

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

SIEGBERT ALBER

15 päivänä toukokuuta 2003¹

I Johdanto

1. Italian tasavalta vaatii kanteessaan, että yhteisöjen tuomioistuin kumoaa komission 30.7.1997 tekemän päätöksen.² Valituskansalaisessa päätöksessä komissio on katsonut, että Friuli-Venezia Giulia alueen maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille vuosina 1981–1995 myöntämät tuet ovat osittain yhteismarkkinoille soveltumattomia, ja määrännyt tuet siltä osin perittäviksi takaisin.

2. Italian tasavallan ohella useat yritykset, joita tukien takaisinperintä koskee, sekä Friuli-Venezia Giulia aluehallinto ovat nostaneet kanteen yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on osittain kumonnut komission päätöksen 15.6.2001 (jäljempänä tuomio Alzetta)³ ja 4.4.2001 (jäljempänä tuomio Friuli-Venezia Giulia alue)⁴ antamissaan tuomioissa. Italian tasa-

valta on valittanut tuomiosta Alzetta (asia on vielä vireillä asianumerolla C-298/00 P)⁵ ja vaatii siinä tuomion kumoamista siltä osin kuin siinä vahvistetaan komission päätös.

3. Asiassa on riidanalaista ennen kaikkea se, miltä osin tuet olivat omiaan vääristämään kilpailua kyseisillä markkinoilla, joita joka tapauksessa ei ollut vielä täysin vapautettu, kun tukien maksaminen aloitettiin, sekä se, olivatko edellytykset tukien myöntämistä koskevasta kiellosta poikkeamiselle olemassa. Lisäksi riidanalaista on se, ovatko luottamuksensuojan periaate ja suhteellisuusperiaate esteenä tukien takaisinperimiselle.

1 — Alkuperäinen kieli: saksa.

2 — Friuli-Venezia Giulia alueen (Italia) myöntämistä tuista maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville alueen yrityksille 30 päivänä heinäkuuta 1997 tehty komission päätös 98/182/EY (EYVL 1998, L 66, s. 18; jäljempänä valituskansalainen päätös).

3 — Yhdistetyt asiat 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 ja T-23/98, Alzetta Mauro ym., tuomio 15.6.2000 (Kok. 2000, s. II-2319).

4 — Asia T-288/97, Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia v. komissio, tuomio 4.4.2001 (Kok. 2001, s. II-1169).

5 — Asiassa C-298/00 P, tuomio 29.4.2004, Kok. 2004, s. I-4087 ja s. I-4092, annetaan myös ratkaisuehdotus 15.5.2003.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt ja tosisekasto

A Yhteisön oikeus

4. EY:n perustamissopimuksen 92 artiklassa (josta on muutettuna tullut EY 87 artikla sekä EY:n perustamissopimuksen 93 ja 94 artiklassa (joista on tullut EY 88 ja EY 89 artikla) vahvistettuja valtiontukia koskevia yleisiä säännöksiä sovelletaan liikenteenharjoittamiseen, jollei EY:n perustamissopimuksen 77 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 73 artikla) erityisten määräysten soveltamisesta muuta johdu. Tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1107/70⁶ määritellään tarkemmin, millä edellytyksillä jäsenvaltiot voivat myöntää EY:n perustamissopimuksen 77 artiklan mukaisesti sallittuja tukia.

5. Ajanjaksona, jolloin riidanalaiset tuet myönnettiin, yhteisön tavarankuljetusliikennettä oltiin vasta avaamassa kilpailulle. Vapauttamisen osalta on erotettava kaksi kuljetusmuotoa, nimittäin toisaalta jäsenvaltioiden välisen kansainvälisen tavaraliikenteen markkinat ja toisaalta kabotaasi eli jäsenvaltioon sijoittautuneen kuljetusyri-

tyksen toisen jäsenvaltion alueella suoritettava tavaroiden kuljetus.

6. Kansainvälisten maanteiden tavarankuljetusmarkkinat vapautettiin kilpailulle vuosina 1969–1992, alkaen yhteisön kiintiön muodostamisesta jäsenvaltioiden välistä maanteiden tavaraliikennettä varten 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 1018/68 (jäljempänä asetus N:o 1018/68).⁷ Asetuksen mukainen ja myöhemmin asteittain laajennettu yhteisön kiintiö jaettiin jäsenvaltioiden kesken. Kiintiön puitteissa kunkin jäsenvaltion yritykset saivat suorittaa jäsenvaltioiden välisiä rajat ylittäviä kuljetuksia. Markkinat on vapautettu täydellisesti 1.1.1993 lähtien.⁸

7. Kabotaasi vapautettiin vasta 1.7.1990 alkaen. Myös kabotaasin osalta sovellettiin aluksi kiintiöitä, joita laajennettiin asteittain 1.7.1998 toteutettuun täydelliseen vapauttamiseen saakka.⁹

7 — EYVL L 175, s. 13.

8 — Vrt. jäsenvaltion alueella tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen yhteisön markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 881/92 (EYVL L 95, s. 1).

9 — Ks. edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa 21 päivänä joulukuuta 1989 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 4059/89 (EYVL L 390, s. 3) ja edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa 25 päivänä lokakuuta 1993 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3118/93 (EYVL L 279, s. 1).

6 — EYVL L 130, s. 1. Asetusta on viimeksi muutettu 17.3.1997 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 543/97 (EYVL L 84, s. 6).

B Friuli-Venezia Giulian alueen riidanalainen tukisääntely

kuljetusvälineiden ostamiseksi nostettujen lainojen korkotuki (lain nro 4/1985 4 §)

8. Friuli-Venezia Giulian alueen liikenteen sekä toisen lukuun harjoitettavan maanteiden tavaraliikenteen edistämistä ja kehittämistä koskevista toimenpiteistä 18.5.1981 annetun Friuli-Venezia Giulian alueen legge regionalen nro 28 (jäljempänä laki nro 28/1981) 4, 7 ja 8 §:ssä säädettiin tietyistä tukitoimenpiteistä toisen lukuun kuljetuksia suorittavien, kyseiselle alueelle sijoittautuneiden yritysten hyväksi.

— ajoneuvojen, perävaunujen ja puoliperävaunujen sekä ajoneuvojen kunnossapitoon ja korjaukseen sekä tavaroiden käsittelyyn tarkoitettujen oheislaitteiden leasingsopimusten kustannusten rahoittaminen (lain nro 4/1985 5 §)

9. Kyseisellä lailla käyttöön otettu järjestelmä korvattiin Friuli-Venezia Giulian alueen liikenteen sekä toisen lukuun harjoitettavan maanteiden tavaraliikenteen edistämistä ja kehittämistä koskevista toimenpiteistä 7.1.1985 annetulla legge regionale nro 4:llä (jäljempänä laki nro 4/1985). Lain nro 4/1985 4 ja 6 §:llä otettiin käyttöön alueellinen tukijärjestelmä, joka sisälsi olennaisilta osiltaan samanlaisen tukijärjestelmän.

— osuuskunta- ja yhteenliittymämuotoisten hyväksi: laitteiden tai tarvikkeiden rakentamista tai hankintaa koskevien investointien rahoittaminen enintään 50 prosentilla (lain nro 4/1985 6 §).

10. Kyseisissä laeissa säädettiin kolmesta toimenpiteestä, joita voidaan yksinkertaistaen kuvata seuraavasti:

— perusrakenteiden toteuttamiseksi (tilojen rakentaminen, osto ja modernisointi) ja kaluston ostamiseksi, mukaan lukien maantiellä käytettävien

11. Vuosien 1981 ja 1995 välisenä aikana hyväksyttiin 2 202 hakemusta ja varoja käytettiin yhteensä yli 22 miljoonaa ecua.

12. Friuli-Venezia Giulian aluehallinto keskeytti tukien myöntämisen 1.1.1996 alkaen ja lähetti vuoden 1997 syyskuun ja joulukuun välisenä aikana kirjeet tukia saaneille yrityksille, joissa se antoi tiedoksi komission päätöksen ja ilmoitti tukien takaisinperimisestä.

*C Valituksenalainen päätös**3 artikla*

13. Komissio päätti hallinnollisen menettelyn 30.7.1997 tekemällä valituksenalaisen päätöksen.¹⁰ Päätöksen päätösosa kuuluu seuraavasti:

Erityisesti yhdistettyihin kuljetuksiin soveltuvan ja ainoastaan yhdistetyissä kuljetuksissa käytettävän kaluston rahoittamiseen tarkoitetut tuet ovat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tukia, mutta ne soveltuvat yhteismarkkinoille asetuksen (ETY) N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan e alakohdan nojalla.

*”1 artikla**4 artikla*

— — lakien N:o 28/1981 ja N:o 4/1985 nojalla 1 päivään heinäkuuta 1990 asti myönnettyt tuet — — , joita on myönnetty ainoastaan paikallista, alueellista tai kansallista liikennettä harjoittaneille yrityksille, eivät ole perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion tukia.

Sellaisille yrityksille 1 päivästä heinäkuuta 1990 alkaen myönnettyt tuet, jotka ovat harjoittaneet [paikallisia, alueellisia tai kansallisia kuljetuksia ja] kansallisia kuljetuksia tai kansainvälisiä kuljetuksia, eivät sovellu yhteismarkkinoille, sillä ne eivät täytä mitään perustamissopimuksen 92 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrättyjä poikkeuksia varten vaadittavista edellytyksistä eivätkä asetuksessa (ETY) N:o 1107/70 asetetuista edellytyksistä.

*2 artikla**5 artikla*

Muut kuin tämän päätöksen 1 artiklassa tarkoitetut tuet ovat 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tukia ja laittomia, sillä ne on myönnetty 93 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

Italian on poistettava 4 artiklassa tarkoitettu tuki ja perittävä se takaisin. Tuki on maksettava takaisin kansallista lainsäädäntöä noudattaen ja siihen on lisättävä viivästyskorko, jonka määrä perustuu alueellisten tukijärjestelmien arvioinnissa

10 — Edellä alaviitteessä 2 mainittu päätös.

käytettyyn viitekorkoon ja jota peritään siitä päivästä alkaen, jona tuki on myönnetty, aina tuen palauttamispäivään asti.

— — ”

14. Perusteluissaan komissio selvittää muun muassa, että 1 artiklassa tarkoitetut tuet eivät ole EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtion tukia, koska kabotaasiliikenteen markkinat oli suljettu kilpailulta 1.7.1990 asti. Kuitenkin muilta osin — — ainakin kiintiöiden rajoissa — — kyseisillä markkinoilla vallitsi kilpailu, johon toimenpiteillä saattoi olla vaikutusta.

15. Komissio viittasi siihen, että toimenpide ei ole sallittu niiden väitettyjen haittojen kompensoimiseksi, joita yrityksillä on verrattuna niiden itävaltalaisiin kilpailijoihin. Myöskään se tosiseikka, että suurimassa osassa tapauksista etuja saaneet yritykset olivat pieniä ja harjoittivat toimintaa vain paikallisesti tai alueellisesti, ei poista tukien vaikutusta yhteisön sisäiseen kauppaan. Lopuksi komissio katsoo, että EY:n perustamissopimuksen 77, 92 ja 93 artiklan sekä asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan mukaisia edellytyksiä tukikielosta poikkeamiseen ei ole olemassa.

III Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset

16. Italian hallitus on nostanut kanteen yhteisöjen tuomioistuimeen 28.10.1997 saapuneella kannekirjelmällä komission päätöksen kumoamiseksi. Kanne perustuu seuraaviin neljään kanneperusteeseen:

- EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkominen ja perustelujen puuttuminen, koska komissio ei ole selvittänyt, miltä osin toimenpiteet tosiasiaa vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua ja miltä osin ne vaikuttavat yhteisön sisäiseen kauppaan
- EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisten poikkeusten virheellinen soveltamatta jättäminen (uudelleenjärjestelyn puitteissa toteutettavan ylikapasiteetin poistamiseen myönnetyt tuet)
- EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan rikkominen määriteltäessä tuet uusiksi tuiksi ja
- luottamuksensuojan periaatteen ja kohtuuseriaatteen (principio di ragionevolezza) loukkaaminen määrättäessä

tukien takaisinperimisestä sekä tähän liittyvä perustelujen puuttuminen.

19. Osapuolten lausumat esitetään tarkemmin oikeudellisen arvioinnin yhteydessä.

17. Italian hallitus vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

- 1) kumoaa kokonaan komission 30.7.1997 tekemän päätöksen 98/182/EY Friuli-Venezia Giulia alueen (Italia) myöntämistä tuista maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille tai

20. Yhteisöjen tuomioistuin on lykännyt asian käsittelyä 24.11.1998 antamallaan päätöksellä siihen saakka, kunnes ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on antanut tuomionsa asiassa Alzetta ja jatkanut tämän jälkeen asian käsittelyä.

toissijaisesti kumoaa päätöksen siltä osin kuin siinä määrätään 1.7.1990 lähtien myönnettyt tuet perittäviksi takaisin korkoineen ja

IV Oikeudellinen arviointi

A Kanteen kohdetta koskevat alustavat huomautukset

- 2) velvoittaa kummassakin tapauksessa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

21. Ennen yksittäisten kanneperusteiden tarkempaa käsittelyä on viitattava siihen, että osa nyt käsiteltävän kanteen kanneperusteista on rauennut.

18. Komissio vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin

- 1) hylkää kanteen ja
- 2) velvoittaa Italian hallituksen korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

22. Valituksenalainen päätös on nimittäin jo asiassa Alzetta ja asiassa Regione Friuli-Venezia Giulia annetuissa tuomioissa kumottu osittain. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on kumonnut päätöksen 2 artiklan siltä osin kuin siinä todetaan 1.7.1990 alkaen yksinomaan paikallisia, alueellisia tai kansallisia kuljetuksia suorittaneille yrityksille myönnettyt tuet lainvastaisiksi. Myös tähän liittyvä valituksenalai-

sen päätöksen 5 artiklassa oleva tukien takaisinperimistä koskeva määräys kumottiin. Koska ennen 1.7.1990 maksettuja suorituksia ei komission mukaan ole myöskään katsottava tuiksi, pelkästään kansallista toimintaa harjoittaville yrityksille maksetut tuet eivät enää ole oikeudenkäynnin kohteena.

23. Tuomio Alzetta ei tosin ole lainvoimainen ennen kuin yhteisöjen tuomioistuin on antanut ratkaisunsa asiassa C-298/00 P. Näin ei kuitenkaan ole tuomion Regione Friuli-Venezia Giulia osalta, sillä siihen ei ole haettu muutosta.

24. Johdonmukaisesti komissio ei asiassa Alzetta annetun tuomion jälkeen vastavaliutuksessaan enää vaatinut päätöksensä niiden osien käsittelemistä, jotka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi.¹¹

25. Tuomiossa Regione Friuli-Venezia Giulia kumoaminen koski päätöstä kokonaisuudessaan eikä erotettavissa olevaa,

vain aluehallintoa koskevaa osaa päätöksestä. Siten yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö, jonka mukaan yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi on saatettu vain ne päätöksen osat, jotka koskevat kantajaa, kun taas osat, jotka koskevat muita adressaatteja ja joista ei ole valitettu, eivät ole riidan kohteena,¹² ei ole esteenä puheena olevan riidan osittaiselle käsittelemiselle.

26. Tämän vuoksi kanne on ratkaistavana vain siltä osin kuin se ei koske päätöksen niitä osia, joista on jo tullut lainvoimaisia. Asiassa on siten kyse enää vain tuista, joita on myönnetty yrityksille, jotka harjoittavat kansainvälistä tavaraliikennettä toisen lukuun. Kanteen osittaisen käsittelyn johdosta merkityksettömiksi tulleet osapuolten lausumia ei enää jäljempänä esitetä.

B EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkominen

1) Osapuolten lausumat

11 — Komissio esittää kuitenkin, että Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 (EYVL L 83, s. 1) 1 artiklan b kohdan v alakohdassa säädetään niiden toimenpiteiden erillaisesta kohtelusta, joista on tullut lainvoimaisia tukia vasta kilpailun vapautamisen jälkeen. Siksi komissio poikkeaa alun perin esittämästään kannasta vain oikeudellisen tilan osalta ennen asetuksen N:o 659/1999 voimaantuloa.

27. Italian hallituksen käsityksen mukaan riidanalaiset toimenpiteet eivät voi haitata

12 — Asia C-310/97 P, komissio v. AssiDomän Kraft Products ym., tuomio 14.9.1999 (Kok. 1999, s. I-5363, 53 kohta).

kilpailua tai vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska niiden määrä on ollut hyvin vähäinen ja koska etuja saaneet yritykset ovat suurelta osin hyvin pieniä yrityksiä, joilla on vähäinen markkinaosuus. Rajat ylittävien kuljetusten markkinoilla ei ole vallinnut kilpailu ennen markkinoiden täydellistä vapauttamista.

28. Komissio ei ole tutkinut sitä, miltä osin etuja saaneet yritykset ovat pystyneet vahvistamaan asemaansa markkinoilla kilpailijoiden haitaksi. Komissio ei myöskään ole ottanut huomioon Friuli-Venezia Giulian alueen vaikeaa maantieteellistä asemaa Itävallan, Kroatian ja Slovenian välittömänä rajanaapurina. Komissio ei ole selvittänyt, miltä osin toimenpiteet ovat tosiasiaassa vaikuttaneet jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja muodostaneet todellisen uhkan kilpailulle. Joka tapauksessa riittävät perustelut puuttuvat.

sitä mahdollisuutta, että tuki vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.¹⁴ Todellista vaikutusta yhteisön sisäiseen kauppaan ei myöskään tarvitse todistaa.

30. Komissio viittaa siihen, että kuljetusalalle on tunnusomaista hyvin pienten yritysten suuri määrä. Sen vuoksi jo määrältään hyvin vähäiset tuet voivat vaikuttaa kilpailuun ja yhteisön sisäiseen kauppaan. Tämän erityisen rakenteensa johdosta kuljetusala on suljettu pois ns. de minimis-säännön soveltamisalan piiristä.¹⁵ Myöskään etuja saaneiden yritysten pieni markkinaosuus ei sulje pois sitä, että tuki voi vaikuttaa yhteisön sisäiseen kauppaan. Lopuksi perustelujen puuttumisesta ei myöskään ole kysymys.

2) Arviointi

29. Komissio sitä vastoin esittää, että oikeuskäytännön mukaan tuen on katsottava vaikuttavan yhteisön sisäiseen kauppaan, kun valtion taloudellinen tuki vahvistaa yrityksen asemaa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna.¹³ Sitä paitsi se, että tuki on melko vähäistä tai että tuensaaja-yritys on melko pieni, ei sulje ennalta pois

31. Edellytyksenä sille, että tuki voi vääristää kilpailua, on se, että kyseisellä alalla

14 — Asia C-142/87, Belgia v. komissio, tuomio 21.3.1990 (Kok. 1990, s. I-959, Kok. Ep. X, s. 387, 43 kohta) (jäljempänä ns. Tubemeuse-tapaus).

15 — Pienille ja keskiuurille yrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat, 20.5.1992 (EYVL C 213, s. 2), siinä merkityksessä kuin ne on selvitetty komission tiedonannossa vähämerkityksisestä tuesta (EYVL 1996, C 68, s. 9) ja pienten ja keskiuurten yritysten valtion tukia koskevista yhteisön suuntaviivoista 1996 (EYVL C 213, s. 4).

13 — Asia 730/79, Philip Morris, tuomio 17.9.1980 (Kok. 1980, s. 2671, Kok. Ep. V, s. 313, 11 kohta).

ylipäättään vallitsee kilpailu. Kansainvälinen tavaraliikenne oli vapautettu yhteisössä vain osittain vuoden 1969 ja 1.1.1993 välisenä aikana. Kuljetusyritykset saivat kiintiöiden puitteissa luvan tietyille ajoneuvoille vuodeksi kerrallaan.

32. Toimiva kilpailu vallitsi kiintiöiden rajoissa.¹⁶ Tuensajaat, joiden kotipaikka sijaitsi Friuli-Venezia Giulia alueella ja joille lupa oli myönnetty, kilpailivat sekä Italian muiden alueiden yritysten kanssa, että muiden jäsenvaltioiden yritysten kanssa. Italian hallituksen väite, jonka mukaan kansainvälisen tavaraliikenteen alalla on vallinnut kilpailu vasta markkinoiden täydellisestä vapauttamisesta lähtien, on siten hylättävä.

33. Italian hallitus väittää edelleen, että komissio ei ole esittänyt todisteita kilpailun todellisesta vääristymisestä ja vaikutuksesta kauppaan. Joka tapauksessa päätös ei ole tältä osin riittävästi perusteltu.

34. Oikeuskäytännön mukaan tuki voi jos sen myöntämiseen liittyvien seikkojen vuoksi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää tai uhata vääristää kilpailua; tällaisissa tapauksissa on riittävä, että komissio mainitsee nämä seikat päätöksensä perusteluissa.¹⁷ Komissio on valituksenalaisessa päätöksessä selvittänyt, että tuki on vahvistanut niitä saaneiden yritysten asemaa muihin yrityksiin verrattuna, sillä se on parantanut yritysten taloudellista asemaa ja siten vahvistanut niiden toimintamahdollisuuksia. Tästä seuraa myös vaikutus yhteisön sisäiseen kauppaan. Komissio on näin ollen täyttänyt oikeuskäytännön asettamat vaatimukset.

35. Komissiolla ei ole ollut velvollisuutta esittää jo myönnettyjen tukien todellista vaikutusta, erityisesti niitä haittoja, joita muille kuin tukia saaneille yrityksille on aiheutunut. Jos näin olisi, tällä vaatimuksella päädyttäisiin suosimaan niitä jäsenvaltioita, jotka maksavat tukia ja jättävät noudattamatta EY 93 artiklan 3 kohdassa määrätyn ilmoittamisvelvollisuuden, niiden vahingoksi, jotka ilmoittavat tuista niiden valmisteluvaiheessa.¹⁸ Näin ollen tämä väite on hylättävä.

17 — Asia 248/84, Saksa v. komissio, tuomio 14.10.1987 (Kok. 1987, s. 4013, 18 kohta); asia C-113/00, Espanja v. komissio, tuomio 19.9.2002 (Kok. 2002, s. I-7601, 54 kohta) ja asia C-351/98, Espanja v. komissio, tuomio 26.9.2002 (Kok. 2002, s. I-8301, 58 kohta).

18 — Asia C-301/87, Ranska v. komissio, tuomio 14.2.1990 (Kok. 1990, s. I-307, Kok. Ep. X, s. 319) ja edellä alaviitteessä 17 mainittu asia C-113/00, Espanja v. komissio, tuomion 54 kohta. Ks. myös alaviitteessä 3 mainittu asia Alzetta, tuomion 76–82 kohta.

16 — Vrt. edellä alaviitteessä 3 mainittu asia Alzetta, tuomion 92 ja 94 kohta.

36. Italian hallitus vetoaa edelleen tämän valitusperusteensa tueksi väitteeseen, jonka mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ole riittävästi ottanut huomioon tukia saaneiden yritysten pientä kokoa ja myönnettyjen tukien vähäistä määrää arvioidessaan niiden vaikutusta kilpailuun.

37. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan¹⁹ määrältään vähäinenkin tuki voi vääristää kilpailua ja vaikuttaa kauppaan.

38. Yhteisöjen tuomioistuin on hiljattain antamassaan tuomiossa vahvistanut mainitun oikeuskäytännön ja lisäksi esittänyt, että ”muilla seikoilla, kuten — — sillä, että tuensaajayritykset toimivat erityisen kilpailulla alalla, voi — — olla ratkaiseva merkitys arvioitaessa tuen merkitystä kauppaan”.²⁰

39. Eräässä toisessa ratkaisussa, asiassa Espanja vastaan komissio (C-351/98) yhteisöjen tuomioistuin on tosin päätenyt toteamukseen, että ”yritykselle tietyn ajan-

jakson aikana myönnettyjen tukien vähäisyys estää joillakin talouden aloilla sen, että tuet vaikuttaisivat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.²¹

40. Tämä toteamus liittyi kyseisessä asiassa kuitenkin yrityksiin, jotka eivät toimineet kuljetusalalla. Saman tuomion toisessa kohdassa yhteisöjen tuomioistuin on katsonut ammattimaisen tavaraliikenteen alaksi, jolla sen erityisen markkinarakenteen johdosta — — jolle on tyypillistä ylikapasiteetti ja pienten yritysten suuri määrä — — jo suhteellisen vähäiset, pienille yrityksille myönnettävät tuet voivat vääristää kilpailua.²²

41. Näin ollen yhteisöjen tuomioistuimen viimeaikaisesta oikeuskäytännöstä seuraa, että myös suhteellisen vähäiset, pienille yrityksille myönnettävät tuet voivat kuljetusalalla vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

42. On kylläkin todettava, että komissio ei ole nimenomaisesti maininnut kuljetusalan erityistä markkinarakennetta valituksenalaisen päätöksen perustelujen yhteydessä.

19 — Edellä alaviitteessä 14 mainittu Tubemeuse-tapaus, tuomion 43 kohta; asia C-303/88, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991 (Kok. 1991, s. I-1433, Kok. Ep. XI, s. 127, 27 kohta); yhdistetyt asiat C-278/92–C-280/92, Espanja v. komissio (Kok. 1994, s. I-4103, 42 kohta) ja asia T-214/95, Vlaams Gewest, tuomio 30.4.1998 (Kok. 1998, s. II-717, 46, 49 ja 50 kohta).

20 — Edellä alaviitteessä 17 mainittu asia C-113/00, Espanja v. komissio, tuomion 30 kohta ja alaviitteessä 17 mainittu asia C-351/98, Espanja v. komissio, tuomion 51 kohta.

21 — Edellä alaviitteessä 17 mainittu asia, tuomion 51 kohta.

22 — Tuomion 63–65 kohta.

Komissio on kuitenkin viitannut siihen, että ns. de minimis -sääntöä (sikäli kuin se tukien myöntämisen aikaan oli ylipäättään jo voimassa) ei voida soveltaa kuljetusalalla, koska kyseisellä alalla ovat voimassa sitä koskevat omat kilpailusäännöt.

Se, että jäsenvaltio pyrkii kotimaassa yksipuolisin toimin lähentämään kilpailun edellytyksiä tietyllä taloudenalalla toisissa jäsenvaltioissa vallitseviin edellytyksiin nähden, ei nimittäin muuta sitä, että toimet ovat tukea.²³

43. Tätä kysymystä koskevan oikeuskäytännön valossa päätöksen perusteluille ei voida asettaa liian pitkälle meneviä vaatimuksia. Ei ole siten ollut pakottavan välttämätöntä, että komissio olisi käsitellään kysymystä siitä, millä tavoin kilpailu on kuljetusalalla voinut vääristyä huolimatta tukien vähäisestä määrästä ja tukia saaneiden yritysten pienestä koosta, käsiteltyt yksityiskohtaisesti kuljetusalan erityistä rakennetta.

46. Ensimmäinen kanneperuste on siten hylättävä.

C EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisten poikkeusten virheellinen soveltamatta jättäminen

44. Näin ollen myös tämä väite on hylättävä samassa yhteydessä esitetyn perustelujen puuttumista koskevan väitteen kanssa.

1) Osapuolten lausumat

45. Italian hallituksen esittämästä perustelusta, jonka mukaan tuet ovat vain tasoittaneet tukia saaneiden yritysten epäedullista asemaa verrattuna naapurivaltioiden yrityksiin, on todettava, että komissio on aivan oikein hylännyt tämän väitteen vedoten sitä koskevaan oikeuskäytäntöön.

47. Italian hallituksen näkemyksen mukaan alueelliset viranomaiset ovat selvittäneet, että tukien tarkoituksena on ollut rakennemuutoksen toteuttaminen, joka oli tarpeen turvallisuuden lisäämiseksi, ympäristön saastumisen rajoittamiseksi ja palvelun laadun parantamiseksi. Sen vuoksi

23 — Yhdistetyt asiat 6/69 ja 11/69, komissio v. Ranska, tuomio 10.12.1969 (Kok. 1969, s. 523, Kok. Ep. I, s. 425, 21 kohta) ja asia C-6/97, Italia v. komissio, tuomio 19.5.1999 (Kok. I-2981, 21 kohta).

EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisia poikkeuksia olisi voitu soveltaa.

2) Arviointi

a) Asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan d alakohda

50. Asetuksen N:o 1107/70²⁴ 3 artikla kuuluu osin seuraavasti:

48. Komissio sitä vastoin selvittää, että asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaista poikkeusta ei voida soveltaa, koska tuet eivät ole olleet osa alalla toteutettavaa uudelleenjärjestelysuunnitelmaa eikä alalla ole ollut ylikapasiteettia. Sitä paitsi Italian viranomaiset eivät ole hallinnollisessa menettelyssä esittäneet mitään yksityiskohtaisia tietoja, joihin EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen poikkeus voisi perustua. Pikemminkin toimenpiteissä on kyse toimintatuista, joiden osalta tukikiellosta poikkeaminen säännönmukaisesti ei ole mahdollista. Poikkeuksen myöntäminen ei ole mahdollista jo siitä syystä, että tuet ovat voineet korottaa kuljetusalan ylikapasiteettia.

” — — jäsenvaltiot saavat vain seuraavissa tapauksissa ja seuraavin edellytyksin toteuttaa sellaisia yhteensovittamistoimenpiteitä ja asettaa sellaisia julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvia veloitteita, joihin liittyy perustamissopimuksen 77 artiklassa tarkoitetun tuen myöntäminen:

— —

49. Perustelujen puuttumisesta ei myöskään ole kysymys. On jäsenvaltion velvollisuutena todistaa, että edellytykset poikkeuksen soveltamiselle ovat olemassa. Perusteluvelvollisuuden laajuus riippuu niistä perusteista, joita jäsenvaltio on esittänyt.

d) siihen asti, kunnes kuljetusmarkkinoille pääsyä koskevat yhteisön säännöt tulevat voimaan, jos tuki myönnetään poikkeuksellisenä ja tilapäisenä ja sen tarkoituksena on uudelleenjärjestelyn osana poistaa vakavia rakenteellisia ongelmia aiheuttavaa ylikapasiteettia ja siten edistää kuljetusmarkkinoiden tarpeiden tehokkaampaa tyydyttämistä.”

24 — Edellä alaviitteessä 6 mainittu asetus.

51. Tästä seuraa toisaalta, että nämä säännökset koskevat vain tukia, jotka liittyvät yhteensovittamistoimenpiteisiin tai julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluviin velvoitteisiin. Toisaalta d kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa edellytetään uudelleenjärjestelysuunnitelman olemassaoloa, jonka tarkoituksena on ylikapasiteetin poistaminen.

52. Valituksenalaisen päätöksen perusteissa komissio on esittänyt, että tukia ei ole myönnetty uudelleenjärjestelysuunnitelman rajoissa ja että kuljetusalalla ei ole ollut ylikapasiteettia. Italian hallitus ei ole esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle asian käsittelyn yhteydessä mitään sellaista, mikä kyseenalaistaisi tämän toteamuksen oikeellisuuden. Koska asetuksen N:o 1197/70 3 artiklan d alakohdan edellytykset tukikiellosta poikkeamiselle eivät näin ollen ole käsillä, komissio on perustellusti jättänyt soveltamatta niitä.

b) EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohhta

53. EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan yhteismarkkinoille soveltuvana voidaan pitää

tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

54. Komissiolla on perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan soveltamiseksi laaja harkintavalta, jonka käyttäminen edellyttää koko yhteisöä silmällä pitäen tehtävää taloudellisten ja yhteiskunnallisten kysymysten arviointia.²⁵ Tämän harkintavallan käyttämistä koskeva tuomioistuINVALVONTA kohdistuu ainoastaan siihen, että menettelyä ja perusteluvollisuutta koskevia sääntöjä on noudatettu, että riidanalaisen ratkaisun perustana olevat tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti, ettei ole tehty oikeudellista virhettä ja ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin.²⁶

55. Komissio on valituksenalaisessa päätöksessä (VIII luku, 13. kohta) katsonut, että uusien ajoneuvojen leasingia varten myönnettyt erät ovat toimintatukea, koska yritykset on näiden tukien johdosta vapautuneet sellaisista kustannuksista, jotka niiden normaalisti olisi tullut maksaa tavalli-

25 — Edellä alaviitteessä 19 mainittu asia C-303/88, Italia v. komissio, tuomion 34 kohta; asia C-75/97, Belgia v. komissio, tuomio 17.6.1999 (Kok. 1999, s. I-3671, 55 kohta) (jäljempänä Maribel-tapaus) ja edellä alaviitteessä 17 mainittu asia C-351/98, Espanja v. komissio, tuomion 74 kohta.

26 — Edellä alaviitteessä 19 mainittu asia C-303/88, Italia v. komissio, tuomion 34 kohta ja alaviitteessä 17 mainittu asia C-351/98, Espanja v. komissio, tuomion 74 kohta.

sessä liiketoiminnassaan. Viitaten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen antamaan tuomioon asiassa Siemens vastaan komissio²⁷ komissio esittää vielä, että toimintatukia ei voida katsoa yhteismarkkinoille soveltuviksi.

56. Italian hallitus ei ole osoittanut, eikä se muutenkaan näytä ilmeiseltä, että komission arviointi olisi joltain osin virheellinen.

57. Edelleen komissio on tukenut kantansa, jonka mukaan EY:n perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaista poikkeusta ei voida soveltaa, siihen, että tuet eivät muodosta osaa yhteisen edun mukaisesta toimenpiteestä, kuten uudelleenjärjestelysuunnitelmasta. Tältä osin Italian hallitus on tosin esittänyt, että tuet on määrätty tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen, jonka tarkoituksena oli uudelleenjärjestely ja palvelun laadun parantaminen. Se ei kuitenkaan ole osoittanut, että tällainen yhteisön intressien mukainen suunnitelma olisi ollut olemassa.

58. Edellä esitetyistä seikoista seuraa lisäksi, että komissio on perustellut riittävästi sen, että toimenpiteille ei myönnetä poikkeusta valtiontukia koskevasta kiellosta.

59. Kyseinen kanneperuste on näin ollen hylättävä.

D EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan rikkominen

1) Asianosaisten lausumat

60. Italian hallituksen mielestä kansainvälistä tavaraliikennettä harjoittavien yritysten hyväksi toteutettuja toimenpiteitä ei olisi tullut määritellä uusiksi tuiksi, koska kyseiset kuljetusmarkkinat avattiin (täydellisesti) kilpailulle vasta vuosina 1981 ja 1985 annettujen alueellisten lakien voimaantulon jälkeen. Komissio voi kieltää olemassa olevat tuet vain vaikutuksin *ex nunc* mutta ei voi määrätä niitä perittäviksi takaisin.

61. Komissio sitä vastoin on sitä mieltä, että kansainvälisten kuljetuspalveluiden markkinoilla on vallinnut kilpailu vuodesta 1969 lähtien, jolloin vapauttaminen aloi-

²⁷ — Asia T-459/93, Siemens v. komissio, tuomio 8.6.1995 (Kok. 1995, s. II-1675, 48 kohta), jonka yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut asiassa C-278/95 P, Siemens v. komissio, tuomio 15.5.1997 (Kok. 1997, s. I-2507, 20 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Ks. myös asia C-288/96, Saksa v. komissio, tuomio 5.10.2000 (Kok. 2000, s. I-8237, 89 ja 90 kohta).

tettiin. Kiintiöiden olemassaolo ei ole tälle esteenä. Markkinoiden vapauttamisen jälkeen toteutettuja tukia ei siten voida missään tapauksessa katsoa olemassa oleviksi tuiksi.

64. Kolmas kanneperuste on näin ollen hylättävä.

2) Arviointi

62. Italian hallituksen esittämä perustelu, jonka mukaan tuet olisivat olleet olemassa jo markkinoiden vapauttamisen aikaan, perustuu virheelliseen oletukseen siitä, että rajat ylittävien kuljetusten markkinoilla kilpailu olisi vallinnut vasta 1.1.1993 kiintiöiden poistamisen jälkeen.

63. Kuten ensimmäisen kanneperusteen arvioinnin yhteydessä on esitetty, rajat ylittävissä maantiekuljetuksissa vallitsi kilpailu kuitenkin jo vuonna 1969 alkaneesta markkinoiden vapauttamisesta lähtien ainakin luvan haltijoiden kesken. Näin ollen Friuli-Venezia Giulian alueen vuodesta 1981 ja 1985 lähtien kyseisen taloudenalan yrityksille myöntämät etuudet ovat niiden myöntämisestä lähtien valtiontukia, ja komissio on aivan oikein katsonut, etteivät ne ole olemassa olevia tukia, vaan uusia, ilmoitusvelvollisuuden alaisia tukia. Sen vuoksi näiden tukien takaisinerintää koskevaa määräystä ei ole aihetta moittia.

E Luottamuksensuojan periaatteen ja kohtuuspäätöksen (principio di ragionevolezza) loukkaaminen

1) Osapuolten lausumat

65. Osapuolet ovat ensinnäkin erimielisiä valituksenalaisen päätöksen 4 artiklan tulokinnasta. Italian hallitus on sitä mieltä, että vain rajat ylittävää liikennettä harjoittaville yrityksille 1.7.1990 lähtien myönnettyt tuet on katsottu lainvastaisiksi. Komissio sitä vastoin on sitä mieltä, että tämä aikaraja koskee vain paikallista, alueellista ja kansallista toimintaa harjoittaville yrityksille myönnettyjä tukia.

66. Italian hallitus esittää edelleen, että aluehallinto ja tukia saaneet yritykset ovat luottaneet tukien lainmukaisuuteen. Se, että yritysten pitäisi maksaa suoritukset takaisin monia vuosia niiden myöntämisen jälkeen, loukkaa luottamuksensuojan ja oikeusvarmuuden periaatetta.

67. Tukien kokonaismäärä on tosin ollut pieni, mutta yksittäisille yrityksille aiheutuisi kohtuuttoman suuri rasitus tukien maksamisesta takaisin korkoineen. Takaisinmaksuvelvollisuudella olisi todennäköisesti seuraukseen useiden yritysten poistuminen markkinoilta, mikä aiheuttaisi vakavia seurauksia sosiaaliselle tilanteelle ja työmarkkinoille. Joka tapauksessa komission olisi tullut perustella paremmin takaisinperintää koskeva määräys.

käytännön mukaan myöskään tarvitsen perustella takaisinperintää lähemmin.³⁰

2) Arviointi

i) Valituksenalaisen päätöksen tulkinta

68. Komissio sitä vastoin katsoo, että jäsenvaltio ei voi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan vedota edunsaajayritysten perusteltuun luottamukseen vapautuakseen velvollisuudesta päätöksen täytäntöönpanemiseksi, jos tuki on myönnetty EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan vastaisesti.²⁸

70. Valituksenalaisen päätöksen 4 artiklassa³¹ olevaa toteamusta, jonka mukaan sellaisille yrityksille 1.7.1990 alkaen myönnettyt tuet, jotka ovat harjoittaneet kansallisia kuljetuksia tai kansainvälisiä kuljetuksia, eivät sovellu yhteismarkkinoille, on tulkittava ottaen huomioon päätöksen johdanto-osan koko asiayhteys, kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on aivan oikein korostanut.

69. Italian viranomaiset eivät ole ilmoittaneet toimenpiteistä, eikä muutoinkaan ole syytä olettaa, että komissio olisi hyväksynyt toimenpiteet. Laittoman tuen poistaminen perimällä se takaisin on välttämätön seuraus sen laittomuuden toteamisesta, eikä sitä voida katsoa suhteettomaksi.²⁹ Se, että yritykset joutuvat poistumaan markkinoilta takaisinperimisen takia, ei ole esteenä takaisinperimiselle. Komission ei oikeus-

71. Päätöksen 4 artiklassa mainittu päivämäärä liittyy päätöksen 1 artiklassa olevaan toteamukseen. Kyseisessä kohdassa komissio nimittäin selvittää, että ennen 1.7.1990 ainoastaan paikallista, alueellista tai kansallista liikennettä harjoittaville yrityksille myönnettyt etuudet eivät ole tukia. Vain ottamalla huomioon tämän selityksen, joka koskee ainoastaan valtionsisäistä liikennettä, saa 4 artiklassa määriteltä aikaraja merkityksen.

28 — Asia C-169/95, Espanja v. komissio, tuomio 14.1.1997 (Kok. 1997, s. I-135, 48 kohta) ja asia C-5/89, komissio v. Saksa, tuomio 20.9.1990 (Kok. 1990, s. I-3437, Kok. Ep. X, s. 521, 17 kohta).

29 — Edellä alaviitteessä 14 mainittu Tubemeuse-tapaus, tuomio 66 kohta.

30 — Edellä alaviitteessä 19 mainitut yhdistetyt asiat C-278/92–C-280/92, Espanja v. komissio, tuomion 78 kohta.

31 — Ks. edellä 13 kohta.

72. Sen sijaan kansainvälisessä liikenteessä vastaava aikaraja ei ole tarpeen, koska kyseiset suoritukset ovat olleet tukia jo niiden myöntämisestä lähtien. Lisäksi mainittuna päivänä avattiin kabotaasimarkkinat. Tällä olosuhteella on kuitenkin vaikutusta vain valtionsisäisen liikenteen arvioinnin kannalta. Järkevää selitystä sille, että rajan vetävä päivämäärä 1.7.1990 viittaa myös kansainvälisen liikenteen hyväksi myönnettyihin tukiin, ei ole nähtävissä.

73. Näin ollen jo valituksenalaisen päätöksen johdanto-osan systemaattisesta tulkinnasta seuraa, että 4 artiklaa on tulkittava siten, että komissio on siinä katsonut kaikki kansainvälisen liikenteen hyväksi myönnettyt tuet yhteismarkkinoille soveltumattomiksi, eikä vain niitä tukia, jotka on myönnetty 1.7.1990 jälkeen. Valituksenalaisen päätöksen perusteluissa olevat kannanotot (VIII luku, 16. kohta) vahvistavat tämän päätelmän.

ii) Luottamuksensuojan periaate

74. Italian hallitus ei kyseenalaista vakiintunutta oikeuskäytäntöä, jonka mukaan tuensaaja voi luottaa tuen sääntöjenmukaisuuteen ainoastaan, jos tuki on myönnetty

EY:n perustamissopimuksen 93 artiklassa määrättyä menettelyä noudattaen,³² miten asia ei tässä tapauksessa kuitenkaan ollut. Italian hallituksen oletama siitä, että kansainvälisen liikenteen hyväksi myönnettyt tuet olisivat alun perin olleet lainmukaisia, koska kilpailu ei vallinnut kyseisellä markkinasegmentillä, ei pidä paikkaansa kuten yllä on jo todettu.³³

75. Edelleen Italian hallitus on sitä mieltä, että tuensaajille on syntynyt perusteltu luottamus tukien myöntämisen ja niiden takaisinperimisen välillä kuluneen pitkän ajan perusteella. Pelkkä ajan kuluminen ei kuitenkaan johda siihen, että lainvastaisen tuen saajat voisivat takaisinperintää vastaan vedota luottamuksensuojaan.

76. Yhteisöjen tuomioistuin on tosin todennut, että oikeusvarmuutta koskeva perustavanlaatuinen vaatimus estää sen, että komissio voisi viivyttää loputtomasti toimivaltansa käyttöä.³⁴ Edelleen oikeuskäytännön perusteella voidaan päätellä, että mikäli komissio menettelee hallinnolli-

32 — Vrt. asia C-5/89, komissio v. Saksa, tuomio 20.9.1990 (Kok. 1990, s. I-3437, Kok. Ep. X, s. 521, 14 kohta) ja asia C-24/95, Land Rheinland-Pfalz v. Alcan Deutschland, tuomio 20.3.1997 (Kok. 1997, s. I-1591, 25 kohta).

33 — Ks. edellä 31 ja 32 kohta.

34 — Yhdistetyt asiat C-74/00 P ja C-75/00 P, Falck ym. v. komissio, tuomio 24.9.2002 (Kok. 2002, s. I-7869, 140 kohta) ja asia 52/69, Geigy v. komissio, tuomio 14.7.1972 (Kok. 1972, s. 787, 21 kohta).

sen menettelyn aikana välinpitämättömästi, tuensaaja voi tietyn edellytyksin perustellusti luottaa siihen, että komissio ei enää määrää tuen takaisinperimisestä.³⁵

takaisinperinnässä ottaa yksittäistapauksessa huomioon luottamuksensuojan periaatteen yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä asetetuissa rajoissa.³⁶

77. Jos kysymys on ilmoittamatta jätetyistä tuista, menettelyn viivästyminen voidaan katsoa komissiosta johtuvaksi vasta siitä hetkestä alkaen, kun komissio on saanut toimenpiteistä tiedon. Tässä tapauksessa komissio on saanut tiedon riidanalaisesta tukisääntelystä vasta syyskuussa 1995. Italian hallitus ei ole esittänyt väitteitä siitä, että komissio olisi viivästyttänyt menettelyä ennen valituksenalaisen päätöksen antamista 30.7.1997.

iii) Kohtuullisuus- ja suhteellisuusperiaate

80. Italian hallitus väittää lopuksi, että kohtuullisuusperiaatetta on loukattu. Sen perusteluista ilmenee, että se pitää suhteetomana erityisesti tukien takaisinperintää koskevaa määräystä, koska tuet toisaalta ovat vääristäneet kilpailua vain vähäisessä määrin ja koska velvollisuudella tuen takaisinmaksuun toisaalta olisi vakavia seurauksia asianomaisille yrityksille.

78. Lisäksi on viitattava siihen, että tukien otaksuttu vähäinen vaikutus kilpailuun ei ole sellainen olosuhde, johon tuensaajat voisivat perustaa luottamuksensa tuen lainmukaisuudesta.

79. Näin ollen myös tämä väite on hylättävä. Se ei kuitenkaan sulje pois sitä, että kansalliset viranomaiset voivat tukien

81. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ”laittoman tuen poistaminen perimällä se takaisin on välttämätön seuraus sen laittomuuden toteamisesta. Näin ollen laittomasti myönnetyn valtiontuen takaisinperimistä aikaisemman tilanteen palauttamiseksi ei voida periaatteessa katsoa valtiontukea koskevien perustamissopimuksen

35 — Asia 223/85, RSV v. komissio, tuomio 24.11.1987 (Kok. 1987, s. 4617, 17 kohta).

36 — Vrt. asia C-5/89, komissio v. Saksa, tuomio 20.9.1990 (Kok. 1990, s. I-3437, Kok. Ep. X, s. 521, 12 ja 13 kohta) ja asia C-24/95, Land Rheinland-Pfalz v. Alcan Deutschland, tuomio 20.3.1997 (Kok. 1997, s. I-1591, 24 ja 25 kohta).

määräysten tavoitteisiin nähden suhteettomana toimenpiteenä”.³⁷

82. Tämä ei sulje pois sitä, että komissio voisi luopua tukien takaisinperimisestä epätavallisten olosuhteiden vallitessa. Mainitussa oikeuskäytännössä yhteisöjen tuomioistuin on pikemminkin antanut komissiolle vain suuntaviivat harkintavaltansa käyttämiseen normaalitapauksessa.

83. Italian hallitus ei ole kuitenkaan esittänyt mitään kestäviä perusteita, jotka puhuisivat takaisinperinnästä luopumisen puolesta. Se on ainoastaan ilman tarkempia tietoja viitannut tuensaaajille ja työmarkkinoille aiheutuviin vakaviin seurauksiin. Ei siten voida katsoa, että komissio olisi käyttänyt harkintavaltansa virheellisesti, kun se on määrännyt tukien takaisinperimisestä ja asettanut siten kilpailuolosuhteiden palauttamisen tuensaaajien intressien edelle.

84. Koska takaisinperintä on laittoman tuen myöntämisen välttämätön seuraus, komission ei myöskään tarvitse perustella

takaisinperintää koskevaa määräystä enemmälti.³⁸

85. Koska suhteellisuusperiaatteen loukkaamista koskeva väite ei myöskään ole perusteltu, on valitusperuste hylättävä kokonaisuudessaan.

V Oikeudenkäyntikulut

86. Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 6 kohdan mukaan yhteisöjen tuomioistuin määrää oikeudenkäyntikuluista harkintansa mukaan, jos lausunnon antaminen asiassa raukeaa. Työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut; työjärjestyksen 69 artiklan 3 kohdan mukaan yhteisöjen tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kukin vastaa omista kuluistaan, jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisten ja osa toisen asianosaisten hyväksi tai jos siihen on muutoin erityisiä syitä. Koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on osittain kumonnut valituksenalaisen päätöksen, oikeusriita on osittain rauennut. Siltä osin kuin oikeusriita ei ole rauennut, Italian tasavalta on hävinnyt asian. Tämä lopputulos huomioon ottaen on kohtuullista, että kumpikin osapuoli vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

37 — Edellä alaviitteessä 14 mainittu Tubemeuse-tapaus, tuomion 66 kohta; ks. myös asia C-310/99, Italia v. komissio, tuomio 7.3.2002 (Kok. 2002, s. I-2289, 99 kohta).

38 — Vrt. edellä alaviitteessä 37 mainittu asia C-310/99, Italia v. komissio, tuomion 106 kohta ja alaviitteessä 19 mainitut yhdistetyt asiat C-278/92–C-280/92, Espanja v. komissio, tuomion 78 kohta.

VI Ratkaisuehdotus

87. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin ratkaisee asian seuraavasti:

- 1) Oikeusriita on rauennut siltä osin kuin kantaja on vaatinut, että yhteisöjen tuomioistuin kumoaa
 - Friuli-Venezia Giulian alueen (Italia) myöntämistä tuista maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville alueen yrityksille 30 päivänä heinäkuuta 1997 tehdyn komission päätöksen 98/182/EY 2 artiklan siltä osin kuin siinä todetaan 1.7.1990 alkaen yksinomaan paikallisia, alueellisia tai kansallisia kuljetuksia suorittaneille yrityksille myönnettyt tuet lainvastaisiksi ja
 - päätöksen 98/182 5 artiklan siltä osin kuin siinä velloitetaan Italian tasavalta perimään nämä tuet takaisin.
- 2) Kanne hylätään muilta osin.
- 3) Kukin asianosainen vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.