

RETTENS DOM (Fjerde Udvidede Afdeling)

4. april 2001 *

I sag T-288/97,

Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia ved advokaterne R. Fusco og Maresca,
og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøger,

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved P.F. Nemitz og P. Stancanelli,
som befuldmægtigede, bistået af advokat M. Moretto, og med valgt adresse i
Luxembourg,

sagsøgt,

* Processprog: italiensk.

angående en påstand om annullation af Kommissionens beslutning 98/182/EF af 30. juli 1997 om den støtte, som Friuli-Venezia Giulia-regionen (Italien) har ydet til regionens vejgodstransportvirksomheder (EFT 1998 L 66, s. 18),

har

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET I FØRSTE INSTANS
(Fjerde Udvidede Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, P. Mengozzi, og dommerne R. García-Valde-casas, V. Tiili, R.M. Moura Ramos og J.D. Cooke,

justitssekretær: fuldmægtig G. Herzig,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter mundtlig forhandling den 13. december 2000,

afsagt følgende

Dom

De relevante retsregler og sagens faktiske omstændigheder

- 1 I sin beslutning 98/182/EF af 30. juli 1997 angående den støtte, som Friuli-Venezia Giulia-regionen (Italien) har ydet til regionens vejgodstransportvirksom-

heder (EFT 1998 L 66, s. 18, herefter »den anfægtede beslutning«), erklærede Kommissionen en del af denne støtte uforenelig med fællesmarkedet og traf bestemmelse om tilbagebetaling af støtten med tillæg af renter. Den pågældende støtte var blevet udbetalt i henhold til en regional støtteordning, som ikke var blevet anmeldt til Kommissionen, til mindre vognmandsvirksomheder i Friuli-Venezia Giulia-regionen (herefter »regionen«), som for størstedelens vedkommende kun udfører lokal eller regional transport med et enkelt køretøj.

De relevante retsregler

- 2 De almindelige bestemmelser om statsstøtte i EF-traktatens artikel 92 (efter ændring nu artikel 87 EF) og EF-traktatens artikel 93 og 94 (nu artikel 88 EF og 89 EF) finder anvendelse på transportområdet, dog med forbehold af anvendelsen af de særlige bestemmelser i EF-traktatens artikel 77 (nu artikel 73 EF), der erklærer støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, for forenelige med traktaten.
- 3 Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT 1970 II, s. 309), som senest ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 543/97 af 17. marts 1997 (EFT L 84, s. 6), som er udstedt med hjemmel i EF-traktatens artikel 75 (efter ændring nu artikel 71 EF) og traktatens artikel 77 og 94, bekræfter i artikel 2, at traktatens artikel 92, 93 og 94 finder anvendelse på det pågældende område og indeholder endvidere visse særlige regler om denne støtte, for så vidt som den er specifik for virksomhed inden for denne sektor. Således bestemmes det nærmere, i hvilke tilfælde og under hvilke betingelser medlemsstaterne kan træffe samordningsforanstaltninger eller pålægge forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, og som indebærer ydelse af støtte i henhold til traktatens artikel 77.

- 4 For så vidt angår samordning af transportvæsenet er det i henhold til artikel 3, stk. 1, litra d), i forordning nr. 1107/70 på visse betingelser tilladt at yde støtte med det formål som led i en saneringsplan at fjerne en overkapacitet, som medfører alvorlige strukturelle vanskeligheder, og på denne måde bidrage til, at transportmarkedets behov opfyldes bedre. I øvrigt er det i henhold til bestemmelsens stk. 1, litra e), på visse betingelser tilladt at yde støtte med henblik på at fremme udviklingen af kombineret transport.
- 5 I forbindelse med etableringen af en fælles transportpolitik blev markedet for international godstransport ad landevej delvis liberaliseret i Fællesskabet gennem indførelse af en kontingentordning i 1969 ved Rådets forordning (EØF) nr. 1018/68 af 19. juli 1968 om oprettelse af et fællesskabskontingent for godstransport ad landevej mellem medlemsstater (JO L 175, s. 13, retsaksen foreligger ikke oversat til dansk). Som led i denne kontingentordning havde indehaverne i henhold til EF-tilladelserne ret til at udføre transport mellem medlemsstaterne i en periode på et år. Denne ordning var i kraft indtil den 1. januar 1993, hvor denne form for virksomhed blev liberaliseret fuldstændigt ved Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder (EFT L 95, s. 1).
- 6 For så vidt angår markedet for godstransport inden for en medlemsstat blev der ved Rådets forordning (EØF) nr. 4059/89 af 21. december 1989 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 390, s. 3), fra den 1. juli 1990 indført en overgangsordning for cabotage — dvs. for interne godstransporter i en medlemsstat, der udføres af transportvirksomheder, der har hjemsted i en anden medlemsstat — i form af gradvis åbning af et fællesskabskontingent. I henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgods-

transport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 279, s. 1), blev denne overgangsordning opretholdt indtil den endelige gennemførelse af den fuldstændige liberalisering af cabotagevirksomhed fra den 1. juli 1998.

Den omtvistede støtte

- 7 Legge regionale nr. 28 om støtte til fremme og udvikling af transport af interesse for regionen Friuli-Venezia Giulia og vejgodstransport udstedt af regionen Friuli-Venezia Giulia den 18. maj 1981 (herefter »lov nr. 28/1981«) traf i artikel 4, 7 og 8 bestemmelse om visse støtteforanstaltninger til fordel for vognmandsvirksomheder (herefter »vognmandsvirksomheder« eller »godstransportvirksomheder«) med hjemsted i regionen.

- 8 Lovens ordning blev erstattet af legge regionale nr. 4 af 7. januar 1985 om støtte til fremme og udvikling af transport af interesse for regionen Friuli-Venezia Giulia og vejgodstransport (herefter »lov nr. 4/1985«). Ved artikel 4, 5 og 6 i lov nr. 4/1985 blev der indført en regional støtteordning, der i det væsentlige svarede til ordningen i lov nr. 28/1981.

- 9 Disse love indeholdt tre foranstaltninger til fordel for vognmandsvirksomheder med hjemsted i regionen Friuli-Venezia Giulia:
 - a) årlig finansiering i højst ti år af 60% (til enkelte virksomheder) og 70% (til andelselskaber og koncerner) af den ved bekendtgørelse fastsatte

referencesats af renter af lån optaget (artikel 4 i lov nr. 28/1981 og nr. 4/1985) til:

- at opbygge virksomhedens infrastruktur (opførelse, køb, udvidelse, færdiggørelse og modernisering af nødvendige lokaler til virksomhedens virke, herunder til oplagring, opbevaring og håndtering af varer)

 - køb, udvikling og fornyelse af anlæg og inventar samt interne transportmidler og vejtransportmidler
- b) finansiering af omkostningerne ved leasing over tre eller fem år af nye vogne, anhængere og sættevogne og udskiftelige karrosserier til vejgodstransport og af installationer, maskiner og udstyr til brug, vedligeholdelse og reparation af vogne og til håndtering af gods med op til 25% (til enkelte virksomheder) og 30% (til andelsselskaber og koncerner) af købsprisen. Denne støtte, som havde hjemmel i artikel 7 i lov nr. 28/1981 og artikel 5 i lov nr. 4/1985, blev for alle støttemodtagere ved senere regionale love nedsat til 20% og siden til 15% af købsprisen
- c) årlig finansiering til koncerner og andre selskabsformer af op til 50% af investeringer i opførelse eller køb af nødvendige installationer og udstyr til varetagelse af koncernens eller selskabets formål eller med henblik på at bidrage til administration og udvikling af fællesfaciliteter i form af garager,

vedligeholdelse og reparation af vogne, installationer og udstyr i forbindelse hermed (artikel 8 i lov nr. 28/1981 og artikel 6 i lov nr. 4/1985).

- 10 Ifølge de oplysninger, de italienske myndigheder oversendte til Kommissionen den 18. november 1996, var der for perioden mellem 1985 og 1995 afsat 13 mia. ITL (6,7 mio. EUR) i bevillinger til støtten i artikel 4 i lov nr. 4/1985, og der var godkendt 155 ansøgninger. Gennemsnitligt lå niveauet for den ydede støtte på mellem 13 og 26% af låneomkostningerne og renterne af lånene. For perioden mellem 1981 og 1985 var der afsat et beløb på 930 mio. ITL (0,4 mio EUR), og der var godkendt 14 ansøgninger i denne periode (punkt II i den anfægtede beslutning).

- 11 Ifølge samme kilde var der afsat 23,3 mia. ITL (11,8 mio. EUR) i bevillinger til støtten i artikel 5 i lov nr. 4/1985 i perioden mellem 1985 og 1995, og der var i denne periode godkendt 1 691 ansøgninger med en gennemsnitlig finansiering af 19%. I 1993 blev der godkendt 83 ansøgninger, og støtteniveauet var på 10%. Fra 1981 til 1985 blev der godkendt 305 ansøgninger, og 5,79 mia. ITL (2,9 mio. EUR) blev udbetalt i støtte (punkt II i den anfægtede beslutning).

- 12 Ifølge de oplysninger, den italienske regering tilsendte Kommissionen efter indledningen af den administrative procedure, skulle den støtte, der blev ydet i medfør af artikel 6 i lov nr. 4/1985, gå til investeringer i kombineret transport, dvs. anskaffelse af vekselsbeholdere og tilhørende sammenkoblinger til multimodale køretøjer og sættevogne. Ifølge de nævnte oplysninger udgjorde denne støtte 10-15% af det samlede bevilgede støttebeløb (punkt II og punkt VIII, syvende og ottende afsnit, i den anfægtede beslutning).

- 13 Det fremgår af den anfægtede beslutning (punkt II, niende afsnit), at de italienske myndigheder i deres bemærkninger til Kommissionen gentagne gange havde understreget, at støtteudbetalingerne blev indstillet i 1995 som følge af Kommissionens bemærkninger til den indførte støtteordning.

Den administrative procedure og indholdet af den anfægtede beslutning

- 14 Da Kommissionen blev bekendt med lov nr. 4/1985 i forbindelse med undersøgelsen af en anden sag vedrørende statsstøtte i en senere regionallov, anmodede den ved skrivelse af 29. september 1995 de italienske myndigheder om at oversende den alle de nødvendige lovbestemmelser, dokumenter og oplysninger med henblik på at kunne bedømme foreneligheden af støtteordningen i lov nr. 4/1985 med fællesmarkedet. I skrivelsen fremhævede Kommissionen, at medlemsstaterne er forpligtet til forudgående at meddele Kommissionen planer om indførelse eller ændring af støtte, og at de ikke må gennemføre de planlagte foranstaltninger, før den fastsatte procedure er blevet afsluttet med en endelig afgørelse.
- 15 Efter brevveksling med de italienske myndigheder blev lovteksten til lov nr. 4/1985 overdraget til Kommissionen under et møde den 18. juli 1996, og der blev fremsendt supplerende oplysninger til den den 18. november 1996.
- 16 I skrivelse af 14. februar 1997 gav Kommissionen den italienske regering meddelelse om, at den havde besluttet at indlede en procedure i medfør af traktatens artikel 93, stk. 2, med hensyn til støtteordningen til fordel for vognmandsvirksomheder i lov nr. 4/1985 og 28/1981 (EFT C 98, s. 16). Kommissionen opfordrede de italienske myndigheder og berørte tredjemænd til at fremsætte bemærkninger og fremlægge alle nødvendige dokumenter og oplysninger med henblik på at undersøge, om den pågældende støtte var

forenelig med fællesmarkedet. Kommissionen modtog den italienske regerings bemærkninger den 3. april 1997 (Friuli-Venezia Giulia-regionens supplerende rapport, som var bilagt skrivelsen af 27.3.1997 fra Den Italienske Republiks Faste Repræsentation, herefter »den supplerende rapport«).

- 17 Den 30. juli 1997 afsluttede Kommissionen sagen og vedtog den anfægtede beslutning. Beslutningens dispositive del har følgende ordlyd:

»Artikel 1

Den støtte, der blev ydet i henhold til [...] regionallov nr. 28/81 og nr. 4/85 [...] indtil den 1. juli 1990 til fordel for transportvirksomheder, der udelukkende virkede på nationalt, regionalt eller lokalt plan, udgør ikke statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1.

Artikel 2

Tilskud, der ikke er omfattet af artikel 1 i nærværende beslutning, udgør statsstøtte efter traktatens artikel 92, stk. 1, og er ulovlige, da procedurereglerne i traktatens artikel 93, stk. 3, ikke er overholdt i forbindelse med støttens indførelse.

Artikel 3

Tilskud, der er ydet til finansiering af transportmateriel, som er specielt udformet med henblik på kombineret transport og udelukkende anvendes hertil, udgør støtte efter EF-traktatens artikel 92, stk. 1, men er forenelige med fællesmarkedet, jf. artikel 3, stk. 1, litra e), i forordning (EØF) nr. 1107/70.

Artikel 4

Tilskud, der er ydet efter den 1. juli 1990 til virksomheder, der var beskæftiget med lokal, regional eller national transport, og til virksomheder med internationale transportaktiviteter, er ikke forenelige med fællesmarkedet, eftersom de hverken opfylder betingelserne i undtagelsesbestemmelserne i EF-traktatens artikel 92, stk. 2 og 3, eller betingelserne i forordning (EØF) nr. 1107/70.

Artikel 5

Italien indstiller støtteforanstaltningen i artikel 4. Støtten tilbagebetales efter de nationale retsregler, med tillæg af renter, der beregnes efter den referencesats, der anvendes til vurdering af nationale støtteordninger, og med virkning fra datoen for støttens udbetaling og indtil datoen for den faktiske tilbagebetaling.

[...]«

- 18 I sin begrundelse for den anfægtede beslutning sondrede Kommissionen mellem vejgodstransportmarkedet på nationalt, regionalt og lokalt plan og markedet for international vejgodstransport (punkt VII, 3.-11. afsnit, i den anfægtede beslutning).
- 19 Da det første af disse markeder var lukket for konkurrence, før forordning nr. 4059/89, der indførte kontingenter for cabotage, trådte i kraft den 1. juli 1990, fastslog Kommissionen, at den støtte, der var ydet inden denne dato til transportvirksomheder, der udelukkende opererede på nationalt, regionalt eller lokalt plan, ikke kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og således ikke var statsstøtte i traktatens artikel 92, stk. 1's forstand. Støtte ydet efter denne dato var til gengæld statsstøtte i denne bestemmelses forstand, for så vidt som en sådan støtte kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- 20 For så vidt angår markedet for international transport konstaterede Kommissionen, at det havde været åbnet for konkurrence inden for Fællesskabet siden 1969, hvor forordning nr. 1018/68 trådte i kraft. Den udledte heraf, at »støtten i henhold til lov nr. 4/85 og nr. 28/81 [har styrket] vognmandsvirksomhederne i Friuli-Venezia Giulia-regionen med hensyn til deres økonomiske stilling og handlemuligheder i forhold til konkurrenternes siden [...] 1969 for så vidt angår virksomheder, der udfører international transport, og støtten kan derfor påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne« (punkt VII, sidste afsnit, i den anfægtede beslutning).
- 21 Kommissionen undersøgte derefter, om der kunne gøres undtagelse for den støtte, den således havde fastslået måtte anses for statsstøtte, og fandt, at støtte til finansiering af materiel til kombineret transport kan nyde godt af undtagelsen i artikel 3, stk. 1, litra e), i forordning (EØF) nr. 1107/70, der omhandler støtte til fremme af kombineret transport. For så vidt angår de øvrige omhandlede former for støtte (herefter »den pågældende støtte« eller »den omtvistede støtte«) kunne de ikke være omfattet af undtagelsen i artikel 3, stk. 1, litra d), i forordning

nr. 1107/70, fordi der ikke var en situation med overkapacitet og en omstrukturingsplan for sektoren. Undtagelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, litra a) og c), for støtte til fremme af den økonomiske udvikling i visse regioner kan ikke anvendes, dels fordi der ikke var nogen regional udviklingsplan for alle regionens erhvervsgrøner, dels fordi det ikke var hele Friuli-Venezia Giulia-regionens område, der indgik i de områder, hvor undtagelsesbestemmelserne kan anvendes. For så vidt angår undtagelserne i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), der vedrører sektorstøtte, kunne de ikke anvendes på den pågældende støtte, fordi den ikke var ledsaget af nogen aktion af fælles interesse, som f.eks. en omstrukturingsplan for sektoren. Endvidere udgjorde støtten til leasing i forbindelse med køb af nye vogne driftsstøtte (punkt VIII, 13. afsnit, i den anfægtede beslutning).

- 22 Kommissionen konkluderede, at »den støtte, der er ydet i henhold til lov nr. 4/1985 og nr. 28/1981 til vejgodstransportvirksomheder i Friuli-Venezia Giulia-regionen, der udøver transportaktiviteter på nationalt plan efter den 1. juli 1990 eller internationale transportaktiviteter, [ikke var] forenelig med fællesmarkedet efter traktatens artikel 92« (punkt VIII, sidste afsnit, i den anfægtede beslutning).

Konnekse sager

- 23 Ved stævning registreret på Domstolens Justitskontor den 28. oktober 1997 har Den Italienske Republik anlagt sag med påstand, principalt, om annullation af den anfægtede beslutning, subsidiært om annullation af beslutningen, i det omfang den i artikel 5 pålægger tilbagesøgning af støtte ydet fra den 1. juli 1990 (sag C-372/97).

- 24 Ved dokumenter indleveret til Rettens Justitskontor mellem den 12. december 1997 og den 26. januar 1998 har 151 virksomheder, som havde fået udbetalt støtte fra Friuli-Venezia Giulia-regionen, også anlagt annullationssøgsmål til prøvelse af den anfægtede beslutning. Ved kendelse afsagt af formanden for Rettens Første Udvidede Afdeling den 16. juni 1998 blev disse sager forenet. Den mundtlige forhandling fandt sted den 15. september 1999. Ved dom af 15. juni 2000 annullerede Retten beslutningens artikel 2, i det omfang bestemmelsen erklærer den støtte, der var ydet fra den 1. juli 1990 til transportvirksomheder, der udførte lokal, regional eller national transport, for ulovlig, og påstanden om annullation af beslutningens artikel 5, i det omfang det pålægges Den Italienske Republik at tilbagesøge denne støtte. I øvrigt frifandt Retten Kommissionen (forenede sager 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 og T-23/98, Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 2319). Der er iværksat appel af dommen til Domstolen (sag C-298/00 P).

Retsforhandlinger og parternes påstande

- 25 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 10. november 1997 har sagsøgeren anlagt nærværende sag.
- 26 Ved processkrift indleveret den 19. februar 1998 har Kommissionen i medfør af procesreglementets artikel 114, stk. 1, påstået sagen afvist. Den 14. juli 1998 traf Retten i medfør af procesreglementets artikel 114, stk. 3, bestemmelse om at indlede den mundtlige forhandling, der kun skulle omfatte behandlingen af afvisningspåstanden. Ved Rettens dom af 15. juni 1999 (sag T-288/97, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia mod Kommissionen, Sml. II, s. 1871) blev afvisningspåstanden ikke taget til følge.
- 27 Efter ovennævnte dom har sagsøgeren ikke indgivet replik inden for den fastsatte frist, og den skriftlige forhandling er afsluttet den 10. februar 2000. I øvrigt har

sagsøgeren på Rettens anmodning den 4. september 2000 fremsat sine skriftlige bemærkninger med hensyn til virkningerne for den foreliggende sag af dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen. På grundlag af den refererende dommers rapport har Retten (Fjerde Udvidede Afdeling) besluttet at indlede den mundtlige forhandling.

28 Parterne har afgivet mundtlige indlæg og besvaret spørgsmål fra Retten i retsmødet den 13. december 2000.

29 Sagsøgeren har nedlagt følgende påstande:

— Principalt, den anfægtede beslutning annulleres.

— Subsidiært, beslutningens artikel 5, hvorefter den støtte, der er udbetalt fra den 1. juli 1990, skal tilbagebetales med tillæg af renter, annulleres.

— Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

30 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

— Frifindelse i det hele.

— Sagsøgeren tilpligtes at betale sagens omkostninger.

- 31 I retsmødet er Kommissionen fremkommet med sine bemærkninger med hensyn til, hvilke virkninger i relation til den foreliggende sag der må følge af dommen i sagen Mauro Alzetta mod Kommissionen. Kommissionen har frafaldet sine påstande om, at den frifindes, for så vidt som sagsøgeren har nedlagt påstand om annullation af den anfægtede beslutnings artikel 2, i det omfang bestemmelsen erklærer den støtte, der fra den 1. juli 1990 er ydet virksomheder, der udelukkende udfører lokal, regional eller national transport, ulovlig, og af beslutningens artikel 5, i det omfang bestemmelsen forpligter Den Italienske Republik til at tilbagesøge støtten.

Retlige bemærkninger

- 32 Til støtte for annullationspåstanden har sagsøgeren nærmere bestemt fremført en række anbringender, som kan sammenlægges og behandles på følgende måde: for det første tilsidesættelse af traktatens artikel 92, stk. 1, af retssikkerhedsprincippet og af begrundelsespligten, for det andet tilsidesættelse af traktatens artikel 92, stk. 3, og af artikel 3, stk.1, litra c), og artikel 3, stk. 1, litra d), og e), i forordning nr. 1107/70 og mangelfuld begrundelse, samt at det er umuligt at sondre mellem den støtte, der ifølge den anfægtede beslutning betragtes som forenelig med fællesmarkedet, og den, som ikke gør det, og følgelig at gennemføre beslutningen, for det tredje urigtig kvalificering af den omtvistede støtte som ny støtte, og for det fjerde tilsidesættelse af princippet om beskyttelse af den berettigede forventning og af proportionalitetsprincippet samt manglende begrundelse for tilbagesøgning af støtten.

Anbringenderne vedrørende tilsidesættelse af traktatens artikel 92, stk. 1, af retssikkerhedsprincippet og af begrundelsespligten

Parternes argumenter

- 33 Sagsøgeren har understreget, at den omtvistede støtte er ubetydelig og er udbetalt til små og mellemstore virksomheder. Støtten kan derfor ikke antages at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne. I sine bemærkninger vedrørende dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen har sagsøgeren gjort gældende, at dommen (i præmis 84 ff.) er selvmodsigende på det punkt. Retten har således dels fastslået, at det på grundlag af den omstændighed, at den omtvistede støtte er ubetydelig, og at de støttemodtagende virksomheder er relativt små, ikke kan udelukkes, at støtten påvirker konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne. På den anden side har Retten henvist til dom af 30. april 1998 (sag T-214/95, Vlaams Gewest mod Kommissionen, Sml. II, s. 717, præmis 49), hvori Retten fastslog, at »selv en relativt beskeden støtte kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, når der som i dette tilfælde er en skarp konkurrence i den sektor, hvor den støttemodtagende virksomhed er beskæftiget«. En sektor, hvor markedsadgangen — som det var tilfældet med hensyn til international landevejstransport indtil 1992 og cabotagevirksomhed indtil 1998 — var undergivet en kontingentordning, kan ifølge sagsøgeren ikke antages at være en sektor, hvor der »er en skarp konkurrence«.
- 34 Til støtte for synspunktet har sagsøgeren som svar på et spørgsmål fra Retten i retsmødet henvist til, at der i regionen er et betydeligt antal vejgodstransportvirksomheder, hvorimod Den Italienske Republik kun fik tildelt et relativt begrænset antal transporttilladelser. Navnlig har flere tusinde virksomheder i regionen kun et enkelt køretøj og er slet ikke i stand til at udføre internationale transporter. De største virksomheder har mellem 100 og 150 køretøjer, hvilket svarer til mindre transportvirksomheder i de øvrige medlemsstater. Mens kontingentordningen var gældende for international transport, fik Den Italienske

Republik højest tildelt 7 770 tilladelser, nemlig i 1992. I de foregående år var dette tal betydeligt lavere. For så vidt angik cabotagevirksomhed blev der meddelt 3 520 tilladelser i 1993, et tal, som steg med 30% pr. år, indtil markedet blev liberaliseret fuldstændigt den 1. januar 1998. Mens kontingentordningerne var gældende, var konkurrencen således ifølge sagsøgeren stærkt begrænset, nærmest ikke-eksisterende.

- 35 Sagsøgeren har tilføjet, at den omtvistede støtte logisk set må sammenlignes med den såkaldte »de minimis-støtte«, som er undtaget fra den anmeldelsespligt, der er omhandlet i punkt 3.2 i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder, som blev vedtaget af Kommissionen den 20. maj 1992 (EFT C 213, s. 2), og som er blevet ændret ved meddelelsen af 6. marts 1996 om de minimis-støtteordninger (EFT C 68, s. 9) og erstattet af Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder af 23. juli 1996 (EFT C 213, s. 4). Når Kommissionen i den anfægtede beslutning (punkt VII, andet afsnit) blot har henvist til det generelle indhold af ovennævnte retsakter og udelukket støtte, som ydes inden for transportsektoren, fra de minimis-reglen med henvisning til, at den er omfattet af særlige regler, har Kommissionen ifølge sagsøgeren tilsidesat begrundelsespligten og retssikkerhedsprincippet. Med hensyn til statsstøtte er Kommissionen, uanset hvilken sektor det drejer sig om, og under alle omstændigheder i mangel af specifikke bestemmelser, forpligtet til at lade sig inspirere af de generelle kriterier, der er baggrunden for konkurrencepolitikken og konkurrencereglernes retlige karakter.

- 36 Sagsøgeren har endvidere henvist til, at næsten alle støttemodtagere udøver deres aktiviteter inden for deres regionale område. Kommissionen har i den forbindelse blot påpeget, at der er en risiko for, at støtten påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og konkurrencen, idet den har fastslået, at virksomhederne i Friuli-Venezia Giulia-regionen som udgangspunkt konkurrerede med alle andre

italienske transportvirksomheder og med EF-transportvirksomheder, der udførte cabotage i Italien. Kommissionen har navnlig ikke godtgjort, at visse EF-virksomheder, der havde cabotagetilladelse, var blevet påført et tab som følge af den omtvistede støtte.

- 37 Sagsøgeren har endelig anført, at Kommissionen burde have ført bevis for, at den omtvistede støtte havde forstærket stillingen for de virksomheder, der opererede på det internationale transportmarked indtil udløbet af kontingentordningen den 31. december 1992. Vognmandsvirksomhederne i Friuli-Venezia Giulia-regionen har imidlertid kun en marginal andel af dette marked, hvorfor den omtvistede støttes påvirkning af markedet har været ubetydelig.
- 38 Af alle ovennævnte grunde er betingelserne for at bringe traktatens artikel 92, stk. 1, i anvendelse ikke opfyldt i den foreliggende sag.
- 39 Heroverfor har Kommissionen anført, at den i den anfægtede beslutning udtrykkeligt har anført, hvorfor den omtvistede støtte måtte antages at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje konkurrencen. I beslutningen (punkt VII) har Kommissionen navnlig redegjort for, hvorfor de minimis-reglen ikke finder anvendelse i den foreliggende sag. I øvrigt er Kommissionen ikke forpligtet til at føre bevis for den reelle virkning af den omtvistede støtte.
- 40 Under den mundtlige forhandling bestred Kommissionen sagsøgerens synspunkt om, at de omhandlede kontingentordninger næsten bragte enhver form for

konkurrence til ophør. Kommissionen påpegede bl.a., at det internationale transportmarked var særdeles konkurrencepræget, idet der blev udstedt et betydeligt antal tilladelser, som gav indehaverne ret til at udføre internationale transporter uden begrænsning i et år.

Rettens bemærkninger

- 41 Indledningsvis bemærkes, at på statsstøtteområdet er de to betingelser for at bringe traktatens artikel 92, stk. 1, i anvendelse, vedrørende henholdsvis påvirkningen af samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejning af konkurrencen som hovedregel uløseligt forbundet. Navnlig er forholdet det, at når en finansiel støtte, som ydes af en stat, styrker en virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen inden for Fællesskabet, må det antages, at denne samhandel påvirkes af støtten (jf. dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen, præmis 81, og de deri nævnte afgørelser).
- 42 I den foreliggende sag har Kommissionen fremført en lignende argumentation i den anfægtede beslutning. Først konstaterede den, at den pågældende støtte reducerede de almindelige omkostninger for virksomhederne inden for en bestemt sektor, nemlig vejgodstransport, i en bestemt region, Friuli-Venezia Giulia-regionen, hvilket kunne medføre konkurrencefordrejning (punkt VI, sidste afsnit, i den anfægtede beslutning). Den konkluderede, at »når der sker en styrkelse af virksomheder inden for en bestemt sektor, som deltager i samhandelen mellem medlemsstaterne, må denne samhandel anses for påvirket efter traktatens artikel 92, stk. 1« (punkt VII, sidste afsnit, i den anfægtede beslutning).
- 43 Det skal derfor undersøges, om denne vurdering er rigtig under hensyn til sagens faktiske omstændigheder og sagsøgerens forskellige anbringender.

- 44 For så vidt for det første angår sagsøgerens argumenter om, at den omtvistede støtte er beskeden, bemærkes, at det fremgår af fast retspraksis, at selv en relativt beskeden støtte kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, når der som i dette tilfælde er en skarp konkurrence i den sektor, hvor den støttemodtagende virksomhed er beskæftiget (dommen i sagen Vlaams Gewest mod Kommissionen, præmis 49).
- 45 Som Retten allerede har understreget i dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen (præmis 92), er forholdet det, at i modsætning til, hvad sagsøgerne har gjort gældende, blev der med de kontingentordninger, der var gældende fra 1969 til 1993 på markedet for international vejtransport og fra 1990 til 1998 på cabotagemarkedet, inden for grænserne af de fastsatte kontingenter indført en faktisk konkurrencesituation, som kunne påvirkes af, at den pågældende støtte blev ydet. I medfør af de relevante bestemmelser i forordning nr. 1018/68, nr. 4059/89 og nr. 3118/93 blev EF-tilladelse, der udstedtes til transportvirksomheden personligt og kun kunne bruges til et enkelt køretøj, inden for de nationale kontingenter meddelt for en varighed af et år for så vidt angår international transport og to måneder for så vidt angår cabotage. I gyldighedsperioden havde indehaverne af en international transporttilladelse eller en cabotagetilladelse ret til med ét køretøj at udføre godstransport uden begrænsning henholdsvis mellem de medlemsstater, de måtte ønske, og inden for en hvilken som helst medlemsstat.
- 46 Endvidere bemærkes, at på grund af markedsstrukturen, som inden for vejgods-transportbranchen er kendetegnet ved mange små virksomheder, kan selv en relativt beskeden støtte styrke den støttemodtagende virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen inden for Fællesskabet. På denne baggrund kan selv en forholdsvis beskeden støtte have ikke ubetydelige virkninger på konkurrencen og samhandelen, og en sådan støtte kan derfor ikke anses for at være at ringe betydning.
- 47 Da den omtvistede støtte måtte antages at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og konkurrencen mærkbart, har Kommissionen med rette

kunnet fastslå, at de betingelser, der er opstillet i traktatens artikel 92, stk. 1, var opfyldt i den foreliggende sag. Ud fra dette synspunkt er den anfægtede beslutning ikke i strid med retssikkerhedsprincippet. I henhold til Fællesskabets rammebestemmelser af 20. maj 1992 for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder, hvorved de minimis-reglen blev indført med hensyn til statsstøtte til små og mellemstore virksomheder, samt meddelelsen af 6. marts 1996 om de minimis-støtteordninger er transportsektoren udtrykkeligt udelukket fra denne regels anvendelsesområde.

- 48 Endelig bemærkes, at Kommissionen i tilstrækkeligt omfang har begrundet den anfægtede beslutning på dette punkt, idet den på en kortfattet, men klar måde har anført grundene til, at den pågældende støtte kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje konkurrencen. Kommissionen har endvidere tilbagevist de bemærkninger, den italienske regering var fremkommet med under den administrative procedure. Kommissionen har i den anfægtede beslutning (punkt VII, andet afsnit) navnlig præciseret dels, at ovennævnte rammebestemmelser for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder samt de minimis-reglen først blev vedtaget i 1992, dels, at »disse regler ikke kan gøres gældende inden for transportsektoren, jf. punkt 2.2 i samme rammebestemmelser, da der allerede findes særlige konkurrenceregler på området«.
- 49 For så vidt for det andet angår anbringendet om, at Kommissionen ikke har bevist, at den omtvistede støtte faktisk påvirker samhandelen inden for Fællesskabet og konkurrencen, må det understreges, at statsstøtte opfylder betingelserne for, at traktatens artikel 92, stk. 1, bringes i anvendelse, når støtten truer med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne (jf. dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen, præmis 80, og de deri nævnte domme).
- 50 I modsætning til, hvad sagsøgeren har gjort gældende, påhvilede det således ikke Kommissionen at godtgøre, at den omtvistede støtte havde påvirket nærmere angivne transportvirksomheders konkurrencemæssige stilling.

- 51 Hvad dernæst angår sagsøgerens argument om, at størstedelen af de støttemodtagende virksomheder udelukkende driver virksomhed på lokalt niveau, bemærkes, at ifølge fast retspraksis kan støtte påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrøje konkurrencen, selv om den støttemodtagende virksomhed, som konkurrerer med producenter i andre medlemsstater, ikke selv eksporterer. En sådan situation kan også opstå, når der ikke er nogen overkapacitet i den pågældende sektor. Når en medlemsstat yder støtte til en virksomhed, kan den indenlandske produktion derved blive opretholdt eller forøget med den konsekvens, at chancerne for de virksomheder, der er etableret i de øvrige medlemsstater, for at eksportere deres produkter til denne medlemsstats marked herved bliver formindsket.
- 52 Under disse omstændigheder kunne Kommissionen med rette i den anfægtede beslutning (punkt VII) forkaste den italienske regerings argument under den administrative procedure om, at over 80% af støttemodtagerne var ganske små virksomheder, der kun udførte lokal transport, og fastslå, at aktivitetens lokale karakter ikke var et kriterium, på grundlag af hvilket det kunne udelukkes, at samhandelen inden for Fællesskabet blev påvirket fra den 1. juli 1990, hvor cabotagemarkedet delvis blev åbnet for konkurrence.
- 53 For så vidt angår den internationale transport, der delvis blev åbnet for konkurrence inden for Fællesskabet fra 1969 og fuldstændigt liberaliseret fra den 1. januar 1993, forkastede Kommissionen ligeledes i den anfægtede beslutning (punkt VII, tiende og ellefte afsnit) den italienske regering indsigelse om, at transportvirksomhederne i Friuli-Venezia Giulia-regionen kun i særdeles begrænset omfang var involveret i denne type transport, hvorfor den konkurrence, de udøvede på dette område, kun havde ringe betydning. Kommissionen fremhævede, at den begrænsede konkurrence ikke udelukkede anvendelsen af traktatens artikel 92, stk. 1, inden for vejtransportsektoren, og fastslog derefter

med rette, at den pågældende støtte styrkede den økonomiske situation og dermed handlemulighederne for vognmandsvirksomhederne i Friuli-Venezia Giulia-regionen i forhold til konkurrenternes og således kunne påvirke handelen mellem medlemsstaterne.

- 54 Som Retten allerede har fastslået i dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen (præmis 91-97), følger det heraf, at de omstændigheder, at de fleste støttemodtagere hovedsageligt drev virksomhed lokalt, og at der var kontingentordninger, således ikke kunne forhindre, at støtten påvirkede handelen mellem medlemsstaterne og konkurrencen.
- 55 Af disse grunde skal anbringenderne om tilsidesættelse af traktatens artikel 92, stk. 1, af retssikkerhedsprincippet og om manglende begrundelse forkastes.

Anbringenderne vedrørende tilsidesættelse af artikel 3, stk. 1, litra d), og e), i forordning nr. 1107/70, af traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), og af begrundelsespligten samt vedrørende den omstændighed, at det er umuligt at sondre mellem den støtte, der ifølge den anfægtede beslutning betragtes som forenelig med fællesmarkedet, og den, som ikke er det, og følgelig at gennemføre den anfægtede beslutning

Parternes argumenter

- 56 Sagsøgeren har anført, at når Kommissionen har fastslået, at de omtvistede støttebeløb for størstedelens vedkommende ikke opfyldte de betingelser, der

kræves for, at de er omfattet af undtagelserne i artikel 3, stk. 1, litra d) og e), i forordning nr. 1107/70 og traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), har den tilsidesat disse bestemmelser, ligesom den ikke i den anfægtede beslutning har givet en tilstrækkelig begrundelse på det punkt.

- 57 Sagsøgeren har for det første bestridt den anfægtede beslutning, for så vidt som det heri hedder, at den omtvistede støtte ikke kan være omfattet af undtagelsesbestemmelsen i artikel 3, stk. 1, litra d), i forordning nr. 1107/70, idet støtten ikke var led i en saneringsplan inden for den pågældende sektor i nævnte artikels forstand og ikke havde til formål at fjerne en overkapacitet i den pågældende sektor. I modsætning til, hvad Kommissionen har anført, var alle de pågældende støttebeløb et led i et projekt til effektiv omstrukturering af vejgodstransportbranchen. Projektet var i overensstemmelse med de fællesskabsretlige bestemmelser og er meddelt Kommissionen. Endvidere har støtten til leasing i forbindelse med køb af nye køretøjer ikke til formål at øge kapaciteten, som er blokeret i kraft af licensordningen, men at gennemføre en kvalitativ omstrukturering, bl.a. med henblik på at bringe en overudnyttelse af såvel ressourcer som ansatte til ophør, som har negative følger for sikkerheden.
- 58 Hvad for det andet angår den støtte, der er bestemt til finansiering af materiel til kombineret transport, og som er omfattet af en undtagelse i henhold til artikel 3, stk. 1, litra e), i forordning nr. 1107/70, har sagsøgeren i sine bemærkninger vedrørende retsvirkningerne af dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen påpeget, at Retten ikke kunne tage stilling til dette spørgsmål i den pågældende dom. Ifølge sagsøgeren har Kommissionen begået en skønsfejl ved at finde, at kun 10-15% af den pågældende støtte kunne være omfattet af undtagelsen. I artikel 3, stk. 1, litra e), i forordning nr. 1107/70 henvises der generelt til støtte vedrørende »investeringer i faste og mobile omladningsanlæg«. Alle de omtvistede støttebeløb opfylder denne betingelse. De italienske myndigheder har i den forbindelse præciseret, at den procentsats på 10-15% af de omtvistede støttebeløb, som myndighederne havde angivet med hensyn til støtte bestemt til finansiering af materiel til kombineret transport, udgjorde en

gennemsnitssats, og at det var umuligt at kontrollere den konkrete anvendelse af det materiel, der var finansieret, og som var bestemt såvel til transport på egne hjul som til intermodal transport af containere, vekslebeholdere og sættevogne til kombineret transport.

- 59 Sagsøgeren har tilføjet, at de nationale og regionale myndigheder umuligt kan identificere de støttebeløb, der skal tilbagebetales. Eftersom den anfægtede beslutning ikke indeholder nogen angivelser overhovedet med hensyn til de støttebeløb, der er omfattet af den kategori, der omhandles i artikel 3 i beslutningens dispositive del, hvorefter støtte til finansiering af materiel bestemt til kombineret transport erklæres forenelig med fællesmarkedet, kan de pågældende myndigheder ikke gennemføre den anfægtede beslutning.
- 60 For det tredje opfylder den omtvistede støtte ifølge sagsøgeren de betingelser, der er opstillet i undtagelsesbestemmelsen i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c). Støtten har til formål at fremme udviklingen af transportsektoren under behørig hensyntagen til miljøet og de særlige forhold, der gør sig gældende i regionen. I kraft af sin geografiske beliggenhed har Friuli-Venezia Giulia-regionen behov for at blive »beskyttet« — på grund af, at virksomhederne i regionen kun har en beskedent andel af det internationale vejgodstransportmarked — mod konkurrencen fra lande, der ikke tilhører Det Europæiske Fællesskab, som f.eks. Østrig (indtil 1994), Kroatien og Slovenien. Endvidere er støtten et led i et projekt til kvalitativ omstrukturering af de berørte virksomheder, hvilket fremgår af selve karakteren af den pågældende støtte, som har til formål at nå mål, som er defineret i lovgivningen. Støtten ydes inden for en sektor, som ifølge sagsøgeren ikke er kendetegnet af overkapacitet, hvilket Kommissionen i øvrigt selv har indrømmet. Den formelle omstændighed, at der ikke findes en retsakt fra de italienske eller de regionale myndigheder, som udtrykkeligt er betegnet »omstruktureringsplan«, kan ikke tillægges nogen retlig betydning. Tværtimod må der foretages en vurdering af støtteforanstaltningernes reelle og konkrete rækkevidde ud fra deres økonomiske sammenhæng. I den foreliggende sag har støttebeløbene, som er degressive, beskedne og for størstedelens vedkommende

bestemt til meget små virksomheder, ikke kunnet ændre samhandelsvilkårene på en måde, der er i strid med Fællesskabets interesser. Regionen har i øvrigt ikke imødekommet de ansøgninger om støtte, der blev indgivet i 1994 og 1995.

- 61 Regionen har i sine bemærkninger vedrørende dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen og som svar på et spørgsmål fra Retten i retsmødet påpeget, at i udkastet til Kommissionens forordning om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder (EFT 2000 C 89, s. 15) har Kommissionen selv anerkendt, at støtte, der ydes til mindre virksomheder i transportsektoren, skal betragtes som forenelig med fællesmarkedet som omhandlet i EF-traktatens artikel 87, stk. 3. Dette udkast til forordning om gruppefritagelse, der er vedtaget i medfør af de beføjelser, Kommissionen er tillagt i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 994/98 af 7. maj 1998 om anvendelse af artikel 92 og 93 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab på visse former for horisontal statsstøtte (EFT L 142, s. 1), nævner ikke transportsektoren blandt de sektorer, der er udelukket fra anvendelsesområdet for fritagelsen.
- 62 Heroverfor har Kommissionen for det første anført, at betingelserne for at bringe artikel 3, stk. 1, litra d), i forordning nr. 1107/70 i anvendelse, som vedrører spørgsmålet om, hvorvidt der er en overkapacitet, der medfører alvorlige strukturelle vanskeligheder inden for transportsektoren, og der foreligger en saneringsplan, ikke er opfyldt i den foreliggende sag.
- 63 Kommissionen har for det andet bestridt sagsøgerens fortolkning, hvorefter den i artikel 3, stk. 1, litra e), i forordning nr. 1107/70 omhandlede undtagelse burde have været udvidet til også at omfatte alle de støttebeløb, der er ydet i henhold til de omtvistede lovbestemmelser, herunder den støtte, der var bestemt til fornyelse af vognparken.
- 64 Kommissionen har for det tredje anført, at traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), må fortolkes således, at sektorbestemt støtte kun kan betragtes som forenelig med

fællesmarkedet, hvis dens negative virkninger på samhandelen og på konkurrencen udlignes af konkrete fordele for den fælles interesse og på betingelse af, at udligningen foretages på fællesskabsplan og ikke ud fra en enkelt medlemsstats synspunkt (jf. Rettens dom af 15.9.1998, forenede sager T-126/96 og T-127/96, BFM og EFIM mod Kommissionen, Sml. II, s. 3437, præmis 97 ff., og Domstolens dom af 17.9.1980, sag 730/79, Philip Morris mod Kommissionen, Sml. s. 2671, præmis 26). Ud fra dette synspunkt kan udarbejdelsen af en omstruktureringsplan, hvori det på detaljeret måde er angivet, hvilke fordele for den fælles interesse der er forbundet med udbetalingen af den omtvistede støtte, i princippet udgøre et tiltag i den fælles interesse, som kan udligne den pågældende støttes forvridende virkninger på konkurrencen og på samhandelen.

Rettens bemærkninger

- 65 For så vidt for det første angår anvendelsen af artikel 3, stk. 1, litra d), i forordning nr. 1107/70 bemærkes, at det i henhold til bestemmelsen kun under visse betingelser er tilladt at yde støtte med det formål som et led i en saneringsplan at fjerne en overkapacitet, som medfører alvorlige strukturelle vanskeligheder.
- 66 I den foreliggende sag kan der ikke på grundlag af nogen oplysninger i sagsakterne formodes at have været en sådan overkapacitet. Det fremgår tværtimod af den anfægtede beslutning (punkt VIII, tredje afsnit), at de italienske myndigheder i deres bemærkninger vedrørende beslutningen om at indlede proceduren påpegede, at Friuli-Venezia Giulia-regionen »ikke har overkapacitetsproblemer, men at vognparken tværtimod er ca. 20% mindre end det faktiske behov, dvs. at der sker en overudnyttelse af såvel ressourcer som ansatte inden for regionen«. Denne udtalelse understøttes af det argument, myndighederne sammen med sagsøgeren har fremført, om, at den omtvistede støtte havde til

formål at afhjælpe strukturelle vanskeligheder på grund af overudnyttelse af ressourcer og ansatte.

- 67 Endvidere må det konstateres, at der i de pågældende støtteordninger intetsteds nævnes, at kapaciteten i sektoren ikke må forøges, og at de ikke indeholder noget vilkår med henblik på at undgå en sådan forøgelse. I øvrigt er sagsøgerens argument om, at den omtvistede støtte var et led i et »projekt« til omstrukturering af vejgodstransportsektoren, meget generelt, og det kan ikke på grundlag heraf anses for bevist, at den pågældende støtte var et led i en saneringsplan, som gik forud for støtten, og som har været forbundet med dens gennemførelse, således som det kræves i henhold til artikel 3, stk. 1, litra d), i forordning nr. 1107/70.
- 68 For det andet bemærkes, at sagsøgerens synspunkt, hvorefter Kommissionen har tilsidesat artikel 3, stk. 1, litra e), i forordning nr. 1107/70, når den i den anfægtede beslutning har fastslået, at kun 10-15% af den omtvistede støtte var bestemt til kombineret transport og således kunne være omfattet af en undtagelse i henhold til den nævnte bestemmelse, heller ikke er holdbart. Sagsøgeren har blot anført, at alt materiel, også ikke nærmere angivet materiel, der anvendes i forbindelse med kombineret transport, er omfattet af den nævnte bestemmelse. En sådan fortolkning er imidlertid uforenelig med ordlyden af artikel 3, stk. 1, litra e), i forordning nr. 1107/70, hvorefter støtte, der »har til formål at lette udviklingen af kombineret transport«, er undtaget, navnlig når den vedrører »investeringer i faste og mobile omladningsanlæg« eller »investeringer i transportmateriel, der er specielt udformet med henblik på kombineret transport og udelukkende anvendes hertil«. Sagsøgerens synspunkt er ligeledes uforeneligt med de formål, der forfølges med bestemmelsen, således som de fremgår af fjerde, femte og sjette betragtning til Rådets forordning (EØF) nr. 3578/92 af 7. december 1992 om ændring af forordning (EØF) nr. 1107/70 (EFT L 364, s. 11), nemlig at det er nødvendigt hurtigt at få skabt økonomisk og social samhørighed inden for Fællesskabet ved at fremme »kombineret transport«, især når dette materiel frembyder et alternativ til infrastrukturændringer, som ikke kan gennemføres på kort sigt, men som kan virke som et incitament for små og mellemstore virksomheder til at benytte denne form for transport, og ved at udvikle nye bimodale teknikker og omladningsteknikker.

69 I øvrigt bemærkes, at Kommissionens konstatering, hvorefter 10-15% af den samlede støtte var bestemt til finansiering af materiel til kombineret transport, er baseret på oplysninger, som den italienske regering er fremkommet med under den administrative procedure.

70 I den forbindelse bemærkes nærmere, at Kommissionen i den anfægtede beslutning (punkt II og punkt VIII, syvende afsnit) udtrykkeligt har anført, at i forbindelse med de undersøgte støtteordninger var den støtte til kombineret transport, der i henhold til artikel 3, stk. 1, litra e), i forordning nr. 1107/70 var erklæret forenelig med traktatens artikel 92, stk. 1, bestemt til anskaffelse af vekselsbeholdere og tilhørende sammenkoblingsanordninger til multimodale køretøjer og sættevogne.

71 Sagsøgerens påstand om, at det ikke er muligt i den anfægtede beslutning at sondre mellem den støtte, der er bestemt til kombineret transport og således ikke er omfattet af den støtte, der er erklæret uforenelig med fællesmarkedet, er herefter også ubegrundet. I modsætning til, hvad sagsøgeren har hævdet, er det derfor ikke umuligt for de nationale og regionale myndigheder at gennemføre den anfægtede beslutning.

72 For det tredje bemærkes med hensyn til fritagelser for sektorstøtte omfattet af traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), at den omtvistede støtte ikke henhører under nogen af Fællesskabets rammebestemmelser, som afhængigt af støttens formål fastsætter de retningslinjer, som Kommissionen opstiller for sig selv i forbindelse med anvendelsen af bl.a. denne bestemmelse. Der kan dog ydes fritagelse for støtte, der ikke er omfattet af nogen af disse rammebestemmelser, når støtten har til formål at fremme udviklingen af visse erhvervsgrøner, og den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, jf. traktatens artikel 92, stk. 3, litra c).

- 73 Denne bestemmelse er blevet fortolket sådan af Fællesskabets retsinstanser, at de økonomiske vurderinger i forbindelse med anvendelsen af bestemmelsen skal foretages i en fællesskabssammenhæng, hvilket betyder, at der påhviler Kommissionen en forpligtelse til at undersøge støttens betydning for konkurrencen og samhandelen inden for Fællesskabet. I forbindelse med vurderingen påhviler det Kommissionen at afveje støttens gunstige virkninger og dens negative indvirkning på samhandelsvilkårene og konkurrencen (jf. Domstolens dom i sagen Philip Morris mod Kommissionen, præmis 24 og 26, og af 14.9.1994, forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, Spanien mod Kommissionen, Sml. I, s. 4103, præmis 51, samt Rettens dom af 25.6.1998, forenede sager T-371/94 og T-394/94, British Airways m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 2405, præmis 282 og 283).
- 74 Det bemærkes imidlertid, at traktatens artikel 92, stk. 3, tillægger Kommissionen et vidt skøn med hensyn til, om der skal vedtages en beslutning om at gøre undtagelse fra princippet i bestemmelsens stk. 1 om, at statsstøtte er uforenelig med fællesmarkedet. Den undersøgelse, Kommissionen skal foretage, indebærer inddragelse og vurdering af komplicerede økonomiske forhold. Da Fællesskabets retsinstanser ikke kan sætte deres vurdering af de faktiske omstændigheder, navnlig af økonomisk art, i stedet for den, der er anlagt af den institution, der har vedtaget beslutningen, må Rettens prøvelse begrænses til en kontrol af, at procedure- og begrundelseskravene er overholdt, at de faktiske omstændigheder er materielt rigtige, og at der ikke foreligger en åbenbart urigtig vurdering eller er begået magtfordrejning (jf. f.eks. Domstolens dom i sagen Philip Morris mod Kommissionen, præmis 17 og 24, og af 21.3.1990, sag C-142/87, Belgien mod Kommissionen, »Tubemeuse«-sagen, præmis 56, og af 21.3.1991, sag C-303/88, Italien mod Kommissionen, Sml. I, s. 1433, præmis 34, samt Rettens dom af 5.11.1997, sag T-149/95, Ducros mod Kommissionen, Sml. II, s. 2031, præmis 63).
- 75 Det fremgår af sagsakterne i den foreliggende sag, at de italienske myndigheder i modsætning til, hvad der er gjort gældende af sagsøgeren, ikke under den administrative procedure fremlagde nogen præcise oplysninger vedrørende navnlig en konkret og detaljeret omstruktureringsplan for vejgodstransportsektoren. Tværtimod oplyste de, at der for indeværende ikke var behov for en omstruktureringsplan, og henviste endvidere kun til eventuelle foranstaltninger til

rationalisering inden for sektoren, bl.a. i form af foranstaltninger til fremme af fusioner og tilskyndelser til kombineret og multimodal transport, der snarest skulle vedtages af den regionale forvaltning (den supplerende rapport, punkt 2, 3 og 4, andet afsnit).

- 76 På denne baggrund kunne Kommissionen i punkt VIII, 14. afsnit, i den anfægtede beslutning uden at overskride grænserne for sit skøn vurdere, at den ikke på grundlag af de foreliggende oplysninger kunne fastslå, at den pågældende støtte indgik i en aktion af fælles interesse som f.eks. en omstrukturingsplan.
- 77 Endvidere fastslog Kommissionen i punkt VIII, 13. afsnit, i den anfægtede beslutning med rette, at en del af den omtvistede støtte, f.eks. støtten til leasing i forbindelse med erhvervelse af nyt rullende materiel til udskiftning af den eksisterende vognpark, som ifølge den supplerende rapport var forældet, var driftsstøtte, med hensyn til hvilken undtagelsen i traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), ikke kan anvendes (jf. Rettens dom af 8.6.1995, i sag T-459/93, Siemens mod Kommissionen, Sml. II, s. 1675, præmis 77 og 78). Eftersom udskiftning af gamle køretøjer er en omkostning, som alle vognmandsvirksomheder sædvanligvis må afholde for fortsat at kunne tilbyde deres ydelser på konkurrencedygtige vilkår, styrkede denne støtte kunstigt de støttemodtagende virksomheders økonomiske situation til skade for de konkurrerende virksomheder.
- 78 Det fremgår af ovenstående bemærkninger, at anbringenderne om tilsidesættelse af artikel 3, stk. 1, litra d) og e), i forordning nr. 1107/70, af traktatens artikel 92, stk. 3, litra c), om manglende begrundelse samt om, at det er umuligt at identificere den støtte, der i henhold til den anfægtede beslutning er erklæret forenelig med fællesmarkedet, og følgelig gennemføre beslutningen, må forkastes.

Anbringendet om, at den omtvistede støtte fejlagtigt er kvalificeret som ny støtte

Parternes argumenter

- 79 Sagsøgeren har anført, at den pågældende støtte må kvalificeres som eksisterende støtte, idet den er indført ved love af 1981 og 1985, dvs. før den fuldstændige liberalisering af de pågældende sektorer. Når Kommissionen i den anfægtede beslutning har kvalificeret støtten som ny støtte, har den gjort sig skyldig i en grov tilsidesættelse af procedureforskrifterne i traktatens artikel 93.
- 80 Sagsøgeren har tilføjet, at først efter at det internationale godstransportmarked og cabotagemarkedet er blevet åbnet for konkurrence, dvs. henholdsvis den 1. januar 1993 og den 1. juli 1998, har støtte, der er ydet i de to sektorer, kunnet påvirke samhandelen og således kunnet kvalificeres som »støtte« som omhandlet i traktatens artikel 92, stk. 1. Det fremgår imidlertid af ordlyden af og den bærende tanke bag traktatens artikel 93, stk. 3, at denne bestemmelse er centreret om en forpligtelse til forudgående anmeldelse af en »påtænkt støtte« og en forpligtelse til ikke at gennemføre støtteprojektet, før Kommissionen har afsluttet kontrolproceduren. Efter den fuldstændige liberalisering af en sektor er støtteforanstaltninger, der er iværksat tidligere, ikke omfattet af ovennævnte bestemmelse, idet de allerede er blevet gennemført.
- 81 I sine skriftlige bemærkninger vedrørende retsvirkningerne af dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen har sagsøgeren påpeget, at Retten i den pågældende dom (præmis 149) fastslog, at den støtte, der var ydet efter den 1. juli 1990 til virksomheder, der udelukkende udfører lokal, regional og national transport, fejlagtigt var blevet anset for ny støtte.

- 82 For så vidt angår støtte, der er ydet virksomheder, som udfører international transport, har sagsøgeren bestridt, at den kan anses for ny støtte, hvilket Retten har bekræftet i ovennævnte dom, idet støtten er indført efter, at det internationale transportmarked blev liberaliseret i 1969 i henhold til forordning nr. 1018/68 om indførelse af en kontingentordning.
- 83 Sagsøgeren har endvidere anført, at den internationale transportsektor først kunne anses for at være undergivet fri konkurrence, efter at den var blevet fuldstændigt liberaliseret derved, at der i henhold til forordning nr. 881/92, som trådte i kraft den 1. januar 1993, blev indført en ordning med »EF-tilladelser«, hvorefter adgangen til markedet var undergivet rent kvalitative kriterier.
- 84 Synspunktet om, at overgangen fra en regulering af markedet, der er baseret på kvantitative kriterier, til en regulering, der er baseret på kvalitative kriterier, er det kriterium, på grundlag af hvilket det må antages, at en sektor er liberaliseret, bekræftes ved analogi af en nærmere gennemgang af den fællesskabsretlige ordning om offentlige kontrakter inden for de almenyttige områder, der blev indført ved Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (EFT L 199, s. 84). Det fremgår ifølge sagsøgeren af 11., 13. og 19. betragtning til direktivet, at de markeder, hvor der er konkurrence, er udelukket fra direktivets anvendelsesområde. Kommissionen anførte i sin meddelelse i henhold til artikel 8 i direktiv 93/38 (EFT 1999 C 129, s. 11), at i henhold til den nævnte artikel er en række tjenesteydelser inden for telekommunikationsområdet udelukket fra direktivets anvendelsesområde som følge af liberaliseringen af de omhandlede telekommunikationsmarkeder. Denne liberalisering var kendetegnet ved, at man gik over fra en ordning med særlige og eksklusive rettigheder (dvs. kvantitative begrænsninger) til en ordning med tilladelser (dvs. kvalitativ udvælgelse).
- 85 Kommissionen har heroverfor i retsmødet anført, at den ikke længere vil anfægte, at Retten i dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen kvalificerede

den støtte, der siden den 1. juli 1990 var ydet virksomheder, der udelukkende udfører lokal, regional og national transport, som eksisterende støtte (jf. ovenfor i præmis 31).

- 86 Kommissionen har imidlertid forklaret, at i den anfægtede beslutning var den pågældende støtte blevet kvalificeret som ny støtte, idet den berørte medlemsstat måtte forudse, at sådanne støtteforanstaltninger i forbindelse med liberaliseringen af markedet ville blive statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 92, stk. 1. Retssikkerhedsprincippet og princippet om beskyttelse af den berettigede forventning kunne derfor ikke tilsige, at den pågældende støtte skulle kvalificeres som eksisterende støtte. Dette er i øvrigt i overensstemmelse med de principper, der er opstillet i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EFT L 83, s. 1), som ikke finder anvendelse i den foreliggende sag, og hvorefter — det som en undtagelse fra princippet om, at foranstaltninger, der er blevet støtte som følge af markedsudviklingen, anses for eksisterende støtte — forholdet er det, at »når visse foranstaltninger bliver en støtte som følge af en liberalisering af en aktivitet ved fællesskabslovgivning, betragtes sådanne foranstaltninger ikke som eksisterende støtte efter den dato, der er fastsat for liberaliseringen«. For så vidt angår den foreliggende sag har Kommissionen præciseret, at der inden for transportsektoren ikke fandtes cabotagevirksomhed, før den pågældende sektor blev liberaliseret i henhold til forordning nr. 4059/89.
- 87 Kommissionen har endvidere afvist sagsøgerens argument om, at støtte først udgør statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 92, stk. 1, efter at det pågældende marked er blevet liberaliseret fuldstændigt.
- 88 Kommissionen har afslutningsvis anført, at de love, hvorved den omtvistede støtte blev indført, burde have været anmeldt til Kommissionen som bestemmelser om indførelse af ny støtte, da de blev vedtaget i henholdsvis 1981 og 1985, idet det internationale transportmarked delvist havde været åbent for konkurrence inden for Fællesskabet siden 1969.

Rettens bemærkninger

- 89 Da Kommissionen ikke har bestridt, at Retten i dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen kvalificerede den støtte, som efter liberaliseringen af cabotagemarkedet var ydet virksomheder, der udelukkende udfører lokal, regional og national transport, som eksisterende støtte, bemærkes blot, at en støtteordning, der er indført på et marked, der oprindeligt var lukket for konkurrence, må anses for en eksisterende støtteordning, når markedet liberaliseres, for så vidt som støtteordningen ikke ved indførelsen var omfattet af anvendelsesområdet for traktatens artikel 92, stk. 1, idet denne bestemmelse kun kan anses for at finde anvendelse på erhvervsgræne, der er åbne for konkurrence, således som Retten allerede har fastslået i ovennævnte dom (præmis 142, 143, 144, 146 og 147). I den foreliggende sag har Kommissionen i retsmødet indrømmet, at cabotagemarkedet var lukket for konkurrence inden for Fællesskabet, inden det blev liberaliseret ved forordning nr. 4059/89.
- 90 I øvrigt bemærkes, at det må præciseres, at i modsætning til de forklaringer, Kommissionen er fremkommet med i retsmødet, kunne den berørte medlemsstat ikke udelukkende på grundlag af traktatens bestemmelser forudse, at den ordning med hensyn til ny støtte, der blev indført ved traktatens artikel 93, stk. 3, i forbindelse med liberaliseringen af cabotagemarkedet ville finde anvendelse på den støtte, der var ydet på det pågældende marked, inden det blev liberaliseret. Eftersom den pågældende støtte var blevet indført, mens markedet fortsat var lukket for konkurrence inden for Fællesskabet, kunne de berørte kun være af den opfattelse, at støtten var omfattet af ordningen om eksisterende støtte, eftersom der ikke var udstedt konkrete gennemførelsesbestemmelser til traktatens artikel 93, hvorved en sådan støtte ikke blev kvalificeret som eksisterende støtte efter det tidspunkt, der var fastsat for liberaliseringen. I henhold til traktatens artikel 93, stk. 3, gælder der således udelukkende en udtrykkelig forpligtelse til at anmelde »enhver påtænkt indførelse eller ændring af støtteforanstaltninger«, således at Kommissionen kan foretage den fornødne kontrol, inden de iværksættes.
- 91 Som Retten har fastslået i dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen (præmis 147 og 148), følger det heraf, at støtte til virksomheder,

der udelukkende udfører lokal, regional og national transport, må anses for eksisterende støtte, og der kan i givet fald kun træffes en beslutning med virkning for fremtiden om, at støtten er uforenelig med fællesmarkedet.

- 92 Da det internationale vejgodstransportmarked derimod blev åbnet for konkurrence i 1969 i henhold til forordning nr. 1018/68, var de støtteordninger, der blev indført i 1981 og i 1985, allerede ved deres indførelse omfattet af anvendelsesområdet for traktatens artikel 92, stk. 1, og måtte således anses for nye støtteordninger, der derfor skal anmeldes som fastsat i traktatens artikel 93, stk. 3.
- 93 Sagsøgerens synspunkt, hvorefter kun støtte, der er ydet efter, at markedet er åbnet fuldstændigt for konkurrence, kan kvalificeres som ny støtte, kan herefter ikke tiltrædes.
- 94 Som Retten allerede har fastslået (jf. ovenfor i præmis 45), er der i kraft af, at der i 1969 blev indført en kontingentordning i den internationale transportsektor, opstået en situation med effektiv konkurrence, som kan forvrides ved ydelsen af den omtvistede støtte, som følgelig allerede fra det tidspunkt har været omfattet af anvendelsesområdet for traktatens artikel 92, stk. 1.
- 95 Sagsøgerens sammenligning med den fællesskabsretlige ordning for offentlige kontrakter inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation, der blev indført ved direktiv 93/38, er helt ubegrundet. Inden for det pågældende område anvendes kriteriet om fuldstændig liberalisering af markedet med henblik på at afgrænse anvendelsesområdet for den ordning, der er indført ved det pågældende direktiv, i forhold til de øvrige bestemmelser, der gælder med

hensyn til offentlige kontrakter. For så vidt angår statsstøtte er forholdet derimod det, at for at en støtte kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, er det tilstrækkeligt, at det pågældende marked er åbent for konkurrence, selv delvis.

- 96 Af alle disse grunde kan anbringendet om, at den omtvistede støtte fejlagtigt er anset for ny støtte, kun tiltrædes, for så vidt som det vedrører den støtte, der fra den 1. juli 1990 er ydet virksomheder, der udelukkende udfører lokal, regional eller national transport.
- 97 Som Retten allerede har fastslået i dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen (præmis 150), må den anfægtede beslutning derfor annulleres, for så vidt som den i artikel 2 erklærer den støtte, der blev ydet efter den 1. juli 1990 til fordel for transportvirksomheder, der udelukkende virkede på nationalt, regionalt eller lokalt plan, ulovlig, og i artikel 5 bestemmer, at støtten skal tilbagebetales.

Anbringendet vedrørende tilsidesættelse af princippet om beskyttelse af den berettigede forventning og proportionalitetsprincippet samt anbringendet om manglende begrundelse for så vidt angår tilbagebetaling af støtten med tillæg af renter

Parternes argumenter

- 98 Ifølge sagsøgeren er den forpligtelse til at tilbagesøge den omtvistede støtte, der pålægges i henhold til artikel 5 i den anfægtede beslutning, i strid med princippet om beskyttelse af den berettigede forventning og med proportionalitetsprincippet. Sagsøgeren og støttemodtagerne kunne ikke i 1985 forudse, at de pågældende

støtteforanstaltninger, der blev indført i overensstemmelse med gældende regler, ville blive kendt ulovlige 12 år senere og »alene for så vidt angår den støtte, der er udbetalt efter den 1. juli 1990«. Sagsøgerens gode tro bekræftes af, at sagsøgeren øjeblikkeligt suspenderede udbetalingen af den pågældende støtte, da sagsøgeren blev underrettet om Kommissionens klagepunkter vedrørende støttens forenelighed med traktaten.

- ⁹⁹ I sine bemærkninger vedrørende retsvirkningerne af dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen har sagsøgeren understreget, at Retten i den pågældende dom (præmis 158) fremhævede, at når der foreligger »ekstraordinære omstændigheder«, kan støttemodtagere påberåbe sig deres berettigede forventning om, at støtten var lovlig, selv om den ikke har været anmeldt i overensstemmelse med traktatens artikel 93, stk. 3. Det fremgår således af retspraksis, at den lange tid, der forløb, inden den anfægtede beslutning blev truffet, kan udgøre »ekstraordinære omstændigheder« (jf. Domstolens dom af 24.11.1987, sag 223/85, RSV mod Kommissionen, Sml. s. 4617).
- ¹⁰⁰ Kommissionen har præciseret, at den tilbagesøgningsforpligtelse, der er pålagt ved den anfægtede beslutning, omfatter de støttebeløb, som er udbetalt til de virksomheder, der har udøvet international transportvirksomhed siden 1981.
- ¹⁰¹ Kommissionen har påpeget, at medmindre der foreligger ekstraordinære omstændigheder, kan støttemodtagere kun påberåbe sig deres berettigede forventning om, at støtten var lovlig, når den er ydet under overholdelse af proceduren i traktatens artikel 93, stk. 3.

Rettens bemærkninger

- ¹⁰² Indledningsvis bemærkes, at Retten allerede i dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen (præmis 162-166) har fastslået, at artikel 5 i

beslutningens dispositive del, der vedrører støtte, som er blevet erklæret uforenelig med fællesmarkedet i artikel 4, må forstås således, at den pålægger tilbagesøgning af støtte, der fra den 1. juli 1990 er ydet til virksomheder, der var beskæftiget med lokal, regional eller national transport, og støtte, der siden indførelsen af de pågældende støtteordninger er ydet til virksomheder, der var beskæftiget med international transport.

103 Det bemærkes dernæst, at støtten ydet til virksomheder, der var beskæftiget med lokal, regional eller national transport, ikke er omfattet af pligten til tilbagebetaling, fordi den, som det allerede er fastslået (jf. ovenfor i præmis 89, 90 og 91), udgør eksisterende støtte, med hensyn til hvilken der kun kan konstateres uforenelighed med fællesmarkedet med virkning ex nunc.

104 Det påhviler derfor Retten at undersøge, om den anfægtede beslutning, for så vidt som den pålægger tilbagesøgning af støtte ydet til virksomheder, der var beskæftiget med international transport, med tillæg af renter, er forenelig med proportionalitetsprincippet og princippet om beskyttelse af den berettigede forventning, som sagsøgeren har påberåbt sig.

105 Hvad for det første angår den påståede tilsidesættelse af proportionalitetsprincippet bemærkes, at for så vidt som ophævelsen af en ulovlig støtte ved tilbagesøgning af den udbetalte støtte med tillæg af renter er den logiske følge af, at støtten er fundet uforenelig med fællesmarkedet, og udelukkende har til formål at genoprette den oprindelige situation, kan denne forpligtelse som udgangspunkt ikke være uforholdsmæssigt bebyrdende i forhold til formålene med traktatens

artikel 92, 93 og 94 (jf. dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen, præmis 169, og de deri nævnte domme).

- 106 Sagsøgeren har ikke fremlagt nogen konkrete oplysninger, som kan give grundlag for at formode, at forpligtelsen til at tilbagebetale den individuelle støtte til virksomheder, der var beskæftiget med international transport, under hensyn til støttens påvirkning af konkurrencen var uforholdsmæssigt bebyrdende i forhold til traktatens formål.
- 107 For så vidt angår anbringendet vedrørende tilsidesættelse af princippet om beskyttelse af den berettigede forventning bemærkes, at kun ekstraordinære omstændigheder kan give støttemodtagerne en berettiget forventning om støttens lovlighed. Endvidere forudsætter anerkendelse af en sådan berettiget forventning som udgangspunkt, at støtten er blevet ydet under overholdelse af proceduren i traktatens artikel 93. En påpasselig erhvervsdrivende må normalt være i stand til at forvise sig om, at denne procedure er blevet fulgt (jf. dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen, præmis 171, og de deri nævnte domme).
- 108 I den foreliggende sag er de omtvistede støtteordninger ikke blevet anmeldt. Endvidere har sagsøgeren ikke påberåbt sig nogen ekstraordinære omstændigheder, der kan begrunde en berettiget forventning om, at den støtte, der er udbetalt til virksomheder, som udfører internationale transporter, var lovlig. Navnlig kan det forhold, at der, mange år efter udbetalingen af støtten, er truffet en beslutning om uforenelighed, reelt forklares med, at den berørte medlemsstat ikke har anmeldt de omtvistede støtteordninger. I den foreliggende sag har sagsøgeren ikke påberåbt sig nogen forsinkelse, der må tilskrives Kommissionen, hvilket er i modsætning til den situation, der forelå i dommen i sagen RSV mod Kommissionen (præmis 13-17), som sagsøgeren har påberåbt sig.

- 109 Det er derfor ikke godtgjort, at forpligtelsen til at tilbagebetale støtten er i strid med princippet om beskyttelse af den berettigede forventning.
- 110 I øvrigt bemærkes med hensyn til forpligtelsen til at tilbagesøge de støttebeløb, der er uforenelige med fællesmarkedet, at Retten allerede i dommen i sagen Mauro Alzetta m.fl. mod Kommissionen (præmis 176) har fastslået, at den anfægtede beslutning er tilstrækkeligt begrundet, idet det deri først fastslås, at støtten medfører en konkurrencefordrejning inden for Fællesskabet mellem vognmandsvirksomheder i Friuli-Venezia Giulia-regionen og sådanne virksomheder uden for denne region (punkt VI, ottende afsnit), og dernæst konstateres, at tilbagebetaling af støtten er nødvendig for at genetablere de konkurrencevilkår, der herskede inden støttens tildeling (punkt IX, andet afsnit).
- 111 Anbringenderne vedrørende tilsidesættelse af princippet om beskyttelse af den berettigede forventning og proportionalitetsprincippet og om manglende begrundelse med hensyn til tilbagesøgning af den pågældende støtte må derfor forkastes.
- 112 Der kan således kun gives sagsøgeren medhold i påstanden om annullation af den anfægtede beslutnings artikel 2, i det omfang bestemmelsen erklærer den støtte, der var ydet fra den 1. juli 1990 til transportvirksomheder, der udførte lokal, regional eller national transport, for ulovlig, og i påstanden om annullation af beslutningens artikel 5, i det omfang der deri pålægges tilbagebetaling af denne støtte.

Sagens omkostninger

- ¹¹³ I henhold til procesreglementets artikel 87, stk. 3, kan Retten fordele sagens omkostninger eller bestemme, at hver part skal bære sine egne omkostninger, hvis parterne henholdsvis taber eller vinder på et eller flere punkter. Sagsøgeren har delvis tabt sagen og bør derfor bære sine egne omkostninger. Kommissionen skal bære sine egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RET TEN (Fjerde Udvidede Afdeling)

- 1) Artikel 2 i Kommissionens beslutning 98/182/EF af 30. juli 1997 angående den støtte, som Friuli-Venezia Giulia-regionen (Italien) har ydet til regionens vejgodstransportvirksomheder, annulleres, i det omfang bestemmelsen erklærer den støtte, der fra den 1. juli 1990 blev ydet til transportvirksomheder, der udelukkende udførte lokal, regional eller national transport, for ulovlig.

- 2) Artikel 5 i beslutning 98/182 annulleres, i det omfang bestemmelsen forpligter Den Italienske Republik til tilbagesøgning af denne støtte.

- 3) I øvrigt frifindes Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber.

- 4) Hver part bærer sine egne omkostninger.

Mengozzi

García-Valdecasas

Tiili

Moura Ramos

Cooke

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 4. april 2001.

H. Jung

Justitssekretær

P. Mengozzi

Afdelingsformand