve lugar em 15 de Setembro de 1999. Por acórdão de 15 de Junho de 2000, o Tribunal anulou o artigo 2.º da decisão, na parte em que declara ilegais os auxílios concedidos a partir de 1 de Julho de 1990 às empresas que efectuam exclusivamente transporte local, regional ou nacional, bem como o seu artigo 5.º, na medida em que obriga a República Italiana a recuperar os auxílios. Quanto ao restante, negou provimento ao recurso (acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 a T-607/97, T-1/98, T-3/98 a T-6/98 e T-23/98, Colect., p. II-2319). Deste acórdão foi interposto recurso para o Tribunal de Justiça (processo C-298/00 P).

Tramitação processual e pedidos das partes

- 25 Por petição registada na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 10 de Novembro de 1997, a recorrente interpôs o presente recurso.
- 26 Por requerimento apresentado na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 19 de Fevereiro de 1998, a Comissão suscitou uma questão prévia de inadmissibilidade, ao abrigo do artigo 114.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Primeira Instância. Em 14 de Julho de 1998, o Tribunal de Primeira Instância decidiu, em conformidade com o artigo 114.º, n.º 3, do seu Regulamento de Processo, iniciar a fase oral do processo limitada à apreciação desta questão prévia. Esta foi julgada improcedente por acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 15 de Junho de 1999, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia/Comissão (T-288/97, Colect., p. II-1871).
- 27 Na sequência deste acórdão, a recorrente não apresentou réplica dentro do prazo previsto e a fase escrita do processo foi encerrada em 10 de Fevereiro de 2000. A

pedido do Tribunal de Primeira Instância, a recorrente apresentou, em 4 de Setembro de 2000, as suas observações escritas relativamente às consequências, no presente caso, do acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido. Com base no relatório preliminar do juiz-relator, o Tribunal de Primeira Instância (Quarta Secção Alargada) decidiu iniciar a fase oral do processo sem instrução.

28 Foram ouvidas as alegações das partes e as suas respostas às questões colocadas pelo Tribunal na audiência de 13 de Dezembro de 2000.

29 A recorrente conclui pedindo que o Tribunal se digne:

— a título principal, anular a decisão impugnada;

— subsidiariamente, anular o artigo 5.º da decisão, que impõe a recuperação dos auxílios pagos desde 1 de Julho de 1990, acrescidos de juros;

— condenar a Comissão nas despesas.

30 A recorrida concluiu pedindo que o Tribunal se digne:

— negar provimento ao recurso;

— condenar a recorrente nas despesas.

- 31 Na audiência, a recorrida apresentou as suas observações sobre as consequências que, em sua opinião, se podem extrair do acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido. Renunciou ao pedido em que requer que seja negado provimento ao recurso na parte em que pede a anulação do artigo 2.º da decisão impugnada na medida em que declara ilegais os auxílios concedidos desde 1 de Julho de 1990 às empresas que efectuam exclusivamente transporte local, regional ou nacional, e do artigo 5.º da decisão, na parte em que obriga a República Italiana a recuperar os auxílios.

Questão de direito

- 32 Em apoio do seu pedido de anulação, a recorrente invoca, no essencial, vários fundamentos que há que agrupar e analisar do seguinte modo: em primeiro lugar, a violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, do princípio da segurança jurídica e da obrigação de fundamentação, em segundo lugar, a violação do artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, do artigo 3.º, n.º 1, alíneas d) e e), do Regulamento n.º 1107/70 e falta de fundamentação bem como a alegada impossibilidade de distinguir os auxílios considerados na decisão impugnada como auxílios compatíveis com o mercado comum dos auxílios que não o são e, consequentemente, de executar essa decisão, em terceiro lugar, a qualificação incorrecta dos auxílios controvertidos como auxílios novos, em quarto lugar, a violação dos princípios da protecção da confiança legítima e da proporcionalidade, bem como falta de fundamentação no que respeita à recuperação dos auxílios.

Quanto à pretensa violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, do princípio da segurança jurídica e da obrigação de fundamentação

Argumentos das partes

33 A recorrente sublinha que os auxílios controvertidos são de um montante mínimo e tiveram por beneficiários pequenas e médias empresas. Consequentemente, não são, em sua opinião, susceptíveis de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros. Nas suas observações sobre o acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, a região alega que este último (n.ºs 84 e seguintes) contém uma contradição. Efectivamente, segundo afirma, o Tribunal de Primeira Instância afirma, por um lado, que o montante mínimo dos auxílios controvertidos e a dimensão relativamente diminuta das empresas beneficiárias não permitem excluir uma incidência de tais auxílios na concorrência e nas trocas comerciais entre os Estados-Membros e cita, por outro lado, o acórdão de 30 de Abril de 1998, Vlaams Gewest/Comissão (T-214/95, Colect., p. II-717, n.º 49), no qual considerou que «mesmo um auxílio de uma importância relativamente pequena é susceptível de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, quando, como no caso em apreço, o sector no qual opera a empresa que dele beneficia se caracteriza por uma forte concorrência». Ora, um sector em que, como no caso do transporte internacional rodoviário até 1992 e da cabotagem até 1998, o acesso ao mercado estava sujeito a um regime de contingentamento, não podia, segundo a recorrente, ser considerado um sector em que «existe uma grande concorrência».

34 Em apoio desta tese, a recorrente invocou na audiência, em resposta a uma pergunta do Tribunal, o facto de as empresas de transporte rodoviário de mercadorias estabelecidas na região serem muito numerosas, ao passo que as autorizações de transporte foram atribuídas à República Italiana em número relativamente limitado. Em especial, a maior parte das empresas da região, que são vários milhares, exercem a sua actividade com um único veículo e não estão equipadas para efectuar transportes internacionais. As maiores empresas exploram entre 100 e 150 veículos, o que corresponde a pequenas empresas de

transporte de mercadorias nos outros Estados-Membros. Ora, sob o regime do contingentamento aplicável no sector do transporte internacional, o número máximo de autorizações atribuídas à República Italiana foi de 7 770, em 1992. Este número foi sensivelmente inferior nos anos anteriores. No sector da cabotagem, foram concedidas, em 1993, 3 520 autorizações, tendo este número aumentado de 30% por ano até à liberalização completa do mercado em 1 de Janeiro de 1998. Nestas condições, a concorrência foi extremamente reduzida ou quase inexistente no quadro dos regimes de contingentamento.

- 35 Além disso, os auxílios em causa deveriam logicamente ser equiparados aos auxílios qualificados «*de minimis*», isentos da obrigação de notificação, referidos no ponto 3.2 do enquadramento comunitário dos auxílios a pequenas e médias empresas, adoptado pela Comissão em 20 de Maio de 1992 (JO 1992, C 213, p. 2), alterado e substituído pela comunicação de 6 de Março de 1996, relativa aos auxílios *de minimis* (JO 1996, C 68, p. 9) e pelo enquadramento comunitário dos auxílios de Estado às pequenas e médias empresas, de 23 de Julho de 1996 (JO 1996, C 213, p. 4). Ao limitar-se a recordar, na decisão impugnada (ponto VII, segundo parágrafo), o teor geral dos diplomas atrás referidos, que excluem do âmbito de aplicação da regra *de minimis* os auxílios concedidos no sector dos transportes, com o fundamento de que estão sujeitos a regras especiais, a Comissão ignorou a sua obrigação de fundamentação e violou o princípio da segurança jurídica. Efectivamente, em matéria de auxílios de Estado, esta instituição é obrigada a inspirar-se, seja qual for o sector de actividade em causa, e, em qualquer caso, na falta de uma regulamentação específica, nos critérios gerais que inspiram a política e o regime da concorrência.

- 36 Acresce que a quase totalidade dos beneficiários dos auxílios em causa exerce as suas actividades dentro dos limites do território regional. A este propósito, a Comissão limitou-se a evocar a existência de um risco de incidência dos auxílios nas trocas comerciais entre os Estados-Membros e na concorrência, ao declarar que, desde 1 de Julho de 1990, as empresas da Região Friuli-Venezia Giulia são,

em princípio, concorrenciais com qualquer outro transportador italiano ou comunitário que efectue cabotagem em Itália. Não provou, nomeadamente, que algumas empresas comunitárias titulares de uma autorização de cabotagem sofreram prejuízos causados pelos auxílios controvertidos.

- 37 A Comissão deveria igualmente ter produzido a prova de que os auxílios controvertidos reforçaram a posição das empresas que operam no mercado do transporte internacional até ao fim do regime de contingentamento, em 31 de Dezembro de 1992. Ora, os transportadores rodoviários da Região Friuli-Venezia Giulia apenas detêm uma parte marginal deste mercado, pelo que a incidência neste dos auxílios em causa foi insignificante.
- 38 Por todas estas razões, as condições de aplicação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado não estão, no caso vertente, reunidas.
- 39 A Comissão replica que, na decisão impugnada, enuncia, de forma expressa e precisa, os motivos pelos quais os auxílios em causa foram consideradas susceptíveis de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros e de alterar a concorrência. Na decisão (ponto VII), a recorrida descreveu, em particular, as razões pelas quais a regra *de minimis* não é aplicável no caso vertente. Além disso, a Comissão não é obrigada a provar o efeito real dos auxílios controvertidos.
- 40 Na fase oral, a recorrida contestou a tese da recorrente segundo a qual os regimes de contingentamento em causa eliminaram quase toda a concorrência. Sublinhou,

entre outras coisas, que o sector do transporte internacional era muito concorrencial, na medida em que o número de autorizações concedidas era considerável e que estas habilitavam os seus titulares a efectuar transportes internacionais sem limitações, durante um ano.

Apreciação do Tribunal

- 41 Importa recordar, a título preliminar, que, em matéria de auxílios de Estado, as duas condições de aplicação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, relativas à incidência nas trocas comerciais entre Estados-Membros e à distorção da concorrência se encontram, regra geral, indissociavelmente ligadas. Em especial, quando um auxílio financeiro concedido por um Estado reforça a posição de uma empresa relativamente a outras empresas concorrentes nas trocas comerciais intracomunitárias, estas últimas devem ser consideradas influenciadas pelo auxílio (acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, n.º 81, e a jurisprudência citada).
- 42 No caso em apreço, a recorrida desenvolveu um raciocínio semelhante na decisão impugnada. Verificou, em primeiro lugar, que os auxílios em causa reduziam os custos normais das empresas de um sector particular, o transporte rodoviário de mercadorias por contra de outrem, numa região particular, a Região Friuli-Venezia Giulia, o que podia acarretar uma distorção da concorrência (ponto VI, último parágrafo, da decisão impugnada). Concluiu que, «reforçando a posição das empresas de um sector particular que participam nas trocas comerciais intracomunitárias, estas devem ser consideradas afectadas para efeitos do n.º 1 do artigo 92.º do Tratado» (ponto VII, último parágrafo, da decisão impugnada).
- 43 Importa, assim, analisar o mérito destas apreciações tendo em vista as circunstâncias do caso concreto e os argumentos da recorrente.

- 44 No que respeita, em primeiro lugar, à argumentação da recorrente baseada no montante pouco elevado dos auxílios controvertidos, importa recordar que, segundo jurisprudência assente, mesmo um auxílio de uma importância relativamente pequena é susceptível de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, quando, como no caso em apreço, o sector no qual opera a empresa que dele beneficia se caracteriza por uma forte concorrência (acórdão Vlaams Gewest/Comissão, já referido, n.º 49).
- 45 No caso concreto, contrariamente ao que alega a recorrente, os regimes de contingentamento em vigor, de 1969 a 1993, no mercado do transporte rodoviário internacional e, de 1990 a 1998, no da cabotagem permitiram a criação de uma situação de concorrência efectiva dentro dos limites dos contingentes fixados, susceptível de ser afectada pela concessão dos auxílios em causa, como já sublinhou este Tribunal no acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido (n.º 92). Com efeito, por força das disposições pertinentes dos Regulamentos n.ºs 1018/68, 4059/89 e 3118/93, as autorizações comunitárias, elaboradas em nome do transportador e utilizáveis para um único veículo, eram concedidas, no âmbito dos contingentes nacionais, por um período de um ano para o transporte internacional e de dois meses para a cabotagem. Durante estes períodos de validade, os titulares de uma autorização de transporte internacional ou de uma autorização de cabotagem encontravam-se habilitados a efectuar, com um veículo, sem limitações, transportes de mercadorias entre os Estados-Membros da sua escolha ou no interior de qualquer Estado-Membro.
- 46 Além disso, em razão da estrutura do mercado — caracterizada, no sector dos transportes rodoviários de mercadorias, pela presença de um grande número de empresas de pequena dimensão — mesmo um auxílio relativamente modesto é susceptível de reforçar a posição da empresa beneficiária em relação às posições dos seus concorrentes nas trocas comerciais intracomunitárias. Neste contexto, os efeitos de um auxílio de montante relativamente modesto sobre a concorrência e as trocas comerciais podem, portanto, não ser completamente dispiciendos. Daqui resulta que tal auxílio não pode ser considerado um auxílio de reduzida importância.
- 47 Dado que os auxílios controvertidos são susceptíveis de influenciar sensivelmente as trocas comerciais entre os Estados-Membros e a concorrência, a recorrida

considerou acertadamente que as condições enunciadas pelo artigo 92.º, n.º 1, do Tratado estavam reunidas no caso vertente. Neste aspecto, a decisão impugnada não viola o princípio da segurança jurídica. Efectivamente, o enquadramento comunitário dos auxílios a pequenas e médias empresas, de 20 de Maio de 1992, que introduziu a regra *de minimis* no que respeita aos auxílios de Estado concedidos às pequenas e médias empresas, e a comunicação de 6 de Março de 1996, relativa aos auxílios *de minimis*, excluem expressamente o sector dos transportes do campo de aplicação desta regra.

48 Finalmente, a Comissão fundamentou suficientemente a decisão impugnada quanto a este ponto, ao indicar, de maneira sucinta mas clara, as razões pelas quais os auxílios em causa são de natureza a afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros e a falsear a concorrência. Além disso, refutou as objecções formuladas pelo Governo italiano durante o procedimento administrativo. A este propósito, indicou, em especial, na decisão impugnada (ponto VII, segundo parágrafo), por um lado, que o enquadramento comunitário dos auxílios a pequenas e médias empresas, atrás referido, bem como a regra *de minimis*, só foram adoptados em 1992 e, por outro, que «essas normas não são aplicáveis ao sector dos transportes, nos termos do ponto 2.2 do referido [enquadramento], dado o facto de existirem normas especiais em matéria de concorrência neste domínio».

49 No que respeita, em segundo lugar, à acusação relativa à alegada inexistência de provas quanto à incidência efectiva dos auxílios controvertidos sobre as trocas comerciais intracomunitárias e sobre a concorrência, importa sublinhar que os auxílios de Estado preenchem as condições de aplicação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado quando ameaçam falsear a concorrência e são susceptíveis de influenciar as trocas comerciais entre Estados-Membros (acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, n.º 80 e os acórdãos citados).

50 Contrariamente às alegações da recorrente, não incumbia, portanto, à Comissão provar que os auxílios controvertidos tinham afectado a posição concorrencial de certas empresas de transportes.

- 51 Por outro lado, no que respeita ao argumento da recorrente de que a maioria das empresas beneficiárias dos auxílios em causa exercem exclusivamente a sua actividade a nível local, importa lembrar que, segundo jurisprudência assente, um auxílio pode ser susceptível de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros e de falsear a concorrência ainda que a empresa beneficiária, que se encontra em concorrência com produtores de outros Estados-Membros, não participe, ela própria, nas exportações. Esta situação pode igualmente dar-se quando não exista sobrecapacidade no sector em causa. Com efeito, quando um Estado-Membro concede um auxílio a uma empresa, a produção interna pode ser mantida ou aumentada, daí resultando que as hipóteses de as empresas estabelecidas noutros Estados-Membros exportarem os seus produtos para o mercado deste Estado-Membro sejam diminuídas
- 52 Nestas circunstâncias, foi correctamente que a Comissão não acolheu, na decisão impugnada (ponto VII), o argumento invocado pelo Governo italiano durante o procedimento administrativo, segundo o qual mais de 80% dos beneficiários são empresas muito pequenas, que efectuam exclusivamente transporte local, ao concluir que o carácter local da actividade não constitui um critério susceptível de excluir o facto de as trocas intracomunitárias serem afectadas, a partir da abertura parcial do mercado da cabotagem à concorrência em 1 de Julho de 1990.
- 53 Do mesmo modo, no que toca ao transporte internacional, parcialmente aberto à concorrência comunitária a partir de 1969 e completamente liberalizado desde 1 de Janeiro de 1993, a Comissão não acolheu, na decisão impugnada (ponto VII, décimo e décimo primeiro parágrafos), a objecção apresentada pelo Governo italiano, segundo a qual os transportadores da Região Friuli-Venezia Giulia apenas efectuam este tipo de transporte de forma muito reduzida, pelo que a concorrência que exercem nesta matéria é pouco significativa. Após ter salientado que o carácter limitado da concorrência não pode excluir a aplicação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado no sector dos transportes rodoviários, concluiu correctamente que os auxílios em causa reforçam a posição financeira e, nestes

termos, as possibilidades de acção dos transportadores rodoviários de mercadorias por conta de outrem da Região Friuli-Venezia Giulia em relação aos seus concorrentes e podem, por isso, ter uma incidência nas trocas comerciais entre Estados-Membros.

- 54 Daqui decorre que a actividade essencialmente local da maior parte dos beneficiários dos auxílios em causa e a existência de regimes de contingentamento não são susceptíveis de obstar à incidência destes auxílios nas trocas comerciais entre os Estados-Membros e na concorrência, como o Tribunal de Primeira Instância já declarou no acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido (n.ºs 91 a 97).
- 55 Por todos estes motivos, os fundamentos assentes em violação do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado e em fundamentação insuficiente devem ser julgados improcedentes.

Quanto à alegada violação do artigo 3.º, n.º 1, alíneas d) e e), do Regulamento n.º 1107/70, do artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado e da obrigação de fundamentação, bem como quanto à alegada impossibilidade de distinguir entre os auxílios considerados pela decisão impugnada compatíveis com o mercado comum e os auxílios que não o são e, conseqüentemente, de executar a decisão impugnada

Argumentos das partes

- 56 A recorrente defende que, ao concluir que a maior parte dos auxílios controvertidos não preenchiam as condições requeridas para beneficiar das

derrogações previstas pelo artigo 3.º, n.º 1, alíneas d) e e), do Regulamento n.º 1107/70 e pelo artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, a Comissão violou estas disposições e não fundamentou de forma circunstanciada a decisão impugnada quanto a este ponto.

- 57 Contesta, em primeiro lugar, a decisão impugnada na medida em que indica que os auxílios controvertidos não podem beneficiar da isenção prevista pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento n.º 1107/70, na medida em que não se inscreviam num plano de saneamento do sector em questão na acepção deste artigo nem visavam eliminar uma sobrecapacidade no sector. Contrariamente ao que alega a Comissão, todos os auxílios se inscreviam no quadro de um projecto de reestruturação eficaz do sector dos transportes rodoviários de mercadorias, no respeito pelas regras comunitárias, comunicado à instituição. Além disso, os auxílios à locação financeira para a aquisição de veículos novos não se destinavam a aumentar a capacidade — bloqueada pelo regime das licenças — mas a efectuar uma reestruturação qualitativa, com vista, nomeadamente, a pôr termo a uma exploração excessiva dos meios e do pessoal que tinha repercussões negativas em termos de segurança.
- 58 No que respeita, em segundo lugar, aos auxílios destinados ao financiamento de material para o transporte combinado, que beneficiava de uma isenção ao abrigo do artigo 3.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento n.º 1107/70, a região sublinha, nas suas observações sobre as consequências do acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, que o Tribunal de Primeira Instância não foi chamado a analisar esta questão no referido acórdão. Alega que a Comissão cometeu um erro de apreciação ao considerar que só 10% a 15% dos auxílios em causa podiam beneficiar da isenção. O artigo 3.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento n.º 1107/70 referia-se, genericamente, aos auxílios relativos aos «investimentos em equipamentos fixos e móveis necessários para o transbordo». Ora, todos os auxílios controvertidos preenchem esta condição. A este propósito, as autoridades italianas indicaram que a percentagem de 10% a 15% dos auxílios em causa, que tinham mencionado para os auxílios destinados ao financiamento de material

de transporte combinado, representava uma taxa média e que seria impossível verificar a utilização concreta dos materiais financiados e que se prestavam a uma utilização destinada tanto ao transporte rodoviário como ao transporte intermodal de contentores, caixas móveis e semi-reboques de uso combinado.

59 Além disso, a recorrente defende que as autoridades nacionais e regionais não têm possibilidade de identificar os auxílios a recuperar. Em razão da total falta de precisão da decisão impugnada no que respeita aos auxílios pertencentes à categoria referida no artigo 3.º do seu dispositivo, que declara compatíveis com o mercado comum os auxílios ao financiamento de materiais destinados ao transporte combinado, estas autoridades não estão em condições de executar a decisão impugnada.

60 Em terceiro lugar, os auxílios controvertidos preenchem as mesmas condições de isenção previstas pelo artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado. Destinam-se a facilitar o desenvolvimento da actividade económica de transporte, no respeito pelo ambiente e tendo em conta as particularidades regionais. Efectivamente, atendendo à sua especial situação geográfica, a Região Friuli-Venezia Giulia precisa de ser «defendida» — em razão da modesta quota internacional do transporte rodoviário de mercadorias detida pelas empresas estabelecidas na região — contra a concorrência dos países não pertencentes à Comunidade Europeia, como a Áustria (até 1994), a Croácia e a Eslovénia. Além disso, os auxílios em causa inscreviam-se num projecto de reestruturação qualitativa das empresas interessadas, o que resulta da própria natureza desses auxílios destinados à realização de objectivos bem definidos pela lei. Intervêm num sector que não se caracteriza por uma situação de sobre Capacidade, como, segundo a recorrente, a própria Comissão admitiu. Não pode ser atribuído nenhum alcance jurídico ao simples dado formal que constitui a inexistência de um acto das autoridades italianas ou regionais especificamente denominado «plano de reestruturação». Pelo contrário, há que apreciar o real e concreto alcance das medidas de auxílio no seu contexto económico. No caso vertente, os auxílios em causa, degressivos, de montante reduzido e na sua maior parte destinados a empresas muito pequenas, não foram de natureza a alterar as

condições das trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum. De resto, a região não deu seguimento aos pedidos de auxílio apresentados em 1994 e 1995.

- 61 Nas suas observações sobre o acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, e, na audiência, em resposta a uma pergunta do Tribunal, a região sugeriu que, no Projecto de Regulamento (CE) relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais a favor das pequenas e médias empresas (JO 2000, C 89, p. 15), a própria Comissão reconheceu que os auxílios concedidos às pequenas empresas no sector dos transportes deviam ser considerados compatíveis com o mercado comum, na acepção do artigo 87.º, n.º 3, CE. De facto, este projecto de regulamento de isenção por categoria, adoptado no uso dos poderes conferidos à Comissão pelo Regulamento (CE) n.º 994/98 do Conselho, de 7 de Maio de 1998, relativo à aplicação dos artigos 92.º e 93.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia a determinadas categorias de auxílios estatais horizontais (JO L 142, p. 1), não mencionava o sector dos transportes entre os sectores excluídos do âmbito de aplicação da isenção.
- 62 Em primeiro lugar, a recorrida defende, por seu lado, que as condições de aplicação do artigo 3.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento n.º 1107/70, relativo à existência de uma sobrecapacidade causadora de graves dificuldades estruturais no sector dos transportes e à existência de um plano de saneamento, não estão reunidas no caso vertente.
- 63 Em segundo lugar, contesta a interpretação da recorrente segundo a qual a derrogação visada no artigo 3.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento n.º 1107/70 deveria ter sido alargada à totalidade dos auxílios concedidos ao abrigo das leis controvertidas, incluindo os auxílios destinados à renovação do parque de veículos.
- 64 Em terceiro lugar, o artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado deveria ser interpretado no sentido de que os auxílios sectoriais só podem ser considerados

compatíveis se os seus efeitos negativos sobre as trocas comerciais e a concorrência forem compensados por benefícios concretos para o interesse comum e na condição de a compensação ser efectuada num quadro comunitário e não do ponto de vista de um único Estado-Membro (acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 15 de Setembro de 1998, *Breda Fucine Meridionali/Comissão*, T-126/96 e T-127/96, *Colect.*, p. II-3437, n.ºs 97 e seguintes e acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de Setembro de 1980, *Philip Morris/Comissão*, 730/79, *Colect.*, p. 2671, n.º 26). Nesta óptica, a preparação de um plano de reestruturação que indicasse pormenorizadamente os benefícios, para o interesse comum, do pagamento dos auxílios controvertidos poderia constituir, em princípio, uma acção de interesse comum susceptível de compensar os efeitos de distorção desses auxílios sobre a concorrência e as trocas comerciais.

Apreciação do Tribunal

65 No que respeita, em primeiro lugar, à aplicação do artigo 3.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento n.º 1107/70, cabe recordar que esta disposição apenas autoriza, sob certas condições, os auxílios concedidos para eliminar, no âmbito de um plano de saneamento, uma sobrecapacidade causadora de graves dificuldades estruturais.

66 Ora, no caso em apreço, não existe qualquer elemento nos autos que permita presumir a existência dessa sobrecapacidade. Resulta, pelo contrário, da decisão impugnada (ponto VIII, terceiro parágrafo) que, nas suas observações sobre a decisão de abertura do procedimento, as autoridades italianas salientaram que, na Região Friuli-Venezia Giulia, «não [existia] sobrecapacidade no sector mas, [...] pelo contrário, um subdimensionamento do parque de veículos em cerca de 20% em relação às necessidades reais, ou seja, uma exploração excessiva dos meios e do pessoal existente na região». Esta afirmação, que não foi contrariada

pelo Governo italiano, é corroborada pelo argumento que este invoca em conjunto com os recorrentes, segundo o qual os auxílios controvertidos pretendiam pôr cobro às dificuldades estruturais devidas a uma exploração excessiva do material e do pessoal.

- 67 Além disso, há que reconhecer que os regimes de auxílios em causa de modo algum se referem à necessidade de não aumentar a capacidade do sector e não introduzem qualquer condição tendo em vista evitar esse aumento. Acresce que a afirmação da recorrente segundo a qual os auxílios controvertidos faziam parte de um «projecto» de reestruturação do sector dos transportes rodoviários de mercadorias, apresenta um carácter demasiado genérico e não permite comprovar que esses auxílios se inscreviam num plano de saneamento que os tenha precedido e cuja execução tenha acompanhado, como exige o artigo 3.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento n.º 1107/70.
- 68 Em segundo lugar, a tese da recorrente segundo a qual a recorrida violou o artigo 3.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento n.º 1107/70, ao considerar, na decisão impugnada, que só 10% a 15% dos auxílios controvertidos se destinavam ao transporte combinado e podiam beneficiar, por esse facto, de uma derrogação ao abrigo dessa disposição, também não é procedente. Efectivamente, a recorrente limita-se a sugerir que o conjunto do material, mesmo não específico, utilizado no quadro do transporte combinado, é abrangido por esta disposição. Ora, tal interpretação é incompatível com a letra do artigo 3.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento n.º 1107/70, que isenta os auxílios que «tenham por objectivo facilitar o desenvolvimento dos transportes combinados», desde que se refiram, em especial, a «investimentos em equipamentos fixos e móveis necessários para o transbordo» ou a «investimentos em materiais de transporte especificamente adaptados aos transportes combinados e utilizados exclusivamente no transporte combinado». A tese defendida pela recorrente é igualmente inconciliável com os objectivos prosseguidos por esta disposição, conforme resultam dos quarto, quinto e sexto considerandos do Regulamento (CEE) n.º 3578/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, que altera o Regulamento n.º 1107/70 (JO L 364, p. 11), ou seja, alcançar rapidamente a coesão económica e social da Comunidade promovendo os «transportes combinados», especialmente sempre que constituam uma alternativa a adaptações em termos de infra-estruturas que não possam ser efectuadas a curto prazo, incentivar as pequenas e médias empresas a recorrerem a este tipo de transporte e promover o aperfeiçoamento de novas técnicas bimodais e de transbordo.

- 69 Além disso, a conclusão da Comissão segundo a qual 10% a 15% do total dos auxílios controvertidos se destinavam ao financiamento de material de transporte combinado, baseia-se nas informações fornecidas pelo Governo italiano no decurso do procedimento administrativo.
- 70 A este propósito, a Comissão indicou claramente, na decisão impugnada (pontos II e VIII, sétimo parágrafo), que, no quadro dos regimes de auxílios examinados, os auxílios ao transporte combinado, declarados compatíveis com o artigo 92.º, n.º 1, do Tratado ao abrigo do artigo 3.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento n.º 1107/70, se destinavam à compra de caixas móveis e de instalações de engate correspondentes em veículos e semi-reboques de utilização intermodal.
- 71 Nestas condições, a alegação da recorrente, relativa à impossibilidade de distinguir, na decisão impugnada, os auxílios destinados ao transporte combinado e, por esse facto, isentos, dos auxílios declarados incompatíveis com o mercado comum, é igualmente destituída de fundamento. Contrariamente à tese da recorrente, as autoridades nacionais ou regionais não estão, portanto, impossibilitadas de dar execução à decisão impugnada.
- 72 Em terceiro lugar, no que se prende com as derrogações a favor dos auxílios sectoriais referidos no artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, deve-se observar que, no caso concreto, os auxílios controvertidos não se inserem num dos enquadramentos comunitários que fixam, em função da finalidade prosseguida, as orientações que a Comissão se impõe na aplicação, nomeadamente, desta disposição. Embora os auxílios não se insiram num destes enquadramentos, são, não obstante, susceptíveis de beneficiar de uma derrogação, desde que visem facilitar o desenvolvimento de determinadas actividades sem com isso alterar as condições das trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comum, como prescreve o artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

- 73 Esta disposição foi interpretada pelo juiz comunitário no sentido de que as apreciações económicas no âmbito da aplicação desta disposição devem ser efectuadas num contexto comunitário, o que significa que a Comissão tem a obrigação de analisar o impacto de um auxílio sobre a concorrência e o comércio intracomunitário. Compete à Comissão, nessa análise, ponderar os efeitos benéficos do auxílio e os seus efeitos negativos sobre as condições das trocas comerciais e sobre a manutenção de uma concorrência não falseada (acórdãos do Tribunal de Justiça Philip Morris/Comissão, já referido, n.ºs 24 e 26, e de 14 de Setembro de 1994, Espanha/Comissão, C-278/92 a C-280/92, Colect., p. I-4103, n.º 51; acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 25 de Junho de 1998, British Airways e o./Comissão, T-371/94 e T-394/94, Colect., p. II-2405, n.ºs 282 e 283).
- 74 Ora, importa lembrar que o artigo 92.º, n.º 3, do Tratado confere à Comissão um largo poder de apreciação tendo em vista a adopção de uma decisão sobre a derrogação ao princípio da incompatibilidade dos auxílios de Estado com o mercado comum, descrito no n.º 1 deste artigo. A análise a que está obrigada a Comissão implica a tomada em consideração e a apreciação de factos e de circunstâncias económicas complexos. Dado que o juiz comunitário não pode substituir pela sua apreciação de facto, nomeadamente no plano económico, a apreciação feita pelo autor dessa decisão, a fiscalização do Tribunal neste caso particular deve limitar-se a verificar o cumprimento das regras de processo e de fundamentação, bem como a exactidão material dos factos, a ausência de erro manifesto de apreciação e de desvio de poder (v., por exemplo, acórdãos do Tribunal de Justiça, Philip Morris, já referido, n.ºs 17 e 24; de 21 de Março de 1990, Bélgica/Comissão, dito «Tubemeuse», C-142/87, Colect., p. I-959, n.º 56; de 21 de Março de 1991, Itália/Comissão, C-303/88, Colect., p. I-1433, n.º 34 e o acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 5 de Novembro de 1997, Ducros/Comissão, T-149/95, Colect., p. II-2031, n.º 63).
- 75 No caso em apreço, resulta do processo que, contrariamente às alegações das recorrentes, as autoridades italianas não forneceram, no decurso do procedimento administrativo, qualquer elemento preciso quanto, nomeadamente, a um plano concreto e detalhado de reestruturação do sector do transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem. Pelo contrário, indicaram que, no imediato, não era necessário qualquer plano de reestruturação e limitaram-se a fazer

referência a eventuais medidas com vista à racionalização do sector, através, nomeadamente, de medidas destinadas a encorajar as fusões e de incentivos ao transporte combinado e intermodal, as quais deveriam ser adoptadas em breve pela administração regional (relatório complementar, ponto 2 a 4, segundo parágrafo).

- 76 Nestas circunstâncias, a Comissão considerou acertadamente, no ponto VIII, décimo quarto parágrafo, da decisão impugnada, sem ultrapassar os limites do seu poder de apreciação, que os elementos à sua disposição não lhe permitiam demonstrar que os auxílios em causa eram acompanhados de uma acção de interesse comum, como um plano de reestruturação.
- 77 Além disso, a Comissão concluiu correctamente, no ponto VIII, décimo terceiro parágrafo, da decisão impugnada que alguns dos auxílios controvertidos, como os auxílios à locação financeira para aquisição do material circulante, com a finalidade de renovar o parque existente, que, de acordo com o relatório complementar, se caracterizava pela sua obsolescência, constituíam auxílios ao funcionamento, aos quais não é aplicável a derrogação prevista no artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado (acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 8 de Junho de 1995, Siemens/Comissão, T-459/93, Colect., p. II-1675, n.ºs 77 e 78). Com efeito, uma vez que a substituição de veículos antigos representa um custo que todas as empresas de transporte rodoviário devem normalmente suportar para poder continuar a oferecer os seus serviços no mercado a condições competitivas, estes auxílios reforçaram artificialmente a situação financeira das empresas beneficiárias em detrimento das empresas concorrentes.
- 78 Resulta do conjunto das considerações que precedem que os fundamentos assentes na violação do artigo 3.º, n.º 1, alíneas d) e e), do Regulamento n.º 1107/70, do artigo 92.º, n.º 3, alínea c), do Tratado e em falta de fundamentação, bem como na alegada impossibilidade de identificar os auxílios declarados compatíveis na decisão impugnada e, conseqüentemente, de dar execução a esta última, devem ser julgados improcedentes.

Quanto à qualificação pretensamente errada dos auxílios controvertidos como auxílios novos

Argumentos das partes

- 79 A recorrente alega que os auxílios em causa devem ser qualificados como auxílios existentes, uma vez que foram previstos por leis de 1981 e de 1985, anteriores à plena liberalização dos sectores em causa. Ao qualificá-los como auxílios novos na decisão impugnada, a Comissão cometeu uma violação grave das regras processuais previstas no artigo 93.º do Tratado.
- 80 Efectivamente, só a partir da abertura completa à concorrência do mercado do transporte rodoviário internacional de mercadorias, em 1 de Janeiro de 1993, e do mercado da cabotagem, em 1 de Julho de 1998, é que as subvenções concedidas nestes dois sectores passaram a ser susceptíveis de exercer uma incidência sobre as trocas comerciais e passaram, por esse facto, a poder ser qualificadas como «auxílios» na acepção do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Ora, resulta da letra e da ratio do artigo 93.º, n.º 3, do Tratado, que esta última disposição se baseia numa obrigação de notificação prévia do «projecto de auxílio» e numa obrigação de não execução desse projecto até à conclusão pela Comissão do procedimento de controlo. No momento da liberalização completa de um sector, os auxílios anteriormente instituídos não são, portanto, na opinião da recorrente, abrangidos por esta disposição, na medida em que já foram objecto de execução.
- 81 Nas suas observações escritas sobre as consequências do acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, a região recorda que, naquele acórdão (n.º 149), o Tribunal de Primeira Instância considerou errada a qualificação como auxílios novos dos auxílios concedidos, a partir de 1 de Julho de 1990, às empresas que efectuam exclusivamente transporte local, regional ou nacional.

- 82 No que respeita aos auxílios concedidos a empresas que efectuam transporte internacional, a região contesta a qualificação como auxílios novos, confirmada pelo Tribunal de Primeira Instância no referido acórdão, com o fundamento de que foram instituídas após a liberalização do mercado do transporte internacional, em 1969, pelo Regulamento n.º 1018/68, que instituiu um regime de contingentamento.
- 83 Alega que o sector do transporte internacional só podia, com efeito, ser considerado sujeito ao livre jogo da concorrência a partir da sua liberalização completa na sequência da instituição, pelo Regulamento n.º 881/92, que entrou em vigor em 1 de Janeiro de 1993, de um regime de «autorizações comunitárias» que subordinou o acesso ao mercado a critérios puramente qualitativos.
- 84 A tese segundo a qual a passagem de uma regulação do mercado baseada em critérios quantitativos para uma regulação baseada em critérios qualitativos constitui o critério que permite considerar que um sector está liberalizado, é confirmada, por analogia, pela análise do regime comunitário dos concursos públicos nos sectores de utilidade pública, instituído pela Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações (JO L 199, p. 84). Resulta dos décimo primeiro, décimo terceiro e décimo nono considerandos desta directiva que os mercados abertos à concorrência estão excluídos do seu campo de aplicação. Na sua comunicação ao abrigo do artigo 8.º da Directiva 93/38 (JO 1999, C 129, p. 11), a Comissão considerou que, por força deste artigo, estão excluídos do âmbito de aplicação da directiva um certo número de serviços de telecomunicações, na sequência da liberalização dos mercados de telecomunicações considerados. Ora, essa liberalização caracterizou-se pela passagem de um sistema de direitos especiais ou exclusivos (e, portanto, de limitações quantitativas) para um sistema de autorizações (e conseqüente selecção qualitativa).
- 85 Por seu turno, a Comissão indicou na audiência que já não punha em questão a qualificação de auxílios existentes, adoptada pelo Tribunal de Primeira Instância,

no acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, no que respeita aos auxílios concedidos, a partir de 1 de Julho de 1990, às empresas que efectuam exclusivamente transporte local, regional ou nacional (v., *supra*, n.º 31).

- 86 No entanto, explicou que, na decisão impugnada, esses auxílios tinham sido qualificados como auxílios novos na medida em que era previsível, para o Estado-Membro em causa, que tais medidas se tornariam, por ocasião da liberalização do mercado, auxílios de Estado na acepção do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado. Nestas condições, os princípios da segurança jurídica e da protecção da confiança legítima não impuseram que esses auxílios fossem qualificados como auxílios existentes. Foi também em conformidade com esses princípios que o Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 83 p. 1), não aplicável no caso vertente, previu — como excepção ao princípio segundo o qual são considerados auxílios existentes as medidas que passaram a ser auxílios na sequência da evolução do mercado — que «as medidas [que] se transformam em auxílios na sequência da liberalização de uma actividade provocada pela legislação comunitária [...] não serão consideradas auxílios existentes depois da data fixada para a liberalização». No caso vertente, a Comissão indicou que, no sector do transporte, não havia cabotagem antes da liberalização do sector pelo Regulamento n.º 4059/89.
- 87 Além disso, a Comissão afasta o argumento da região segundo o qual as subvenções só constituem auxílios de Estado, na acepção do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, a partir da liberalização completa do mercado em causa.
- 88 No caso vertente, as leis que prevêm os auxílios em causa deveriam ter sido notificadas à Comissão, dada a sua natureza de disposições que instituíam auxílios novos, aquando da sua adopção, respectivamente, em 1981 e 1985, na medida em que o mercado do transporte rodoviário internacional estava parcialmente aberto à concorrência intracomunitária desde 1969.

Apreciação do Tribunal

- 89 Dado que a Comissão não contesta a qualificação como auxílios existentes dos auxílios atribuídos, a partir da liberalização do mercado da cabotagem, às empresas que efectuam exclusivamente transporte local, regional ou nacional, adoptada no acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, basta recordar que um regime de auxílios instituído num mercado inicialmente fechado à concorrência deve ser considerado, a partir do momento da liberalização desse mercado, um regime de auxílios existente, desde que, no momento da sua instituição, não estivesse abrangido pelo artigo 92.º, n.º 1, do Tratado, o qual apenas é aplicável aos sectores abertos à concorrência, como já decidiu o Tribunal de Primeira Instância no acórdão acima referido (n.ºs 142 a 144, 146 e 147). Ora, no caso vertente, a Comissão admitiu, na audiência, que o sector da cabotagem estava fechado à concorrência comunitária, antes da sua liberalização pelo Regulamento n.º 4059/89.
- 90 Por outro lado, importa esclarecer que, contrariamente às explicações fornecidas pela recorrida na audiência, a aplicação, no momento da liberalização do sector da cabotagem, do regime dos auxílios novos instituído pelo artigo 93.º, n.º 3, do Tratado, aos auxílios instituídos neste sector antes da sua liberalização, não era previsível pelo Estado-Membro em causa unicamente com base nas disposições do Tratado. Na medida em que esses auxílios tinham sido instituídos quando o mercado ainda estava fechado à concorrência comunitária, os interessados apenas podiam considerar que tais auxílios estavam sujeitos ao regime dos auxílios existentes, na falta de disposições de execução precisas do artigo 93.º do Tratado que afastassem a qualificação de tais auxílios como auxílios existentes após a data fixada para a liberalização. De facto, o artigo 93.º, n.º 3, do Tratado apenas impõe, de forma expressa, uma obrigação de notificação no que respeita aos «projectos relativos à instituição ou alteração de quaisquer auxílios», a fim de os submeter ao controlo da Comissão antes da sua entrada em vigor.
- 91 Daqui decorre que os auxílios atribuídos a empresas que efectuem exclusivamente transporte local, regional ou nacional devem ser qualificados de auxílios

existentes e apenas podem, eventualmente, ser objecto de uma decisão de incompatibilidade que produza efeitos para o futuro, como decidiu o Tribunal de Primeira Instância no acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido (n.^{os} 147 e 148).

- 92 Ao invés, dado que o sector do transporte internacional rodoviário de mercadorias foi aberto à concorrência pelo Regulamento n.º 1018/68 a partir de 1969, os regimes de auxílios em causa, instituídos em 1981 e 1985, caíam claramente, quando foram instituídos, sob a alçada do artigo 92.º, do Tratado e, por isso, deviam ser considerados regimes de auxílios novos sujeitos, consequentemente, à obrigação de notificação prevista pelo artigo 93.º, n.º 3, do Tratado.
- 93 A este propósito, a tese da recorrente segundo a qual só os auxílios instituídos após a abertura completa do mercado à concorrência podiam ser qualificados como auxílios novos, não pode ser acolhida.
- 94 Efectivamente, como já foi decidido (v., *supra*, n.º 45), a instituição de um regime de contingentamento no sector do transporte internacional, a partir de 1969, criou uma situação de concorrência efectiva susceptível de ser falseada pela concessão dos auxílios controvertidos, que, em consequência, desde essa data, caíam sob a alçada do artigo 92.º, n.º 1, do Tratado.
- 95 Nestas condições, a analogia efectuada pela recorrente com o regime comunitário dos concursos públicos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações, instituído pela Directiva 93/38, fica privada de fundamento. De facto, naquele domínio, o critério da liberalização completa do mercado é aplicado para determinar o âmbito de aplicação do regime instituído pela directiva relativamente às regras aplicáveis em matéria de concursos públicos. Em

contrapartida, em matéria de auxílios de Estado, para que um auxílio seja susceptível de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros basta que o mercado em causa esteja aberto, mesmo parcialmente, à concorrência.

- 96 Por todas estas razões, o fundamento assente na qualificação errada dos auxílios em causa como auxílios novos apenas pode ser acolhido na medida em que tem por objecto os auxílios concedidos, a partir de 1 de Julho de 1990, às empresas que efectuam exclusivamente transporte local, regional ou nacional.
- 97 Como o Tribunal de Primeira Instância já decidiu no acórdão *Alzetta Mauro e o./Comissão*, já referido (n.º 150), a decisão impugnada deve, por isso, ser anulada na parte em que declara ilegais, no seu artigo 2.º, os auxílios pagos a partir de 1 de Julho de 1990 às empresas que efectuam exclusivamente transporte local, regional ou nacional, e em que ordena, no seu artigo 5.º, a sua recuperação.

Quanto à alegada violação dos princípios da protecção da confiança legítima e da proporcionalidade, bem como à alegada falta de fundamentação, no que diz respeito à recuperação dos auxílios em causa acrescidos de juros

Argumentos das partes

- 98 Segundo a recorrente, a obrigação de recuperar os auxílios controvertidos, imposta pelo artigo 5.º da decisão impugnada, é contrária aos princípios da protecção da confiança legítima e da proporcionalidade. A região e os beneficiários dos auxílios não podiam prever, em 1985, que esses auxílios,

regularmente atribuídos, seriam julgados ilegais doze anos mais tarde «exclusivamente por referência aos pagos a partir de 1 de Julho de 1990». A boa fé da região é, em sua opinião, confirmada pelo facto de ter imediatamente suspenso o pagamento dos auxílios em causa quando foi informada dos reparos da Comissão relativamente à sua compatibilidade com o Tratado.

- 99 Nas suas observações sobre as consequências do acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, a recorrente sublinhou que o Tribunal de Primeira Instância recordou nesse acórdão (n.º 158), que «circunstâncias excepcionais» podem permitir aos beneficiários de um auxílio invocar a sua confiança legítima na regularidade deste auxílio, mesmo que este não tenha sido notificado em conformidade com o artigo 93.º, n.º 3, do Tratado. Ora, segundo a jurisprudência, tais «circunstâncias excepcionais» poderiam consistir no grande lapso de tempo decorrido antes da adopção da decisão impugnada (acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de Novembro de 1987, RSV/Comissão, 223/85, Colect., p. 4617).
- 100 A Comissão indica que a obrigação de recuperação imposta na decisão impugnada é extensiva aos auxílios pagos às empresas que exercem actividades de transporte internacional desde 1981.
- 101 Recorda que as empresas beneficiárias de um auxílio só podem, salvo circunstâncias excepcionais, invocar a sua confiança legítima na regularidade deste auxílio se este tiver sido concedido no respeito do procedimento previsto no artigo 93.º, n.º 3, do Tratado.

Apreciação do Tribunal

- 102 Importa recordar, a título preliminar, que o Tribunal de Primeira Instância já decidiu, no acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido (n.ºs 162 a 166),

que o artigo 5.º do dispositivo da decisão impugnada, relativos aos auxílios declarados incompatíveis com o mercado comum pelo artigo 4.º do dispositivo, deve ser compreendido no sentido de que impõe a recuperação dos auxílios concedidos a partir de 1 de Julho de 1990 às empresas que efectuam transporte local, regional ou nacional, bem como dos concedidos às empresas que efectuam transporte internacional após a instituição dos regimes de auxílios em causa.

103 Cabe recordar igualmente que os auxílios concedidos a empresas que exercem uma actividade de transporte local, regional ou nacional não se encontram sujeitos a uma obrigação de restituição, porque constituem, tal como decidido (v., *supra*, n.ºs 89 a 91), auxílios existentes, os quais apenas podem ser objecto de uma declaração de incompatibilidade *ex nunc*.

104 Compete, por isso, ao Tribunal verificar se a decisão impugnada, na parte em que impõe a recuperação dos auxílios concedidos às empresas que exercem uma actividade de transporte internacional, acrescidos de juros, é compatível com os princípios da proporcionalidade e da protecção da confiança legítima, invocados pela recorrente.

105 No que diz respeito, antes de mais, à alegada violação do princípio da proporcionalidade, importa lembrar que, na medida em que a supressão de um auxílio ilegal mediante recuperação, acrescido de juros, é a consequência lógica da verificação da sua incompatibilidade com o mercado comum e visa apenas o restabelecimento da situação concorrencial anterior, esta obrigação não pode, em princípio, apresentar um carácter desproporcionado relativamente aos objectivos

dos artigos 92.º, 93.º e 94.º do Tratado (acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, n.º 169 e os acórdãos aí citados).

- 106 No caso em apreço, a recorrente não apresenta qualquer elemento concreto do qual se possa presumir que a obrigação de reembolso dos auxílios individuais das empresas que efectuam transporte internacional apresenta, considerando a incidência destes auxílios na concorrência, um carácter manifestamente desproporcionado em relação aos objectivos do Tratado.
- 107 Quanto à acusação assente na violação do princípio da protecção da confiança legítima, importa lembrar que só circunstâncias excepcionais podem legitimamente justificar a confiança dos beneficiários no carácter regular de um auxílio. Além disso, o reconhecimento de tal confiança legítima pressupõe, em princípio, que o auxílio tenha sido concedido respeitando o processo previsto no artigo 93.º do Tratado. Com efeito, um operador económico diligente deve, normalmente, estar em posição de verificar se este processo foi respeitado (acórdão Alzetta Mauro e o./Comissão, já referido, n.º 171 e os acórdãos aí citados).
- 108 No caso vertente, os regimes de auxílios em causa não foram notificados. Além disso, a recorrente não invoca nenhuma circunstância excepcional susceptível de justificar uma confiança legítima na regularidade dos auxílios pagos às empresas que efectuam transportes internacionais. Em especial, a adopção de uma decisão de incompatibilidade vários anos depois da concessão dos auxílios explica-se, na realidade, pela não notificação dos regimes de auxílios em causa pelo Estado-Membro. Neste caso, a recorrente não invoca nenhum atraso imputável à Comissão, contrariamente à situação examinada no acórdão RSV/Comissão, já referido (n.ºs 13 a 17), por si invocado.

- 109 Não se encontra, portanto, provado que a obrigação de restituir estes auxílios viole o princípio da protecção da confiança legítima.
- 110 Por outro lado, no que respeita à obrigação de recuperação dos auxílios incompatíveis com o mercado comum, o Tribunal de Primeira Instância já decidiu, no acórdão *Alzetta Mauro e o./Comissão*, já referido (n.º 176), que a decisão impugnada está suficientemente fundamentada. De facto, após ter demonstrado que os auxílios em causa acarretam uma distorção da concorrência na Comunidade entre as empresas de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem estabelecidas na Região Friuli-Venezia Giulia e as estabelecidas fora desta região (ponto VI, oitavo parágrafo), a Comissão conclui que a recuperação destes auxílios é necessária para o restabelecimento das «condições de concorrência equitativas» existentes antes da concessão dos mesmos (ponto IX, segundo parágrafo).
- 111 Daqui resulta que os fundamentos assentes em violação dos princípios da protecção da confiança legítima e da proporcionalidade, bem como na falta de fundamentação quanto à recuperação dos auxílios em causa, devem ser julgados improcedentes.
- 112 Daqui decorre que o presente recurso apenas deve ser julgado procedente na parte em que visa a anulação do artigo 2.º da decisão impugnada, na parte em que este artigo declara ilegais os auxílios concedidos a partir de 1 de Julho de 1990 às empresas que efectuem transporte local, regional ou nacional, e do artigo 5.º desta decisão, na parte em que impõe o reembolso desses auxílios.

Quanto às despesas

- 113 Nos termos do artigo 87.º, n.º 3, do Regulamento de Processo, se cada parte obtiver vencimento parcial, ou perante circunstâncias excepcionais, o Tribunal pode determinar que as despesas sejam repartidas entre as partes ou que cada uma das partes suporte as suas próprias despesas. Tendo a recorrente obtido vencimento parcial, há que condená-la a suportar as suas próprias despesas. A Comissão suportará as suas próprias despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (Quarta Secção Alargada)

decide:

- 1) O artigo 2.º da Decisão 98/182/CE da Comissão, de 30 de Julho de 1997, relativa aos auxílios concedidos pela região de Friuli-Venezia Giulia (Itália) às empresas de transporte rodoviário de mercadorias da região, é anulado na parte em que declara ilegais os auxílios concedidos a partir de 1 de Julho de 1990 às empresas que efectuem transporte local, regional ou nacional.

- 2) O artigo 5.º da Decisão 98/182 é anulado na parte em que obriga a República Italiana a recuperar estes auxílios.
- 3) Quanto ao restante, é negado provimento ao recurso.
- 4) Cada uma das partes suportará as suas próprias despesas.

Mengozzi

García-Valdecasas

Tiili

Moura Ramos

Cooke

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 4 de Abril de 2001.

O secretário

H. Jung

O presidente

P. Mengozzi