YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu neljäs jaosto)

15 päivänä kesäkuuta 2000 *

Yhdistetyissä asioissa 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,

Mauro Alzetta, kotipaikka Montereale Valcellina (Italia), ja 31 muuta kantajaa, jotka on lueteltu liitteessä, edustajinaan asianajaja A. Pili, Pordenone, ja asianajajat A. Barone ja G. Pezzano, Rooma, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto L. Schiltz, 2 rue du Fort Rheinsheim,

Masotti Srl, kotipaikka Feletto Umberto (Italia), ja 30 muuta kantajaa, jotka on lueteltu liitteessä, edustajinaan asianajajat R. Petiziol ja A. Pergolese, Udine, via Ginnasio Vecchio 6, Udine (Italia),

Anna Maria Baldo, kotipaikka Cervignano del Friuli (Italia), ja 53 muuta kantajaa, jotka on lueteltu liitteessä, ja

Amadeo Musso, kotipaikka Rivignano (Italia),

edustajinaan asianajajat V. Cinque ja L. Candriella, Udine, via Morpurgo 34, Udine,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

Sutes SpA, kotipaikka Udine, ja 33 muuta kantajaa, jotka on lueteltu liitteessä,

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

Franco D'Odorico, kotipaikka Capoformido (Italia),

Fiorindo Birri, kotipaikka Manzano (Italia),

Maria Cecilia Framalicco, kotipaikka Ampezzo (Italia), ja

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

edustajanaan asianajaja C. Mussato, Udine, via Dante 4, Udine,

sekä

Pietro Stagno, kotipaikka Trieste (Italia),

Fabrizio Cernecca, kotipaikka Trieste,

Trasporti e Spedizioni Internazionali Cossutta Snc, kotipaikka Trieste,

Giuseppe Camaur, kotipaikka Cormons (Italia),

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

Autotrasporti Silvano Zottich, kotipaikka Trieste,

Zootrans Snc, kotipaikka Passagio di Betona (Italia), ja

Pauletic Antonio Succ. di Pauletic Igor, kotipaikka Trieste,

edustajinaan asianajajat M. Clarich ja A. Giadrossi, Trieste, via XXX octobre 17, Trieste,

kantajina,

joita tukee

Italian tasavalta, asiamiehenään ulkoasiainministeriön diplomaattisten riita-asioiden osaston osastopäällikkö, professori U. Leanza, avustajanaan valtion-

asiamies O. Fiumara ja suullisessa käsittelyssä valtionasiamies G. Aiello, prosessiosoite Luxemburgissa Italian suurlähetystö, 5 rue Marie-Adélaïde,

väliintulijana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet P. F. Nemitz ja P. Stancanelli, avustajanaan asianajaja M. Moretto, Venetsia, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies C. Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

joissa kantajat vaativat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan Friuli-Venezia Giulian alueen (Italia) myöntämistä tuista maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville alueen yrityksille 30 päivänä heinäkuuta 1997 tehdyn komission päätöksen 98/182/EY (EYVL 1998, L 66, s. 18),

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (laajennettu neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja R. M. Moura Ramos sekä tuomarit R. García-Valdecasas, V. Tiili, P. Lindh ja P. Mengozzi,

kirjaaja: hallintovirkamies J. Palacio González,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 15.9.1999 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Asiaa koskevat oikeussäännöt ja tosiseikat

1 Kantajat ovat Friuli-Venezia Giulian alueella maanteiden tavaraliikennettä toisen lukuun harjoittavia yrityksiä, jotka ovat saaneet valtiontukea sellaisen alueellisen tukijärjestelmän perusteella, jota ei ole ilmoitettu komissiolle. On selvää, että useimmat kantajista ovat pieniä yrityksiä, jotka harjoittavat yksinomaan paikallista tai alueellista kuljetustoimintaa yhdellä ainoalla ajoneuvolla. Friuli-Venezia Giulian alueen (Italia) myöntämistä tuista maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville alueen yrityksille 30 päivänä heinäkuuta 1997 tekemällään päätöksellä 98/182/EY (EYVL 1998, L 66, s. 18; jäljempänä kanteen kohteena oleva päätös) komissio totesi osan näistä tuista yhteismarkkinoille soveltumattomiksi ja määräsi ne perittäviksi takaisin korkoineen.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

2 EY:n perustamissopimuksen 92 artiklassa (josta on muutettuna tullut EY 87 artikla) ja 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 tullut EY 73 artikla) erityisten määräysten soveltamisesta muuta johdu. Näiden määräysten mukaan tuki on perustamissopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä.

3 Tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1107/70 (EYVL L 130, s. 1), jota on viimeksi muutettu 17.3.1997 annetulla neuvoston asetuksella N:o 543/97 (EYVL 84, s. 6) ja joka perustuu EY:n perustamissopimuksen 75 artiklaan (josta on muutettuna tullut EY 71 artikla) ja perustamissopimuksen 77 ja 94 artiklaan, 2 artiklassa vahvistetaan, että perustamissopimuksen 92 ja 94 artiklaa sovelletaan kyseisellä alalla, ja lisäksi kyseisessä asetuksessa säädetään tietyistä kyseisiä tukia koskevista erityisistä säännöistä siltä osin kuin tuet liittyvät nimenomaan tämän alan toimintaan. Asetuksessa täsmennetään, missä tapauksissa ja millä edellytyksin jäsenvaltiot voivat ryhtyä sellaisiin yhteensovittamistoimenpiteisiin tai asettaa sellaisia julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvia velvoitteita, joihin liittyy perustamissopimuksen 77 artiklassa tarkoitetun valtiontuen myöntäminen.

4 Liikenteen alan yhteensovittamiseksi asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa hyväksytään siihen asti, kunnes kuljetusmarkkinoille pääsyä koskevat yhteisön säännöt tulevat voimaan, tuki, joka myönnetään poikkeuksellisena ja tilapäisenä ja jonka tarkoituksena on uudelleenjärjestelyn osana poistaa vakavia rakenteellisia ongelmia aiheuttavaa ylikapasiteettia ja siten edistää kuljetusmarkkinoiden tarpeiden tehokkaampaa tyydyttämistä.

5 Otettaessa käyttöön yhteinen liikennepolitiikka yhteisössä vapautettiin osittain kansainvälisten maanteiden tavarakuljetusten markkinat vuonna 1969 vahvistetulla kiintiöjärjestelmällä, joka perustettiin yhteisön kiintiön muodostamisesta jäsenvaltioiden välistä maanteiden tavaraliikennettä varten 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 1018/68 (EYVL L 175, s. 13). Esimerkiksi vuonna 1991 yhteisön kiintiö käsitti 47 094 lupaa ja vuonna 1992 65 936 lupaa, ja nämä luvat oli jaettu eri jäsenvaltioiden kesken määrätyllä perusteella. Italian tasavalta sai 5 550 lupaa vuonna 1991 ja 7 770 lupaa vuonna 1992. Yhteisön luvissa annettiin luvansaajille oikeus suorittaa jäsenvaltioiden välisiä kuljetuksia yhden vuoden ajan. Järjestelmä pidettiin voimassa

1.1.1993 asti eli siihen päivään, jona kuljetustoiminta vapautettiin täysin jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen yhteisön markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 881/92 (EYVL L 95, s. 1).

6 Jäsenvaltion sisäisen tavaraliikenteen markkinoiden osalta edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa 21 päivänä joulukuuta 1989 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 4059/89 (EYVL L 390, s. 3) säädettiin 1.7.1990 alkaen kabotaasin eli jäsenvaltioon sijoittautuneen kuljettajan toisen jäsenvaltion alueella suorittaman tavaroiden kuljetuksen siirtymäjärjestelystä ottamalla käyttöön yhteisön kabotaasikiintiö ja vapauttamalla kabotaasiliikenne asteittain. Alkuperäinen kokonaiskiintiö käsitti 15 000 kabotaasilupaa, jotka olivat voimassa kaksi kuukautta ja jotka jaettiin jäsenvaltioiden kesken määrätyllä perusteella. Tässä yhteydessä Italian tasavallalle myönnettiin 1 767 lupaa. Edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa 25 päivänä lokakuuta 1993 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3118/93 (EYVL L 279, s. 1) säädettiin tämän siirtymäjärjestelyn voimassa pitämisestä ja vahvistettiin yhteensä 30 000 lupaa käsittävä alkuperäinen yhteisön kiintiö (josta 3 520 lupaa Italian tasavallalle), jota korotettaisiin vuosittain 30 prosenttia, kunnes kabotaasiliikenne olisi täysin vapautettu 1.7.1998 alkaen.

Kyseessä olevat tuet

7 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 28/1981) 4, 7 ja 8 §:ssä säädettiin tietyistä tukitoimenpiteistä toisen lukuun kuljetuksia suorittavien, kyseiselle alueelle sijoittautuneiden yritysten hyväksi.

8 Tällä 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 (asiassa T-313/97 toimitetun kannekirjelmän liite 113; jäljempänä laki 4/1985). Lain 4/1985 4 ja 6 §:llä otettiin käyttöön alueellinen tukijärjestelmä, joka oli olennaisilta osiltaan samanlainen kuin lailla 28/1981 käyttöön otettu järjestelmä.

9 Näissä laeissa säädettiin seuraavista kolmesta toimenpiteestä Friuli-Venezia Giulian alueella maantiekuljetuksia toisen lukuun harjoittavien yritysten hyväksi:

a) vuosittain rahoitetaan korkeintaan 10 vuoden ajan enintään 60 prosenttia (yksittäiset yritykset) ja enintään 70 prosenttia (osuuskunnat ja yhtymät) ministeriön päätöksessä vahvistetusta sellaisen lainan viitekorosta, jonka tarkoituksena on (lain 28/1981 4 § ja lain 4/1985 4 §)

— yrityksen perusrakenteiden toteuttaminen (yritystoiminnassa tarvittavien tilojen, myös tavaroiden varastointiin ja käsittelyyn tarkoitettujen tilojen, rakentaminen, osto, laajentaminen, valmistuminen ja modernisointi);

— yrityksen kiinteän ja liikkuvan kaluston sekä sisäisessä kuljetuksessa ja maanteillä käytettävien kuljetusvälineiden osto, parantaminen ja uusiminen;

b) maanteiden tavarankuljetuksiin soveltuvien uusien ajoneuvojen, perävaunujen ja puoliperävaunujen ja niiden vaihdettavien runko-osien sekä ajoneuvojen käyttöön, kunnossapitoon ja korjaukseen sekä tavaroiden käsittelyyn

tarkoitettujen oheislaitteiden, koneiden ja tarvikkeiden kolmen tai viiden vuoden pituisten leasingsopimusten kustannusten rahoittaminen enintään 25 prosentilla (yksittäiset yritykset) tai 30 prosentilla (osuuskunnat ja yhtymät) tavaroiden hankintahinnasta. Tätä tukea, josta säädettiin lain 28/1981 7 §:ssä ja lain 4/1985 5 §:ssä, alennettiin myöhemmin annetuilla alueellisilla laeilla kaikkien tuensaajien osalta ensin 20 prosenttiin ja sen jälkeen 15 prosenttiin hankintahinnasta;

c) rahoittaa vuosittain enintään 50 prosentilla osuuskunta- ja yhteenliittymämuotoisten yritysten sellaisia investointeja, jotka on tarkoitettu osuuskunnan tai yhtymän tavoitteiden saavuttamisen kannalta välttämättömien laitteiden ja tarvikkeiden rakentamiseen tai hankintaan tai edistämään sellaisia yhteisiä palveluja ja niiden kehittämistä, jotka liittyvät ajoneuvojen ja niiden oheislaitteiden ja -tarvikkeiden varastoimiseen, kunnossapitoon ja korjaukseen (lain 28/1981 8 § ja lain 4/1985 6 §).

10 Italian viranomaisten komissiolle 18.11.1996 toimittamien tietojen mukaan lain 4/1985 4 §:n mukaisiin tukiin tarkoitettujen lainojen määrä oli vuosien 1985 ja 1995 välillä yhteensä 13 000 miljoonaa Italian liiraa (ITL) (6,7 miljoonaa euroa) ja hyväksyttyjä hakemuksia oli 155. Keskimäärin maksettujen tukien määrä oli 13—26 prosenttia lainojen kuluista ja koroista. Vuosien 1981 ja 1985 väliselle ajalle varattu määrä oli 930 miljoonaa ITL (0,4 miljoonaa euroa), ja tuona aikana hyväksyttiin 14 hakemusta (kanteen kohteena olevan päätöksen II kohta).

11 Samojen lähteiden mukaan lain 4/1985 5 §:n mukaisiin tukiin tarkoitettujen lainojen määrä oli 23 300 miljoonaa ITL (11,8 miljoonaa euroa) vuosien 1985 ja 1995 välillä, ja tuona aikana hyväksyttiin 1 691 hakemusta keskimäärin 19 prosentin rahoitusta varten. Vuonna 1993 hyväksyttiin 83 hakemusta, ja tuen määrä oli 10 prosenttia. Vuosina 1981—1985 hyväksyttiin 305 hakemusta ja tukea maksettiin 5 790 miljoonaa ITL (2,9 miljoonaa euroa) (kanteen kohteena olevan päätöksen II kohta).

12 Italian hallituksen komissiolle hallinnollisen menettelyn aloittamisen jälkeen toimittamien tietojen mukaan lain 4/1985 6 §:n perusteella myönnetyt lainat oli tarkoitettu yhdistettyjen kuljetusten rahoittamiseen (kanteen kohteena olevan päätöksen II kohdan seitsemäs perustelukappale). Kanteen kohteena olevasta päätöksestä (VIII kohdan seitsemäs perustelukappale) ilmenee, että näiden tukien määrä oli 10—15 prosenttia myönnettyjen tukien kokonaismäärästä.

13 Edellä mainittujen tukien myöntäminen keskeytettiin 1.1.1996 alkaen. Kanteen kohteena olevan päätöksen tekemisen seurauksena Friuli-Venezia Giulian aluehallinto kumosi laissa 4/1985 säädetyn tukijärjestelmän ja toteutti tarpeelliset toimenpiteet maksettujen tukien takaisinperimiseksi (ks. kannekirjelmiin liitetyt aluehallinnon syyskuun ja joulukuun 1997 välillä lähettämät kirjeet, joissa tästä päätöksestä ilmoitetaan kantajille).

Hallinnollinen menettely ja kanteen kohteena olevan päätöksen sisältö

14 Saatuaan tietää laista 4/1985 tutkiessaan myöhempää alueellisessa laissa säädettyä valtiontukea koskevaa asiaa komissio kehotti 29.9.1995 päivätyllä kirjeellään Italian viranomaisia toimittamaan sille kaikki lait, asiakirjat ja tiedot, jotka olivat tarpeen tutkittaessa, soveltuiko lailla 4/1985 käyttöön otettu tukijärjestelmä yhteismarkkinoille. Tässä kirjeessään komissio korosti sitä, että jos siihen ei vastata tai jos siihen vastataan puutteellisesti, se tekee lopullisen päätöksen käytettävissään olevien tietojen perusteella. Tässä yhteydessä komissio muistutti myös siitä, että jäsenvaltioiden on ilmoitettava etukäteen suunnitelmistaan myöntää tai muuttaa tukea ja että ne eivät voi toteuttaa suunniteltuja toimenpiteitä ennen kuin menettely on johtanut lopullisen päätöksen tekemiseen.

15 Italian viranomaisten kanssa käydyn kirjeenvaihdon jälkeen laki 4/1985 toimitettiin 18.7.1996 pidetyssä kokouksessa komissiolle, ja sille annettiin lisätietoja

18.11.1996. Italian viranomaiset vahvistivat vielä komission toimivaltaisten yksiköiden kanssa 13.2.1997 pidetyssä kokouksessa, että Friuli-Venezia Giulian alueen maantieliikenteen harjoittajat olivat epäedullisessa kilpailuasemassa Itävallan, Kroatian ja Slovenian liikenteenharjoittajiin nähden.

16 Komissio ilmoitti 14.2.1997 päivätyllä kirjeellään Italian hallitukselle päätöksestään aloittaa perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan mukainen menettely laeilla 4/1985 ja 28/1981 maanteiden tavaraliikennettä toisen lukuun harjoittavien yritysten hyväksi perustettua tukijärjestelmää vastaan (EYVL 1997, C 98, s. 16). Se kehotti Italian viranomaisia ja muita, joita asia koski, esittämään huomautuksensa ja toimittamaan kaikki sellaiset asiakirjat ja tiedot, jotka ovat tarpeen tutkittaessa kyseisten tukien soveltuvuutta yhteismarkkinoille. Komissio vastaanotti Italian tasavallan huomautukset 3.4.1997 (Friuli-Venezia Giulian alueen lisämuistio, joka on Italian tasavallan pysyvän edustuston 27.3.1997 päivätyn kirjeen liitteenä; jäljempänä lisämuistio). Kantajat eivät esittäneet huomautuksia.

17 Komissio päätti menettelyn 30.7.1997 tekemällä kanteen kohteena olevan päätöksen. Päätöksen päätösosa kuuluu seuraavasti:

"*1 artikla*

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

2 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.

3 artikla

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.

4 artikla

Sellaisille yrityksille 1 päivästä heinäkuuta 1990 alkaen myönnetyt 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.

5 artikla

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

— — "

18 Komissio erottaa kanteen kohteena olevan päätöksen perusteluissa yhtäältä kansallisten, alueellisten ja paikallisten maanteiden tavarakuljetusten markkinat ja toisaalta kansainvälisten maanteiden tavarakuljetusten markkinat (kanteen kohteena olevan päätöksen VII kohdan 3.—11. perustelukappale).

19 Koska ensiksi mainitut markkinat oli suljettu kilpailulta siihen asti, kunnes tuli voimaan asetus N:o 4059/89, jolla säädettiin 1.7.1990 alkaen kabotaasikiintiöistä, komissio päättelee, että ennen kyseistä päivämäärää yksinomaan kansallista, alueellista tai paikallista liikennettä harjoittaville kuljetusyrityksille myönnetyt tuet eivät voineet vaikuttaa yhteisön sisäiseen kauppaan eivätkä olleet siten perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtiontukia. Sitä vastoin kyseisen päivämäärän jälkeen myönnetyt tuet olivat tässä määräyksessä tarkoitettuja valtiontukia, koska ne saattoivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

20 Komissio toteaa kansainvälisistä kuljetusmarkkinoista, että ne avattiin yhteisön sisäiselle kilpailulle vuonna 1969, jolloin asetus N:o 1018/68 tuli voimaan. Se päättelee tästä, että "laeissa N:o 4/85 ja 28/81 säädetty tuki vahvistaa maanteiden tavarakuljetuksia toisen lukuun harjoittavien Friuli-Venezia Giulian alueen yritysten taloudellista asemaa ja toimintamahdollisuuksia niiden kilpailijoihin nähden, ja tämä on jatkunut — — vuodesta 1969 kansainvälistä liikennettä

harjoittavien yritysten osalta niin, että tilanne on voinut vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan" (kanteen kohteena olevan päätöksen VII kohdan viimeinen perustelukappale).

21 Tutkiessaan tämän jälkeen, voidaanko näihin valtiontuiksi määriteltyihin tukiin soveltaa poikkeusta, komissio katsoo, että yhdistettyihin kuljetuksiin tarkoitetun kaluston rahoittamiseen myönnettyyn tukeen voidaan soveltaa asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan e alakohdan mukaista poikkeusta, joka koskee yhdistettyjen kuljetusten kehittämiseen tarkoitettuja tukia. Kyseessä oleviin tukiin (jäljempänä kyseessä olevat tuet tai riidanalaiset tuet) ei voida soveltaa asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettua poikkeusta sen vuoksi, että alalla ei ole ylikapasiteettia eikä uudelleenjärjestelysuunnitelmaa. Myöskään perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan mukaisia poikkeuksia, jotka koskevat tiettyjen alueiden taloudellisen kehityksen edistämiseen tarkoitettua tukea, ei voida soveltaa ensinnäkään sen vuoksi, ettei kaikkia alueen talouden aloja koskevaa aluekehityssuunnitelmaa ole tehty, ja toiseksi sen vuoksi, että Friuli-Venezia Giulian alue ei ole kokonaisuudessaan sellaista, että siihen voitaisiin soveltaa poikkeuksia. Perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetut alakohtaisia tukia koskevat poikkeukset eivät puolestaan sovellu kyseessä oleviin tukiin, koska ne eivät liity mihinkään yhteisen edun mukaiseen toimintaan, kuten alan rakennemuutosta koskevaan suunnitelmaan. Lisäksi uusien ajoneuvojen hankintaan leasingillä annettava tuki on toimintatukea (kanteen kohteena olevan päätöksen VIII kohdan 13. perustelukappale).

22 Komissio päättelee, että "niille maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville Friuli-Venezia Giulian alueen yrityksille, jotka ovat harjoittaneet kansallisia kuljetuksia 1 päivästä heinäkuuta 1990 alkaen tai jotka ovat harjoittaneet kansainvälisiä kuljetuksia, lakien nro 28/81 ja nro 4/85 nojalla myönnetty tuki ei ole perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitettua yhteismarkkinoille soveltuvaa tukea" (kanteen kohteena olevan päätöksen VIII kohdan viimeinen perustelukappale).

Oikeudenkäynti

23 Kantajat nostivat nyt esillä olevat kanteet, jotka saapuivat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 2.12.1997 (asia T-298/97), 11.12.1997 (asiat T-312/97 ja T-313/97), 16.12.1997 (asia T-315/97), 19.12.1997 (asiat T-600/97—T-607/97), 2.1.1998 (asia T-1/98), 5.1.1998 (asiat T-3/98—T-6/98) ja 26.1.1998 (asia T-23/98), ja vaativat kanteen kohteena olevan päätöksen kumoamista kokonaisuudessaan tai osittain.

24 Italian tasavalta nosti 28.10.1997 yhteisöjen tuomioistuimessa kanteen, jossa se vaati ensisijaisesti yhteisöjen tuomioistuinta kumoamaan kanteen kohteena olevan päätöksen ja toissijaisesti kumoamaan päätöksen siltä osin kuin sen 5 artiklassa velvoitetaan perimään takaisin 1.7.1990 alkaen myönnetyt tuet (asia C-372/97). Yhteisöjen tuomioistuin päätti 24.11.1998 antamallaan määräyksellä lykätä asian käsittelyä EY:n tuomioistuimen perussäännön 47 artiklan kolmannen kohdan mukaisesti siihen asti, kunnes ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin antaa asiassa tuomion.

25 Myös Friuli-Venezia Giulian aluehallinto nosti kanteen kohteena olevasta päätöksestä kumoamiskanteen, joka saapui ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 10.11.1997 (asia T-288/97). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi komission oikeudenkäyntiväitteen asiassa T-288/97, Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia vastaan komissio, 15.6.1999 antamallaan tuomiolla (Kok. 1999, s. II-1871). Oikeudenkäynti jatkuu edelleen.

26 Laajennetun ensimmäisen jaoston puheenjohtaja määräsi komission hakemuksesta ja asianosaisia kuultuaan 16.6.1998 antamallaan määräyksellä, että 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 yhdistetään kirjallista ja suullista käsittelyä sekä tuomion antamista varten.

27 Italian tasavalta toimitti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 28.5.1998 väliintulohakemuksen, jossa se pyysi saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen kantajien vaatimuksia. Laajennetun neljännen jaoston puheenjohtaja hyväksyi väliintulohakemuksen 29.9.1998 antamallaan määräyksellä. Italian tasavalta esitti väliintulokirjelmänsä 24.11.1998. Kantajat asioissa T-315/97, T-1/98 ja T-3/98—T-6/98 esittivät kirjalliset huomautuksensa tästä kirjelmästä 5.3.1999. Komissio esitti kirjalliset huomautuksensa tästä kirjelmästä vastauskirjelmässään.

28 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (laajennettu neljäs jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ja ryhtyä prosessinjohtotoimenpiteisiin pyytämällä asianosaisia vastaamaan kirjallisesti tiettyihin kysymyksiin. Kantajat asioissa T-315/97, T-1/98 ja T-3/98—T-6/98 sekä komissio vastasivat näihin kysymyksiin 13.8.1999 ja Italian hallitus 1.9.1999.

29 Asianosaisten ja väliintulijan lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 15.9.1999 pidetyssä istunnossa.

Asianosaisten ja väliintulijan vaatimukset

30 Asiassa T-298/97 kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— alustavana toimenpiteenä lykkää kanteen kohteena olevan päätöksen täytäntöönpanoa

— ensisijaisesti kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen

— toissijaisesti kumoaa päätöksen 5 artiklan, jossa määrätään perimään takaisin 1.7.1990 alkaen myönnetyt tuet korkoineen

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

31 Asiassa T-312/97 kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— ensisijaisesti kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen 2, 4 ja 5 artiklan

— toissijaisesti kumoaa päätöksen siltä osin kuin siinä määrätään perimään takaisin 1.7.1990 alkaen myönnetyt tuet korkoineen

— tai vaihtoehtoisesti kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen siltä osin kuin siinä määrätään perimään takaisin kantajille myönnetyt tuet korkoineen

— tai ainakin kumoaa päätöksen siltä osin kuin tuet on perittävä kantajilta takaisin palauttamisvaatimuksen esittämispäivään mennessä erääntyneine korkoineen ja joka tapauksessa vanhentuneine korkoineen

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

32 Asioissa T-315/97, T-1/98 ja T-3/98—T-6/98 kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— ensisijaisesti kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen siltä osin kuin siinä loukataan kantajien perusteltuja intressejä ja oikeuksia

— toissijaisesti kumoaa tämän päätöksen siltä osin kuin siinä määrätään perimään takaisin 1.7.1990 alkaen myönnetyt tuet korkoineen

— tai vaihtoehtoisesti kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen siltä osin kuin sen mukaan tuet on perittävä takaisin korkoineen

— tai ainakin päättää, että takaisin perittävät summat jäävät Italian valtion vastuulle, sillä tämä on yksin vastuussa lainvastaisuudesta

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

33 Asioissa T-313/97 ja T-23/98 kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— ensisijaisesti kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen kokonaisuudessaan

— toissijaisesti kumoaa tämän päätöksen siltä osin kuin siinä määrätään perimään takaisin 1.7.1990 alkaen myönnetyt avustukset korkoineen

— tai ainakin kumoaa tämän päätöksen rajoittamalla palauttamisvelvollisuus maksetun tuen bruttomäärän ja todellisuudessa saadun edun erotukseen, joka lasketaan vähentämällä bruttoavustuksesta sitä vastaava verorasitus, ilman korkojen maksamisvelvollisuutta, tai ainakin laskemalla korot uudelleen — koska tuensaajien vilpillistä mieltä ei ole näytetty toteen — siten, että huomioon ei oteta tuen maksamispäivää vaan (codice civilen [Italian siviililaki] 2033 §:n säännösten mukaisesti) kanteen nostamispäivä

— velvoittaa vastaajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

34 Asioissa T-600/97—T-607/97 kantajat vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen

— toissijaisesti kumoaa tämän päätöksen siltä osin kuin siinä määrätään perimään takaisin 1.7.1990 alkaen myönnetyt tuet korkoineen

— tai ainakin kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen siltä osin kuin sen mukaan tuet on perittävä takaisin korkoineen.

35 Yhdistetyissä asioissa Italian hallitus, joka tukee väliintulijana kantajien vaatimuksia, vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— ensisijaisesti kumoaa kanteen kohteena olevan päätöksen kokonaisuudessaan

— toissijaisesti kumoaa tämän päätöksen siltä osin kuin se määrätään perimään myönnetyt tuet takaisin korkoineen

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

36 Vastaaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen kokonaisuudessaan

— velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Kanteen kohteena olevan päätöksen täytäntöönpanon lykkäämistä koskeva vaatimus

37 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 104 artiklan 3 kohdassa määrätään, että toimielimen tekemän päätöksen täytäntöönpanon lykkäämistä koskeva hakemus tehdään erillisellä asiakirjalla.

38 Tästä seuraa, että täytäntöönpanon lykkäämistä koskeva hakemus, joka on esitetty samalla asiakirjalla kuin päävaatimus, on jätettävä tutkimatta (asia 108/63, Officine elettromeccaniche Merlini v. korkea viranomainen, tuomio 21.1.1965, Kok. 1965, s. 1, 12 ja asia T-107/94, Kik v. neuvosto ja komissio, tuomio 19.6.1995, Kok. 1995 s. II-1717, 38 kohta).

39 Nyt esillä olevassa asiassa kanteen kohteena olevan päätöksen täytäntöönpanon lykkäämistä koskeva hakemus, joka on esitetty kannekirjelmässä, jolla asia T-298/97 saatettiin vireille, on näin ollen jätettävä tutkimatta.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toimivallan puuttuminen niiden vaatimusten osalta, joiden mukaan Italian tasavallan olisi vastattava takaisin perittävistä summista ja tämän korvauksen määrää rajoitettava

40 Asioissa T-315/97, T-1/98 ja T-3/98—T-6/98 kantajat vaativat toissijaisesti, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoisi maksettujen tukien palauttamisen olevan asianomaisen jäsenvaltion vastuulla, koska se on yksin vastuussa kyseessä olevan tukijärjestelmän ilmoittamatta jättämisestä seuraavasta mahdollisesta lainvastaisuudesta.

41 Asioissa T-313/97 ja T-23/98 ne vaativat toissijaisesti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta rajoittamaan korvattavan tuen määrää siten, että tuen bruttomäärästä vähennettäisiin sitä vastaava verorasitus. Ne vaativat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta niin ikään toteamaan, ettei korkoja ole maksettava, tai toissijaisesti, että korot alkavat juosta vasta palauttamisvaatimuksen esittämisestä codice civilen 2033 §:n mukaisesti.

42 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei kuitenkaan voi EY:n perustamissopimuksen 173 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 230 artikla) mukaisia kumoamiskanteita käsitellessään osoittaa yhteisön toimielimille tai jäsenvaltioille määräyksiä, tuomita jäsenvaltioita millään perusteella tai toimia yhteisön toimielinten sijasta. Asianomaisen toimielimen asiana on EY:n perustamissopimuksen 176 artiklan (josta on tullut EY 233 artikla) mukaisesti toteuttaa kumoamiskanteen johdosta annetun tuomion täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet käyttämällä sille annettua harkintavaltaa yhteisöjen tuomioistuinten harjoittaman laillisuusvalvonnan alaisena noudattaen sekä täytäntöönpantavana olevan tuomion tuomiolauselmaa ja perusteluja että yhteisön oikeuden säännöksiä (ks. mm. asia T-56/92, Koelman v. komissio, tuomio 29.11.1993, Kok. 1993, s. II-1267, 18 kohta; asia T-346/94, France-aviation v. komissio, tuomio 9.11.1995, Kok. 1995, s. II-2841, 42 kohta ja yhdistetyt asiat T-133/95 ja T-204/95, IECC v. komissio, tuomio 16.9.1998, Kok.1998, s. II-3645, 52 kohta).

43 Tässä tapauksessa se, että kyseessä oleva jäsenvaltio velvoitettaisiin palauttamaan tuet, jotka kantajille väitetään maksetun lainvastaisesti Friuli-Venezia Giulian alueella, ei siten kuulu ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toimivaltaan.

44 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei sitä paitsi voi toimia kyseisen jäsenvaltion sijasta ja määrätä tukien takaisinperimistä koskevista yksityiskohdista ottamalla huomioon mahdolliset kansalliset verot aikaisemman tilanteen palauttamiseksi (ks. jäljempänä 89 kohta). Se ei voi myöskään toimia komission sijasta ja tehdä päätöstä tukien takaisinperimisestä korkoineen.

45 Edellä mainitut vaatimukset on siten jätettävä tutkimatta.

Kumoamisvaatimukset

Italian hallituksen väliintulon laajuus

46 Komissio huomauttaa vastauskirjelmässään aluksi, että kantajien eri yhdistetyissä asioissa sekä Italian tasavallan esittämät vaatimukset eivät ole yhdenmukaisia. Tietyt kantajat vaativat ensisijaisesti kanteen kohteena olevan päätöksen 2, 4 ja 5 artiklan kumoamista. Toiset kantajat sekä Italian hallitus vaativat tämän päätöksen kumoamista kokonaisuudessaan.

47 Komissio pyytääkin, että Italian hallitusta kehotettaisiin täsmentämään ne kantajat, joiden vaatimuksia sen on tarkoitus tukea.

48 Tältä osin riittää, kun todetaan, että asianosaisten kuulemisen jälkeen Italian hallitus on hyväksytty laajennetun neljännen jaoston puheenjohtajan 29.9.1998 antamalla määräyksellä väliintulijaksi tukemaan kaikkien kantajien vaatimuksia esillä olevissa asioissa.

49 Sen vuoksi ei ole enää tarpeen täsmentää Italian hallituksen väliintulon laajuutta ja vastaajan vaatimus on näin ollen hylättävä.

Kumoamisvaatimusten hyväksyttävyys

50 Kantajat vetoavat kumoamisvaatimustensa tueksi useisiin kanneperusteisiin, jotka on ryhmiteltävä ja tutkittava seuraavasti: ensiksi perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkominen ja perustelujen puutteellisuus, toiseksi perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan rikkominen sekä perustelujen puutteellisuus, kolmanneksi riidanalaisten tukien määrittely virheellisesti uusiksi tuiksi ja neljänneksi luottamuksensuojan periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen loukkaaminen sekä perustelujen puuttuminen tukien takaisinperinnän osalta.

Väite perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkomisesta ja perustelujen puutteellisuudesta

— Asianosaisten ja väliintulijan väitteet ja niiden perustelut

51 Kantajat väittävät, että kanteen kohteena olevassa päätöksessä on oikeudellinen virhe ja ilmeinen arviointivirhe ja että se on perusteltu perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisen osalta puutteellisesti.

52 Komissio vetoaa kantajien mielestä vain pelkkään mahdollisuuteen, että tuki on voinut vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, eikä osoita todellista ja konkreettista kilpailun vääristymisen uhkaa. Kanteen kohteena oleva päätös on niiden mukaan näiltä osin riittämättömästi perusteltu.

53 Asiassa T-312/97 kantajat katsovat, että tuki ei ole yhteismarkkinoille soveltumaton pelkästään sillä perusteella, että se voi vaikuttaa kauppaan ja/tai vääristää kilpailua. Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa sovelletaan vain siinä tapauksessa, että kyseinen tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (asia 52/76, Benedetti, tuomio 3.2.1977, Kok. 1977, s. 163, tuomiolauselman 2 kohta) ja vahvistaa yrityksen asemaa muihin kilpaileviin yrityksiin nähden yhteisön sisäisessä kaupassa (yhdistetyt asiat C-278/92—C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994, Kok. 1994, s. I-4103, 40 kohta).

54 Kaikki kantajat väittävät, että nyt esillä olevassa asiassa riidanalaiset tuet eivät voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja haitata kilpailua kolmesta syystä. Ensinnäkin tukien määrä on liian pieni. Toiseksi tuensaajayritykset toimivat tavallisesti kyseessä olevan alueen rajojen sisällä, ja kolmanneksi näiden tukien tehtävänä on "korvata" objektiivisesti epäedullinen kilpailutilanne.

55 Ensinnäkin kyseessä olevien tukien hyvin pieni määrä osoittaa kantajien mukaan, etteivät nämä tuet voi vaikuttaa kauppaan ja kilpailuun. Tällaiset tuet on loogisesti rinnastettava vähämerkityksisiin tukiin, jotka on vapautettu ilmoittamisvelvollisuudesta ja joihin viitataan komission 20.5.1992 hyväksymien pienten ja keskisuurten yritysten tukia koskevien yhteisön suuntaviivojen (EYVL 1992, C 213, s. 2) 3.2 kohdassa, jota on myöhemmin muutettu tältä osin 6.3.1996 annetulla tiedonannolla vähämerkityksisistä tuista (EYVL 1996, C 68, s. 9) ja joka on korvattu 23.7.1996 hyväksytyillä pienten ja keskisuurten yritysten valtiontukia koskevilla yhteisön suuntaviivoilla (EYVL 1996, C 213, s. 4). Näissä 20.5.1992 hyväksytyissä yhteisön suuntaviivoissa (1.6 kohta) jätetään kantajien mielestä virheellisesti niiden soveltamisalan ulkopuolelle liikennesektorilla myönnetyt tuet sillä perusteella, että niitä koskevat erityissäännöt.

56 Kantajat asiassa T-312/97 korostavat, että komission esiin tuoma oikeuskäytäntö, jonka mukaan pienikokoisille yrityksille myönnettyjen tukien vähäisen

määrän vuoksi ei lähtökohtaisesti ole mahdotonta, että nämä tuet voivat vaikuttaa kauppaan, merkitsee todellisuudessa olettamusta siitä, että tällaiset tuet ovat yhteisön oikeuden mukaisia, jollei muuta näytetä (asia C-142/87, Belgia v. komissio, ns. Tubemeuse-tapaus, tuomio 21.3.1990, Kok. 1990, s. I-959, 43 kohta ja asia C-364/90, Italia v. komissio, tuomio 28.4.1993, Kok. 1993, s. I-2097, 24 kohta). Kantajien mukaan komissio on nyt esillä olevassa asiassa kääntänyt todistustaakan.

57 Kantajat asioissa T-313/97 ja T-23/98 huomauttavat, että yli 300 yritykselle 1.7.1990—31.12.1995 maksettujen tukien yhteismäärä oli vain 17 miljardia ITL, josta on vähennettävä niiden yhdistettyjen kuljetusten osalta myönnettyjen tukien määrä, joiden komissio totesi olevan perustamissopimuksen mukaisia. Lisäksi tästä määrästä on vähennettävä kaikki myönnetyistä tuista kannetut verot, jotka vastaavat noin 70:ä prosenttia tukien määrästä.

58 Kantajat asiassa T-298/97 vetoavat tukien vähäiseen merkitykseen ja tuensaajien pieneen lukumäärään. Komissio ei ole niiden mukaan ottanut huomioon näitä seikkoja eikä varsinkaan sitä, että 80 prosenttia vuodesta 1981 myönnettyjen tukien saajista on hyvin pieniä yrityksiä, jotka harjoittavat vain yhdellä ajoneuvolla paikallista tai alueellista kuljetustoimintaa. Komissio on kanteen kohteena olevassa päätöksessä todennut, että vuodesta 1981 vuoteen 1995 olisi hyväksytty 2 202 hakemusta tarkistamatta kyseessä olevana ajanjaksona eli vuodesta 1990 vuoteen 1995 myönnettyjen tukien määrää. Lisäksi se on arvioinut ajanjaksoa 1985—1995 koskevia kokonaistietoja yleisesti ja erittelemättä, mikä merkitsee, että kanteen kohteena olevassa päätöksessä on arviointivirhe, koska komission päättely on virheellistä. Erityisesti lain 4/1985 5 §:n mukaisia leasingtoimintaa koskevia hyväksyttyjä tukihakemuksia oli varmasti heinäkuun 1990 ja joulukuun 1995 välillä vähemmän kuin puolet komission ilmoittamista kaikkiaan 1 691 hyväksytystä hakemuksesta ajanjaksona 1985—1995, sillä näiden hakemusten määrä väheni hyvin selvästi ajanjakson viimeisinä vuosina.

59 Toiseksi lähes kaikki kyseessä olevien tukien saajista toimivat kyseessä olevan alueen rajojen sisäpuolella. Komissio ei ole tältä osin näyttänyt toteen, että tuet olisivat saattaneet vaikuttaa kauppaan ja kilpailuun. Se ei ole osoittanut varsinkaan sitä, että tietyille yhteisön yrityksille, joilla oli kabotaasilupa, olisi aiheutunut riidanalaisista tuista vahinkoa. Komissio on ainoastaan todennut, että 1.7.1990 alkaen Friuli-Venezia Giulian alueen yritykset kilpailivat periaatteessa kaikkien muiden Italiassa kabotaasiliikennettä harjoittavien italialaisten tai yhteisön kuljetusyritysten kanssa, osoittamatta edes sitä, että yhteisön kuljetusyritykset olisivat todellisuudessa päässeet Italian markkinoille, mikä olisi edellyttänyt ainakin sitä, ettei yhteisön kiintiötä olisi käytetty loppuun. Tämä kiintiö oli kuitenkin käytetty eikä tästä syystä mitään kilpailua voinut syntyä.

60 Komission olisi pitänyt esittää sama näyttö kansainvälisillä kuljetusmarkkinoilla kiintiöjärjestelmän loppuun 31.12.1992 asti toimineiden yritysten osalta ja kiinnittää erityistä huomiota siihen, että Friuli-Venezia Giulian alueen maantieliikenteen harjoittajilla oli vain vähäinen osa näistä markkinoista, minkä vuoksi kyseessä olevien tukien vaikutus näihin markkinoihin oli merkityksetön. Nämä liikenteenharjoittajat suorittivat vain harvoin kansainvälisiä kuljetuksia Itävallan tasavallan asettamien kauttakulkurajoitusten vuoksi ("ekopisteet", ekologiset ja meluttomat ajoneuvot, enimmäispaino vuodesta 1994) ja kyseisen alueen teollisuuden sopimuskäytännön vuoksi (myynti vapaasti tehtaalla, jolloin ulkomainen ostaja huolehti kuljetuksesta; ulkomaisen kuljetusyrityksen valinta jopa myytäessä vapaasti määräpaikkaan).

61 Lisäksi kantajat asiassa T-312/97 korostavat, että toisin kuin komissio väittää, se että useimmat kyseiset tuensaajayritykset toimivat yksinomaan paikallisella tasolla, on hyvinkin merkityksellistä. Kansainvälisissä kuljetuksissa yleensä käytetyt ajoneuvot poikkeavat valtion sisäisissä kuljetuksissa käytetyistä ajoneuvoista. Kansainvälisiin kuljetuksiin tarvitaan sitä paitsi erityinen lupa.

62 Kantajat asiassa T-298/97 katsovat yhteisön kiintiön loppuun käyttämisen osoittavan, etteivät kyseessä olevat tuet ole vaikuttaneet markkinoihin. Koska komissio ei ole tarkistanut, vaikuttiko tämä kiintiö kilpailuun, se ei ole voinut määritellä kaupan ja kilpailun merkitystä kyseisillä markkinoilla eikä myöskään osoittaa, että kyseessä olevat tuet olisivat vaikuttaneet tähän kauppaan ja tähän kilpailuun.

63 Kaikki kantajat tähdensivät tältä osin suullisessa käsittelyssä, että asetuksen N:o 3118/93 täytäntöönpanosta 4.2.1998 annetussa komission kertomuksessa (KOM (1998) 47 lopullinen), johon komissio viittaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kysymyksiin antamissaan kirjallisissa vastauksissa, todetaan kabotaasimarkkinoiden vapauttamisen vaikuttaneen erittäin vähän kauppaan. Vuonna 1995 kabotaasia oli keskimäärin alle 0,3 prosenttia valtion sisäisestä liikenteestä. Italialaisilla liikenteenharjoittajilla oli neljä prosenttia yhteisön kabotaasimarkkinoista, ja Friuli-Venezia Giulian alue vastasi neljää prosenttia Italian markkinoista.

64 Kolmanneksi kaikki kantajat katsovat, että kyseessä olevat tuet eivät ole voineet vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eivätkä vääristää kilpailua, koska niillä on päinvastoin voitu tasoittaa taloudellisesti Friuli-Venezia Giulian alueen maantieliikenteen harjoittajien kilpailuasemaa niiden kilpailijoiden asemaan nähden. Ensiksi mainitut yritykset ovat epäedullisessa asemassa muissa jäsenvaltioissa toimiviin maantieliikenteen harjoittajiin nähden, koska niiden diskonttokorot ovat korkeampia, ja muilla Italian alueilla toimiviin yrityksiin nähden, koska ne joutuvat maantieteellisen sijaintinsa vuoksi kilpailemaan valtiontukea saavien ja vähemmän veroja maksavien itävaltalaisten, kroatialaisten ja slovenialaisten maantieliikenteen harjoittajien kanssa.

65 Kantajat asiassa T-298/97 vetoavat tältä osin siihen, että korvaavat tuet ovat kiellettyjä yksinomaan silloin, kun niillä pyritään suosimaan yhteisön yrityksiä muissa jäsenvaltioissa toimiviin yrityksiin nähden, eivätkä silloin, kun ne ovat objektiivisesti perusteltuja taloudellisilla syillä, kuten tarpeella vastata kilpailuun, jota harjoitetaan edullisessa asemassa olevalla tuonnilla kolmansista maista (yhdistetyt asiat 67/85, 68/85 ja 70/85, Van der Kooy ym. v. komissio, tuomio

2.2.1988, Kok. 1988, s. 219 ja asia C-56/93, Belgia v. komissio, tuomio 29.2.1996, Kok. 1996, s. I-723). Nyt esillä olevassa asiassa kyseessä olevilla tuilla on pyritty estämään se, että hyvin pienen osan Friuli-Venezia Giulian maantieliikenteen harjoittajista osuus kansainvälisistä kuljetusmarkkinoista kaventuisi niiden itävaltalaisten, kroatialaisten ja slovenialaisten yritysten hyväksi, joiden edullisen aseman poistaminen ei olisi mahdollista kahdenvälisillä sopimuksilla.

66 Kantajat asioissa T-313/97 ja T-23/98 tuovat esiin, että ainoastaan Espanjassa on Italiaa korkeampia diskonttokorkoja. Yhdistyneessä kuningaskunnassa käytetyt diskonttokorot ovat ylittäneet Italian korot vain vuonna 1990 ja vuoden 1991 kahtena ensimmäisenä kuukautena. Italian liiran heikkoudesta ne toteavat, että vuodesta 1992 se ei ole tasoittanut virallisten diskonttokorkojen erotusta. Lisäksi toisin kuin diskonttokorot, valuuttakurssit vaihtelevat nopeasti.

67 Kantajat asioissa T-312/97, T-315/97, T-1/98 ja T-3/98—T-6/98 väittävät, että toisin kuin komissio esittää, itävaltalaisten, slovenialaisten ja kroatialaisten kuljetusyritysten edullisesta asemasta johtuva kilpailun vääristyminen ei heijastu samassa määrin kaikkiin yhteisön kuljetusyrityksiin. Se vaikuttaa enemmän Italiassa ja erityisesti Friuli-Venezia Giulian alueella, jonka maantieteellinen sijainti pakottaa siellä toimivat maantieliikenteen harjoittajat tekemään huomattavia investointeja Itävallan lainsäädännön noudattamiseksi ja estää niitä siten olemasta kilpailukykyisiä. Italialaisten yritysten osuus yhteisön kuljetusmarkkinoista on tästä syystä jatkuvasti pienentynyt.

68 Komissio ei ole myöskään näyttänyt toteen, että kyseessä olevat tuet olisivat voineet vaikuttaa yhteisön sisäiseen kauppaan, koska se ei ole täsmentänyt niitä seikkoja, joihin se perustaa päätelmänsä. Päätös, joka ei sisällä tietoja markkinatilanteesta, tuensaajayrityksen markkinaosuudesta, kyseessä olevien tuotteiden jäsenvaltioiden välisistä kauppavirroista eikä yrityksen viennistä, ei täytä

perusteluvaatimusta (yhdistetyt asiat 296/82 ja 318/82, Alankomaat ja Leeuwarder Papierwarenfabriek v. komissio, tuomio 13.3.1985, Kok. 1985, s. 809, 24 kohta).

69 Italian tasavalta, joka tukee väliintulijana kantajien vaatimuksia, katsoo, etteivät kyseessä olevat tuet vaikuta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan eivätkä vääristä kilpailua. Se yhtyy kantajien väitteisiin tukien vähäisestä merkityksestä, siitä, että tuensaajat ovat useimmiten pieniä tai erittäin pieniä yrityksiä, jotka toimivat yksinomaan paikallisesti, sekä Friuli-Venezia Giulian alueen epäedullisesta maantieteellisestä sijainnista ja tarpeesta puolustaa tällä alueella toimivien yritysten hyvin pientä osuutta kansainvälisistä kuljetusmarkkinoista niiden valtiontukea ja etuja, joita ei olisi voitu poistaa kahdenvälisillä sopimuksilla, saavien itävaltalaisten, kroatialaisten ja slovenialaisten maantieliikenteen harjoittajien kilpailua vastaan. Komissio ei ole myöskään ottanut kansainvälisten kuljetusten osalta huomioon sitä, että Friuli-Venezia Giulian alueen maantieliikenteen harjoittajien markkinaosuus oli niin vähäinen, että kyseessä olevilla tuilla ei ollut juuri vaikutusta.

70 Komissio katsoo puolestaan, että perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytykset täyttyvät esillä olevassa asiassa. Ensinnäkään tuen suhteellisen vähäinen merkitys tai tuensaajayrityksen suhteellisen pieni koko eivät lähtökohtaisesti sulje pois mahdollisuutta, että tuki vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristäisi kilpailua (em. asia Tubemeuse, tuomion 43 kohta ja em. asia Italia v. komissio, tuomion 24 kohta).

71 Nyt esillä olevassa asiassa maanteiden tavarakuljetusten markkinoilla toimii useita pienikokoisia yrityksiä, minkä vuoksi valtion pienikin tuki joillekin näistä yrityksistä heijastuu merkittävästi muihin yrityksiin ja vaikuttaa sekä yhteisön sisäiseen kauppaan että kilpailuun. Tästä syystä kyseinen ala on nimenomaisesti jätetty valtiontukia koskevan *de minimis* -säännön soveltamisalan ulkopuolelle.

Lisäksi kyseessä olevien tukien osuus ja kesto sekä tuettavien kustannusten laajuus ovat sellaista tasoa, että niiden katsotaan tavallisesti vääristävän kilpailua jopa aloilla, jotka ovat vähemmän herkkiä.

72 Komissio kiistää kantajien asioissa T-312/97, T-313/97 ja T-23/98 esittämän väitteen, jonka mukaan komission olisi pitänyt ottaa huomioon kyseessä oleviin tukiin kohdistuvan verorasituksen vaikutus. Tämä väite, joka ei ole esitetty hallinnollisessa menettelyssä, on jätettävä esillä olevassa asiassa tutkimatta sen säännön nojalla, jonka mukaan kanteessa esitettyjen kanneperusteiden on vastattava hallinnollisessa menettelyssä esitettyjä väitteitä. Joka tapauksessa väite on komission mielestä perusteeton.

73 Toiseksi se, että valtaosa tuensaajayrityksistä toimii yksinomaan paikallisella, alueellisella ja kansallisella tasolla, ei estä sitä, etteivätkö nämä tuet voisi vaikuttaa kauppaan ja kilpailuun. Nämä yritykset ovat voineet päästä kabotaasimarkkinoille, jotka avattiin kilpailulle 1.7.1990. Lisäksi ne ovat päässeet kansainvälisille kuljetusmarkkinoille, sillä paikallisella tasolla käytetyt ajoneuvot soveltuvat useimmissa tapauksissa kansainvälisiin kuljetuksiin.

74 Friuli-Venezia Giulian alueen kuljetusyritysten kapasiteetti on lisäksi voitu säilyttää tai sitä on voitu lisätä kyseessä olevien tukien avulla, mikä on vähentänyt muissa jäsenvaltioissa toimivien yritysten mahdollisuuksia harjoittaa kabotaasia Italiassa. Nämä ovat voineet hakea ja saada lupia tarjotakseen kabotaasipalveluja kaikissa jäsenvaltioissa ja olla harjoittamatta kabotaasia Italian markkinoilla. Näissä olosuhteissa yhteisön kiintiön loppuun käyttäminen ei ole voinut sulkea pois mahdollisuutta, että riidanalaiset tuet vääristävät kilpailua ja aiheuttavat vahinkoa jäsenvaltioiden väliselle kaupalle.

75 Kolmanneksi komissio kiistää väitteen, jonka mukaan kyseessä olevat tuet eivät ole vahvistaneet tuensaajayritysten taloudellista asemaa vaan ainoastaan tasoit-

taneet epäedullista kilpailutilannetta. Friuli-Venezia Giulian alueen maantieliikenteen harjoittajat eivät ole epäedullisemmassa asemassa kuin niiden kilpailijat sen vuoksi, että ne ovat sijoittautuneet tälle alueelle. Itävallan tasavallan määräysten osalta komissio toteaa, että vuodesta 1972 lähtien Euroopan vapaakauppa-alueen (EFTA) ja yhteisön jäsenvaltioiden välillä on ollut voimassa sopimuksia, jotka sisältävät myös maantieliikennettä koskevia määräyksiä. Toisaalta tämä valtio ei ole ottanut "ekopistejärjestelmää" käyttöön yksipuolisesti vaan yhteisön kanssa tekemänsä sellaisen sopimuksen perusteella, jossa Italian tasavallalle annetaan erityisetuja sen maantieteellisen läheisyyden vuoksi. Kroatialaisten ja slovenialaisten yritysten Italiassa suorittamien kuljetusten kilpailuedellytykset riippuvat puolestaan Italian tasavallan sekä Kroatian ja Slovenian tasavaltojen välillä tehdyistä kahdenvälisistä sopimuksista sekä sopimuksen soveltamisen valvomisesta. Lisäksi koska kantajien esiin tuomat epäedulliset seikat vaikuttavat kaikkiin yhteisön liikenteenharjoittajiin, niillä ei voida perustella valtiontuen myöntämistä näiden seikkojen tasaamiseksi.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

76 Aluksi on hylättävä kantajien asiassa T-312/97 esittämä perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan suppea tulkinta, jonka mukaan määräyksessä tarkoitettaisiin ainoastaan tosiasiallisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan vaikuttavia ja kilpailua vääristäviä tukia.

77 Tämä täysin sanatarkka tulkinta ei sovi yhteen perustamissopimuksen 92 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa tarkoitetun valtiontukien valvontajärjestelmän kanssa. Arvioidessaan uusia tukia, jotka on ilmoitettava komissiolle perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan nojalla ennen niiden täytäntöönpanoa, komission on tutkittava, voivatko nämä tuet vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua.

78 Todellista vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja tosiasiallista kilpailun vääristymistä ei tarvitse näyttää toteen myöskään perustamissopimuksen 93 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisen olemassa olevien tukien jatkuvan valvonnan yhteydessä, kun komission on tarkistettava erityisesti kilpailuolosuhteiden muuttuessa, ovatko olemassa olevat tuet edelleen perustamissopimuksen mukaisia, ja tarvittaessa määrättävä soveltumattomiksi tulleiden tukien poistamisesta niiden soveltumattomuuden toteamisesta alkaen (*ex nunc*) (asia C-387/92, Banco Exterior de España, tuomio 15.3.1994, Kok. 1994, s. I-877, 15 ja 20 kohta).

79 Jos uusi tuki on myönnetty ilmoittamatta siitä etukäteen, komission ei tarvitse silti osoittaa tuen todellisia vaikutuksia kauppaan ja kilpailuun. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tällainen vaatimus suosisi niitä jäsenvaltioita, jotka maksavat tukia noudattamatta ilmoitusvelvollisuutta, niiden kustannuksella, jotka ilmoittavat tuesta suunnitteluvaiheessa (asia C-301/87, Ranska v. komissio, tuomio 14.2.1990, Kok. 1990, s. I-307, 32 ja 33 kohta ja asia T-214/95, Vlaams Gewest v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok. 1998, s. II-717, 67 kohta).

80 Oikeuskäytännössä vahvistetaan, että tuet ovat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, jos ne uhkaavat vääristää kilpailua ja voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi edellä mainitussa asiassa Tubemeuse antamassaan tuomiossa (35—40 kohta), että tuki, joka oli myönnetty SA des Usines à tubes de la Meuse-Tubemeuse -nimiselle yritykselle, jonka vienti yhteisön ulkopuolelle oli kanteen kohteena olevan päätöksen tekoajankohtana noin 90 prosenttia yrityksen liikevaihdosta, täytti nämä edellytykset sillä perusteella, että yrityksen tavoitteena oli suuntautua muille markkinoille ja että sen "toiminnan uudelleen suuntaaminen yhteisön sisämarkkinoille olisi kohtuullisesti katsoen ollut ennustettavissa". Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on katsonut samansuuntaisesti yhdistetyissä asioissa T-447/93—T-449/93, AITEC ym. vastaan komissio, 6.7.1995 antamassaan tuomiossa (Kok. 1995, s. II-1971, 139 ja 141 kohta) sellaisesta tilanteesta, jossa tukea maksettaessa ei ollut jäsenvaltioiden välistä kauppaa, että komission oli tuen maksamishetkellä tutkittava tuen "ennustettavissa olevat

vaikutukset" kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (ks. myös asia 730/79, Philip Morris v. komissio, tuomio 17.9.1980, Kok. 1980, s. 2671, 12 kohta).

81 Edellytykset, jotka koskevat vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja toisaalta kilpailun vääristymistä, liittyvät valtiontukiasioissa pääsääntöisesti erotuksetta toisiinsa. Yhteisöjen tuomioistuin vahvisti jo aikaisemmassa oikeuskäytännössä (asia 173/73, Italia v. komissio, tuomio 2.7.1974, Kok. 1974, 25, 44 ja 45 kohta) omaksutun ratkaisun todetessaan edellä mainitussa asiassa Philip Morris vastaan komissio antamassaan tuomiossa (11 kohta), että "kun valtion taloudellinen tuki vahvistaa yrityksen asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan" (ks. myös julkisasiamies Capotortin tässä asiassa antama ratkaisuehdotus, Kok. 1980, s. 2693, s. 2697; vastaavasti em. asia Espanja v. komissio, tuomion 40 kohta ja em. asia Vlaams Gewest v. komissio, tuomion 50 kohta).

82 Komissio päätyi esillä olevassa asiassa samankaltaiseen perusteluun kanteen kohteena olevassa päätöksessä. Se totesi ensinnäkin, että kyseessä oleva tuki vähensi yksittäisellä alalla eli toisen lukuun harjoitettavassa maanteiden tavaraliikenteessä tietyn yksittäisen alueen eli Friuli-Venezia Giulian yritysten tavanomaisia kustannuksia, jolloin kilpailu saattoi vääristyä (kanteen kohteena olevan päätöksen VI kohdan viimeinen perustelukappale). Se päätteli, että "koska tuki vahvistaa yhteisön sisäiseen kauppaan osallistuvan yksittäisen alan yritysten asemaa, on todettava, että se vaikuttaa kauppaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla" (kanteen kohteena olevan päätöksen VII kohdan viimeinen perustelukappale).

83 Näin ollen on tutkittava, voidaanko nämä perustelut hyväksyä esillä olevan asian olosuhteissa ja kantajien esittämien eri väitteiden valossa.

84 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on tutkiessaan samankaltaista kysymystä edellä mainitussa asiassa Vlaams Gewest vastaan komissio antamassaan tuomiossa (46 kohta) katsonut riidanalaisten tukien vähämerkityksisestä määrästä ja tuensaajayritysten suhteellisen pienestä koosta seuraavaa: "— — jos [yritykselle, joka harjoittaa toimintaa alalla, jolla kilpailu on kovaa, myönnetty] etu on pieni, kilpailu vääristyy vähemmän, mutta kuitenkin vääristyy. Perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan kieltoa sovelletaan suuruudestaan riippumatta jokaiseen tukeen, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan." Tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin täsmensi, että "suhteellisen vähäinenkin tuki voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, jos — kuten nyt esillä olevassa asiassa — kilpailu sillä alalla, jolla tuensaajayritys toimii, on kovaa" (49 kohta). Kuten on jo todettu (ks. edellä 81 kohta), ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin perusteli tämän päätöksensä sillä, että kun valtiontuki vahvistaa yrityksen asemaa jäsenvaltioiden välisessä kaupassa muihin, kilpaileviin yrityksiin verrattuna, tuen on katsottava vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (tuomion 48—50 kohta; ks. myös em. asia Tubemeuse, tuomion 43 kohta; asia C-303/88, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok. 1991, s. I-1433, 27 kohta ja em. asia Espanja v. komissio, tuomion 42 kohta).

85 Toisin kuin kantajat asiassa T-312/97 väittävät, edellä mainitussa asiassa Italia vastaan komissio 28.4.1993 annettuun tuomioon ei sisälly minkäänlaista oletamusta pienille tai keskisuurille yrityksille myönnettyjen tukien soveltuvuudesta. Siinä täsmennetään yksinomaan komission harkintavallan laajuutta tällaisia tukia arvioitaessa ja todetaan, että "tämänkaltaisten yritysten intressit mahdollistavat sen, että komissio voi arvioida joustavammin tukien yhteensopivuutta perustamissopimuksen kanssa" (tuomion 24 kohta).

86 Komissio korostaa tässä yhteydessä perustellusti, että tuensaajayritysten pienen koon ja myönnettyjen tukien suhteellisen pienen määrän perusteella ei voida estää kaikkea vaikutusta kilpailuun ja kauppaan, kun markkinoiden rakenteelle on ominaista, että niillä toimii suuri määrä pienikokoisia yrityksiä, kuten maanteiden tavaraliikenteessä. Pienenkin tuen vaikutus kilpailuun ja kauppaan voi olla merkityksellinen tällaisessa yhteydessä, eikä tällaisen tuen merkitystä voida pitää vähäisenä. Edellä mainittua vähämerkityksisestä tuesta 6.3.1996

annettua tiedonantoa (neljäs kohta), joka "pääasiassa koskee pk-yrityksiä", ei sovelleta kuljetusalaan.

87 Edellisessä kohdassa kuvatun markkinoiden rakenteen ja tuettavien toimenpiteiden suuren lukumäärän vuoksi komission ei voida edellyttää ottavan huomioon maksettujen tukien ja tuensaajien tarkkaa määrää, kuten kantajat asioissa T-313/97 ja T-23/98 väittävät, koska Friuli-Venezia Giulian alueen liikenteenharjoittajien on näytetty kyseessä olevana ajanjaksona saaneen tukea, joka saattoi vahvistaa niiden kilpailuasemaa ja vaikuttaa siten kilpailuun ja yhteisön sisäiseen kauppaan.

88 Aluksi on hylättävä komission prosessiväite siitä, että hallinnollisessa menettelyssä ei olisi vedottu kantajien väitteeseen, jonka mukaan komission olisi pitänyt vähentää myönnetyistä tuista kannetut verot arvioidessaan tukien vaikutusta kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Mahdollisuutta vedota kumoamisperusteeseen perustamissopimuksen 173 artiklan neljännen kohdan mukaisen kumoamiskanteen yhteydessä ei voida rajoittaa soveltamalla sääntöä, jonka mukaan hallinnollisessa menettelyssä ja yhteisöjen tuomioistuimille esitettyjen väitteiden on oltava yhtäpitäviä, koska perustamissopimuksessa (tai sen täytäntöönpanemiseksi annetuissa säädöksissä) ei ole tästä nimenomaista määräystä (asia T-380/94, AIUFFASS ja AKT v. komissio, tuomio 12.12.1996, Kok. 1996, s. II-2169, 64 kohta).

89 Kantajien väite on hylättävä aineellisesti. Komissiolla ei ole oikeutta perustamissopimuksen mukaisessa valtiontukien valvontajärjestelmässä ottaa huomioon myönnettyihin taloudellisiin tukiin kohdistuvia verorasituksia, kun se arvioi niiden yhteensopivuutta perustamissopimuksen kanssa. Tällaiset verot eivät liity nimenomaisesti tukeen sinänsä, vaan ne kannetaan jälkikäteen ja rasittavat kyseessä olevia tukia kaiken veronkannon tavoin. Niitä ei voida siten pitää merkityksellisinä arvioitaessa tuen erityistä vaikutusta kauppaan ja kilpailuun eikä varsinkaan arvioitaessa tuensaajien saamaa hyötyä sellaisiin kilpaileviin yrityksiin nähden, jotka eivät ole saaneet tukea ja joiden tuloista kannetaan niin

ikään veroa. Komissiolla ei ole myöskään pääsääntöisesti tarvittavia tietoja voidakseen arvioida verotuksen vaikutusta tuensaajayrityksen saamaan etuun. Tämä arviointi suoritetaan pääsääntöisesti vasta perittäessä tukea takaisin kansallisessa oikeudessa säädettyjen menettelyjen mukaisesti ja kuuluu siten asianomaisen jäsenvaltion viranomaisten yksinomaiseen harkintavaltaan (asia T-459/93, Siemens v. komissio, tuomio 8.6.1995, Kok. 1995, s. II-1675, 83 kohta).

90 Edellä esitetyn perusteella väitettä, joka koskee kyseessä olevien tukien suhteellista vähäisyyttä, ei voida hyväksyä.

91 Toiseksi on todettava kantajien väitteestä, jonka mukaan suurin osa tuensaajayrityksistä toimii yksinomaan paikallisesti, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan valtiontuki voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua, vaikka tukea saava yritys, joka kilpailee muiden jäsenvaltioiden tuottajien kanssa, ei itse harjoittaisi vientiä. Näin voi olla myös silloin, kun kyseisellä alalla ei ole ylikapasiteettia. Kun jäsenvaltio myöntää tukea yritykselle, tuotanto tässä valtiossa voi pysyä ennallaan tai kasvaa, mistä seuraa, että muissa jäsenvaltioissa toimivien yritysten mahdollisuudet viedä tuotteitaan tämän jäsenvaltion markkinoille huononevat (asia 102/87, Ranska v. komissio, tuomio 13.7.1988, Kok. 1988, s. 4067, 19 kohta; em. asia Italia v. komissio, tuomion 27 kohta; em. asia Espanja v. komissio, tuomion 40 kohta ja asia C-75/97, Belgia v. komissio, tuomio 17.6.1999, Kok. 1999, s. I-3671, 47—49 kohta).

92 Toisin kuin kantajat väittävät, nyt esillä olevassa asiassa vuodesta 1969 vuoteen 1993 kansainvälisten maantiekuljetusten markkinoilla ja vuodesta 1990 vuoteen 1998 kabotaasimarkkinoilla voimassa olleiden kiintiöjärjestelmien avulla on päästy vahvistettujen kiintiöiden rajoissa tilanteeseen, jossa kilpailu on toimivaa ja johon kyseessä olevien tukien myöntäminen voi vaikuttaa. Asetusten N:o 1018/68, N:o 4059/89 ja N:o 3118/93 asiaa koskevien säännösten mukaan yhteisön luvat, jotka annetaan kuljetusyrityksen nimiin ja koskevat vain yhtä

ajoneuvoa, myönnettiin kansallisten kiintiöiden sisällä vuodeksi kansainvälisiin kuljetuksiin ja kahdeksi kuukaudeksi kabotaasiin. Näiden voimassaoloaikojen kuluessa kansainvälisen kuljetusluvan tai kabotaasiluvan haltijoilla oli oikeus suorittaa yhdellä ajoneuvolla rajoituksetta tavarakuljetuksia valitsemiensa jäsenvaltioiden välillä tai minkä tahansa jäsenvaltion sisällä.

93 Näin ollen komissio on voinut perustellusti hylätä kanteen kohteena olevassa päätöksessä (VII kohta) Italian hallituksen hallinnollisessa menettelyssä esittämän väitteen, jonka mukaan yli 80 prosenttia tuen saajista on hyvin pieniä yrityksiä, jotka harjoittavat vain paikallisia kuljetuksia, toteamalla, ettei toiminnan paikallinen luonne riitä perusteeksi sille, että kauppaan ei vaikutettaisi, siitä lähtien, kun kabotaasiliikenne on osittain avattu kilpailulle 1.7.1990.

94 Vuodesta 1969 osittain kilpailulle avatusta kansainvälisestä liikenteestä, joka vapautettiin täysin 1.1.1993, on samoin todettava komission hylänneen kanteen kohteena olevassa päätöksessä (VII kohdan 10. ja 11. perustelukappale) Italian hallituksen väitteen, jonka mukaan Friuli-Venezia Giulian alueen liikenteenharjoittajat osallistuvat kansainvälisiin kuljetuksiin vain hyvin vähäisessä määrin, minkä vuoksi kilpailu tällä alalla on hyvin vähäistä. Korostettuaan, että kilpailun rajallisuus ei oikeuta olemaan soveltamatta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohtaa tieliikenteen alalla, komissio totesi perustellusti, että kyseessä oleva tuki vahvistaa maanteiden tavarakuljetuksia toisen lukuun harjoittavien Friuli-Venezia Giulian alueen yritysten taloudellista asemaa ja siten niiden toimintamahdollisuuksia niiden kilpailijoihin nähden ja voi tästä syystä vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

95 Tältä osin kantajien väite, jonka mukaan komission olisi pitänyt näyttää tietyille yhteisön yrityksille aiheutuneen vahinkoa riidanalaisen tuen myöntämisestä tai ainakin se, ettei yhteisön kiintiötä ollut käytetty loppuun, ei ole perusteltu.

Riittää, että komissio näyttää kyseisen tuen voineen vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja uhkaavan vääristää kilpailua ilman, että olisi tarpeen määritellä relevantit markkinat ja tarkastella niiden rakennetta sekä sen seurauksena muodostuvia kilpailusuhteita (em. asia Philip Morris v. komissio, tuomion 9—12 kohta).

96 Vaikka oletettaisiinkin, että yhteisön kiintiö olisi käytetty loppuun, tällä perusteella ei kuitenkaan voitaisi päätellä, etteivätkö kyseessä olevat tuet vaikuttaisi markkinoihin ja yhteisön sisäiseen kauppaan. Kun otetaan huomioon, että kiintiöjärjestelmissä annetaan yhteisön lupien haltijoille valinnanvapaus sen osalta, minkä jäsenvaltioiden sisällä ne voivat suorittaa kabotaasia tai minkä välillä ne voivat suorittaa kansainvälisiä kuljetuksia, näiden kiintiöiden käyttämisestä loppuun ei saada mitenkään tietoa siitä, miten ne on käytetty erityisesti kabotaasiin Italiassa ja kansainvälisiin kuljetuksiin Italiasta tai Italiaan tai varsinkaan Friuli-Venezia Giulian alueelta tai alueelle.

97 Tästä seuraa, että useimpien tuensaajien lähinnä paikallinen toiminta ja kiintiöjärjestelmien olemassaolo eivät ole voineet estää näiden tukien vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja kilpailuun.

98 Kolmanneksi on tutkittava kantajien väitettä, jonka mukaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohta ei koskisi kyseessä olevia tukia sillä perusteella, että niillä pyritään tasaamaan tukea saavien yritysten epäedulliseksi väitettyä kilpailuasemaa.

99 Toisin kuin kantajat tulkitsevat, edellä mainitussa asiassa Van der Kooy ym. vastaan komissio annetussa tuomiossa (28 ja 30 kohta) ja edellä mainitussa asiassa Belgia vastaan komissio 29.2.1996 annetussa tuomiossa (10, 39 ja

66 kohta) vahvistetaan sääntö, jonka mukaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna valtiontukena ei pidetä sellaista epäedullisen kilpailutilanteen korjaamiseksi yritykselle myönnettyä etua, joka on perusteltu taloudellisista syistä ja joka ei johda eri jäsenvaltioissa toimivien yritysten syrjintään. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että valtion valvoman yhteisön vahvistama edullinen tariffi ei ole perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, jos kyseinen edullinen tariffi on kysymyksessä olevilla markkinoilla objektiivisesti perusteltu taloudellisilla syillä, kuten tarpeella vastata kilpailuun, jota markkinoilla aiheuttavat muut energialähteet (em. asia Van der Kooy v. komissio, tuomion 30 kohta) tai kolmansista maista peräisin oleva tuonti olemassa olevan tärkeän asiakaskunnan säilyttämiseksi (em. asia Belgia v. komissio, tuomion 39 kohta). Toisin sanoen yhteisöjen tuomioistuin tutki ensimmäisessä tapauksessa, oliko kyseinen edullinen tariffi vahvistettu taloudellisin perustein, kuten edellytetään vakiintuneessa oikeuskäytännössä, jonka mukaan sen määrittelemiseksi, onko toimenpide valtiontukea, on pohdittava, olisiko yksityinen toimija toteuttanut järjestelyn samoin edellytyksin (ks. esim. asia T-16/96, Cityflyer Express v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok. 1998, s. II-757, 51 kohta ja julkisasiamies Fennellyn ratkaisuehdotus asiassa C-251/97, Ranska v. komissio, tuomio 5.10.1999, Kok. 1999, s. I-6639, 19 kohta). Jälkimmäisessä tapauksessa yhteisöjen tuomioistuin tutki, hyötyivätkö edun saaneet yritykset kyseisestä edullisesta tariffista niiden muissa jäsenvaltioissa toimiviin kilpailijoihin nähden.

100 Lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se, että jäsenvaltio pyrkii yksipuolisin toimin lähentämään kilpailun edellytyksiä tietyllä taloudenalalla toisissa jäsenvaltioissa vallitseviin edellytyksiin nähden, ei muuta sitä, että toimenpiteet ovat tukea (yhdistetyt asiat 6/69 ja 11/69, komissio v. Ranska, tuomio 10.12.1969, Kok. 1969, s. 523, 20 ja 21 kohta; Kok. Ep. I, s. 425; em. asia Italia v. komissio, tuomio 2.7.1974, 36—39 kohta ja asia C-6/97, Italia v. komissio, tuomio 19.5.1999, Kok. 1999, s. I-2981, 21 kohta).

101 Tästä seuraa, että nyt esillä olevassa asiassa riidanalaisia tukia ei voida pitää perusteltuina Italian korkeamman diskonttokoron eikä myöskään Itävallassa, Kroatiassa tai Sloveniassa toimivien yritysten harjoittaman kilpailun vuoksi, joihin kantajat vetoavat. Koska nämä tuet saattavat tuensaajat edullisempaan asemaan kuin muilla Italian alueilla tai muissa jäsenvaltioissa toimivat maantieliikenteen harjoittajat, ne ovat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa

tarkoitettua valtiontukea ja voivat, kuten on jo todettu, vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua.

102 Koska kantajien väitteet kilpailuasemasta eivät ole riittävän perusteltuja komission vastaväitteisiin nähden, Italiassa sovellettavien diskonttokorkojen sekä itävaltalaisten, kroatialaisten ja slovenialaisten maantieliikenteen harjoittajien tilanteen ei ole näytetty saattaneen Friuli-Venezia Giulian alueella toimivia maantieliikenteen harjoittajia epäedulliseen kilpailuasemaan.

103 Väite, jonka mukaan kanteen kohteena olevaa päätöstä ei ole perusteltu riittävästi perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltuvuuden osalta, on niin ikään hylättävä.

104 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan perusteluissa on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmaistava yhteisön toimielimen tekemän riidanalaisen toimenpiteen perustelut siten, että yhteisöjen tuomioistuimet voivat valvoa toimenpiteen laillisuutta ja että henkilöille, joita toimenpide koskee, selviää sen syyt, jotta he voivat puolustaa oikeuksiansa. Perusteluja arvioitaessa on otettava huomioon asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt. Vaikka komissiolla ei olekaan velvollisuutta ottaa päätöksensä perusteluissa kantaa kaikkiin niihin tosiseikkoihin ja oikeudellisiin seikkoihin, joihin asianomaiset ovat vedonneet hallinnollisessa menettelyssä, sen on kuitenkin otettava huomioon kaikki asian kannalta merkitykselliset seikat (yhdistetyt asiat T-371/94 ja T-394/94, British Airways ym. v. komissio, tuomio 25.6.1998, Kok. 1998, s. II-2405, 89, 94 ja 95 kohta).

105 Edellä esitetystä ilmenee, että komissio on nyt esillä olevassa asiassa ilmaissut kanteen kohteena olevassa päätöksessä suppeasti mutta selkeästi ne syyt, joiden vuoksi kyseessä olevat tuet voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja vääristää kilpailua. Lisäksi se on osoittanut Italian hallituksen hallinnollisessa menettelyssä esittämät väitteet vääriksi.

106 Kaikilla näillä perusteilla kanneperusteet, jotka koskevat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan rikkomista ja perustelujen puutteellisuutta, on hylättävä.

Väite perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan ja asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan rikkomisesta sekä perustelujen puutteellisuudesta

— Asianosaisten ja väliintulijan väitteet ja niiden perustelut

107 Kaikki kantajat väittävät, että todetessaan, etteivät uusien ajoneuvojen hankintaan leasingillä annettava tuki ja muut kyseessä olevat tuet täyttäneet perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan poikkeusten soveltamisedellytyksiä, komissio on rikkonut näitä määräyksiä ja perustellut kanteen kohteena olevan päätöksen tältä osin oikeudellisesti riittämättömällä tavalla.

108 Kantajat asioissa T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98—T-6/98 ja T-23/98 väittävät, että riidanalaiset tuet ovat tilapäisiä ja tarkoitettu korjaamaan vanhentuneen kaluston ja henkilöstön liian tehokkaasta hyödyntämisestä johtuvia rakenteellisia ongelmia, jotka saattavat heijastua vakavalla tavalla turvallisuuteen. Nämä tuet eivät ole siis kohdistuneet kokonaiskapasiteetin lisäämiseen vaan alan rakennemuutokseen, jolla parannetaan palvelujen laatua. Tuilla on pyritty helpottamaan tiettyjen toimintojen kehittymistä eikä niillä ole muutettu kaupankäynnin edellytyksiä perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla "yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla". Lisäksi näillä tuilla on voitu edistää vakavien rakenteellisten ongelmien ilmetessä kuljetusmarkkinoiden tarpeiden tehokkaampaa tyydyttämistä asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

109 Kantajat asioissa T-312/97, T-315/97, T-1/98 ja T-3/98—T-6/98 katsovat, että kyseessä olevat tuet eivät ole johtaneet kuljetuskapasiteetin kasvuun, koska kiintiöihin perustuvat kabotaasiluvat ovat voimassa vain tiettyä ajoneuvoa varten eikä niitä voida luovuttaa.

110 Kaikkien kantajien mielestä kanteen kohteena olevassa päätöksessä ei ole esitetty yhtään todistetta niiden väitteiden tueksi, että leasingillä annettava tuki olisi toimintatukea ja että kyseessä oleva tuki olisi ristiriidassa yhteisen edun kanssa.

111 Kantajat asioissa T-315/97, T-1/98 ja T-3/98—T-6/98 korostavat, että kyseessä olevat tuet ovat yrityksen perusrakenteiden toteuttamiseen (tilojen rakentaminen, hankinta ja laajentaminen), kiinteän ja liikkuvan kaluston lisäämiseen ja uusimiseen sekä ajoneuvojen uusimiseen tarkoitettua investointitukea.

112 Kantajat asiassa T-312/97 katsovat, etteivät nämä tuet ole toimintatukea, koska niiden tarkoituksena ei ole parantaa tukea saavien yritysten taloudellista tilannetta vaan mukauttaa niiden kilpailuasemaa erityisesti Itävallassa, Kroatiassa ja Sloveniassa toimivien maantieliikenteen harjoittajien kilpailuasemaan.

113 Kantajat asiassa T-298/97 huomauttavat, että kyseessä olevat tuet liittyvät toisen lukuun harjoitettavan maanteiden tavaraliikenteen jo suunniteltuun rakennemuutokseen ja helpottavat kaluston uudistamista. Nämä tuet ovat perusteltuja turvallisuuteen sekä ilmansaasteiden ja melusaasteen estämiseen liittyvistä syistä.

114 Kantajat asioissa T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98—T-6/98 ja T-23/98 vetoavat siihen, että nämä tuet liittyivät konkreettiseen rakennemuutossuunnitelmaan, joka oli tarpeen turvallisuuden ja ympäristönsuojelun vuoksi. Tämän suunnitelman alkuunpanijana oli Friuli-Venezia Giulian aluehallinto, joka laati vuonna 1988 ensimmäisen integroidun alueellisen liikennesuunnitelman, jossa määriteltiin suuntaviivat kaikkien liikennejärjestelyjen modernisoimiseksi ja rationalisoimiseksi tarkoitettujen toimenpiteiden osalta.

115 Kantajat asioissa T-313/97 ja T-23/98 toteavat, että komission hallinnollisessa menettelyssä sivuuttaman lisämuistion mukaan parhaillaan laadittiin rakennemuutossuunnitelmaa, jonka avulla kyseessä olevien yritysten liikkuva kalusto voitaisiin saattaa kokonaisuudessaan naapurivaltioiden lainsäädännön turvallisuus- ja ympäristönsuojelunormien mukaiseksi.

116 Kantajat asioissa T-312/97, T-313/97 ja T-23/98 katsovat, että yhteisön lainsäädännössä ei edellytetä rakennemuutossuunnitelman ja/tai -ohjelman olemassaoloa, jotta valtiontukien kiellosta säädettyä poikkeusta voitaisiin soveltaa.

117 Kantajat asioissa T-600/98—T-607/97 väittävät lisäksi, että komissio on jättänyt tutkimatta perusteellisesti, soveltuvatko perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohta kyseessä oleviin tukiin. Ne vetoavat rakennerahastojen päämääristä ja tehokkuudesta ja niiden toiminnan yhteensovittamisesta keskenään sekä Euroopan investointipankin toiminnan ja muiden rahoitusvälineiden kanssa 24 päivänä kesäkuuta 1988 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2052/88 (EYVL L 185, s. 9) 1 artiklassa määriteltyihin rakennerahastojen tavoitteisiin 2 (teollisuuden taantumisesta vakavasti kärsivien alueiden, rajaalueiden tai alueen osien uudistaminen) ja 5 b (yhteistä maatalouspolitiikkaa uudistettaessa maaseudun kehityksen edistäminen) ja arvostelevat komissiota

siitä, ettei se ole ottanut huomioon, että "suuri osa alueesta jakautuu taantuneisiin teollisuusalueisiin (tavoite 2) ja epäsuotuisiin alueisiin (tavoite 5 b)".

118 Italian hallitus katsoo, että kyseessä oleviin tukiin pitäisi soveltaa asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädettyä poikkeusta ja että niitä olisi pidettävä perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuina alakohtaisina tukina.

119 Kaikki kantajat ja Italian hallitus katsovat, että komissio ei ole perustellut kanteen kohteena olevaa päätöstä vaan ainoastaan ilmaissut epäilyksensä uusien ajoneuvojen hankintaan leasingillä myönnettävien tukien soveltuvuudesta yhteismarkkinoille (VIII kohdan kuudes perustelukappale).

120 Komissio väittää ensinnäkin, että asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa asetetut edellytykset, jotka koskevat vakavia rakenteellisia ongelmia aiheuttavaa ylikapasiteettia kuljetusalalla ja uudelleenjärjestelyä, eivät täyty tässä asiassa.

121 Toiseksi komissio toteaa, että rakennemuutossuunnitelman puuttuessa ei ole ollut mahdollista katsoa riidanalaisten tukien merkitsevän yhteisen edun mukaista toimintaa, jolla voidaan korvata niiden kilpailua ja kauppaa vääristävät vaikutukset perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa edellytetyllä tavalla. Lisäksi uuden liikkuvan kaluston hankintaan leasingillä myönnetyt tuet ovat toimintatukea.

122 Komissio korostaa asioissa T-600/97—T-607/97, että se on tutkinut kanteen kohteena olevassa päätöksessä (VIII kohta), soveltuvatko perustamissopimuksen

92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan mukaiset poikkeukset esillä olevaan asiaan.

123 Kolmanneksi se toteaa, että kanteen kohteena olevaa päätöstä ei ole perusteltu puutteellisesti tai jätetty perustelematta. Kaikki Italian hallituksen hallinnollisessa menettelyssä esittämät väitteet on sen mukaan tutkittu.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

124 Vaikka oletettaisiinkin kantajien tavoin, että kyseessä olevat tuet olisi myönnetty konkreettisen rakennemuutossuunnitelman yhteydessä erityisesti turvallisuuden lisäämiseksi alalla, jolla käytetään liikaa vanhentunutta kalustoa, ja että nämä tuet eivät olisi lisänneet liikenteen kokonaiskapasiteettia, mitä ei ole näytetty toteen, ne eivät kuitenkaan täytä asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa ja perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdassa asetettuja edellytyksiä poikkeuksen soveltamiseksi.

125 Asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa sallitaan ensinnäkin tietyin edellytyksin ainoastaan tuki, jonka tarkoituksena on uudelleenjärjestelyn osana poistaa vakavia rakenteellisia ongelmia aiheuttavaa ylikapasiteettia.

126 Nyt esillä olevassa asiassa asiakirja-aineiston perusteella ei kuitenkaan voida olettaa tällaista ylikapasiteettia esiintyneen. Kanteen kohteena olevasta päätöksestä ilmenee sitä vastoin (VIII kohdan kolmas perustelukappale), että Italian viranomaiset ovat menettelyn aloittamista koskevissa huomautuksissaan korostaneet, että Friuli-Venezia Giulian alueella "ei [ollut] ylikapasiteettia tällä alalla

vaan päinvastoin ajoneuvokanta [oli] 20 prosenttia todellista tarvetta pienempi, toisin sanoen — — alueella käytössä olevia välineitä ja henkilöstöä hyödynnet[tiin] jo liian tehokkaasti". Tätä väitettä, jota Italian hallitus ei ole kiistänyt, tukee kantajien esittämä perustelu, jonka mukaan riidanalaisten tukien tarkoituksena oli korjata kaluston ja henkilöstön liiallisesta hyödyntämisestä johtuvia rakenteellisia vaikeuksia.

127 Lisäksi on todettava, että kyseessä olevissa tukijärjestelmissä ei viitata millään tavoin tarpeeseen olla lisäämättä alan kapasiteettia eikä niissä aseteta mitään edellytyksiä tällaisen kasvun estämiseksi.

128 Toiseksi on huomattava perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetuista alakohtaisia tukia koskevista poikkeuksista, että esillä olevassa asiassa kyseessä olevat tuet eivät liity yhteisön suuntaviivoihin, joissa vahvistetaan tavoitellun päämäärän mukaan ne päälinjat, joita komissio pyrkii noudattamaan erityisesti kyseistä määräystä soveltaessaan (esimerkiksi edellä mainitut pienten ja keskisuurten yritysten tukia koskevat suuntaviivat, joita ei sovelleta kuljetusalalla myönnettyihin tukiin). Tukiin, jotka eivät ole näiden suuntaviivojen mukaisia, voidaan kuitenkin soveltaa poikkeusta, kun niillä pyritään helpottamaan tiettyjen toimintojen kehitystä muuttamatta kaupankäynnin edellytyksiä perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetulla yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

129 Yhteisöjen tuomioistuimet ovat tulkinneet tätä määräystä siten, että sitä sovellettaessa tehtävä taloudellinen arviointi on tehtävä koko yhteisön näkökulmasta, mikä tarkoittaa, että komissiolla on velvollisuus tutkia tuen vaikutus kilpailuun ja yhteisön sisäiseen kauppaan. Komission on tutkiessaan näitä vaikutuksia verrattava keskenään tuen edullisia vaikutuksia ja niitä epäedullisia vaikutuksia, jotka tuella on kaupankäynnin edellytyksiin ja vääristymättömän kilpailun ylläpitämiseen (em. asia Philip Morris v. komissio, tuomion 24 ja 26 kohta; em. asia Espanja v. komissio, tuomion 51 kohta ja em. asia British Airways ym. v. komissio, tuomion 282 ja 283 kohta).

130 On kuitenkin muistettava, että komissiolle on perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdassa annettu laaja harkintavalta, jonka perusteella se voi tehdä päätöksiä poiketen kyseisen artiklan 1 kohdan mukaisesta pääsäännöstä, jonka mukaan valtiontuet eivät sovellu yhteismarkkinoille. Komission tutkimus edellyttää monitahoisten taloudellisten olosuhteiden ja tosiseikkojen huomioonottamista ja arviointia. Koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei voi korvata päätöksen laatijan erityisesti taloudellisia tosiseikkoja koskevaa arviointia omalla arvioinnillaan, sen on varmistettava vain, että menettelysääntöjä ja perusteluvelvollisuutta on noudatettu, että tosiseikat pitävät aineellisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen virheellisesti ja ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin (ks. esim. em. asia Philip Morris, tuomion 17 ja 24 kohta; em. asia Tubemeuse, tuomion 56 kohta; em. asia Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, 34 kohta ja asia T-149/95, Ducros v. komissio, tuomio 5.11.1997, Kok. 1997, s. II-2031, 63 kohta).

131 Nyt esillä olevassa asiassa asiakirja-aineistosta ilmenee, että toisin kuin kantajat väittävät, Italian viranomaiset eivät ole hallinnollisessa menettelyssä esittäneet yhtään täsmällistä todistetta toisen lukuun harjoitettavia maantiekuljetuksia koskevasta konkreettisesta ja yksityiskohtaisesta rakennemuutossuunnitelmasta. Ne ovat sitä vastoin ilmoittaneet, ettei rakennemuutossuunnitelmaa tarvittu välittömästi, ja ainoastaan viitanneet mahdollisiin alan rationalisointitoimenpiteisiin, joilla kannustetaan erityisesti fuusioiden toteuttamista ja tuetaan yhdistettyjä kuljetuksia ja intermodaalikuljetuksia ja joita aluehallinnon oli tarkoitus toteuttaa lähiaikoina (lisämuistion 2—4 kohta, toinen alakohta).

132 Näissä olosuhteissa komissio on voinut katsoa harkintavaltaansa ylittämättä, että sen käytettävissä olleiden seikkojen perusteella kyseessä olevien tukien ei ole voitu katsoa liittyvän yhteistä etua koskevaan toimintaan, kuten esimerkiksi rakennemuutossuunnitelmaan.

133 Komissio on lisäksi perustellusti katsonut, että tietyt riidanalaiset tuet, kuten liikkuvan kaluston hankintaan leasingillä myönnetty tuki — lisämuistion mukaan vanhentuneen — ajoneuvokannan uusimiseksi, olivat toimintatukea, johon ei voida soveltaa perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettua poikkeusta (em. asia Siemens v. komissio, tuomion 77 ja 78 kohta). Koska vanhojen ajoneuvojen uusiminen merkitsee kustannuksia, joista kaikkien maantiekuljetusyritysten on tavallisesti suoriuduttava voidakseen jatkaa palvelujen tarjoamista markkinoilla kilpailukykyisin edellytyksin, näillä tuilla on vahvistettu keinotekoisesti tuensaajayritysten taloudellista asemaa kilpailevien yritysten vahingoksi.

134 Kolmanneksi perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdassa tarkoitetuista poikkeuksista, jotka koskevat tukea tietyn alueen taloudellisen kehityksen edistämiseen, riittää, kun todetaan kantajien ainoastaan väittävän, että osa Friuli-Venezia Giulian alueesta soveltuu tavoitteiden 2 ja 5 b mukaiseen rakenteelliseen toimintaan. Ne eivät esitä yhtäkään väitettä kanteen kohteena olevan päätöksen niitä perusteluita vastaan, joissa katsotaan, että vaikka kahden kolmasosan alueesta oletettaisiinkin kuuluvan taantuneisiin teollisuusalueisiin ja epäsuotuisiin alueisiin, kuten Italian hallitus väitti hallinnollisessa menettelyssä, kyseessä oleviin tukiin ei voida kuitenkaan soveltaa aluetukia koskevaa poikkeusta, koska ne eivät liity alueelliseen kehityssuunnitelmaan ja koska Friuli-Venezia Giulian alue ei kuulu niihin alueisiin, joihin tällaista poikkeusta voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan perusteella. Näin ollen kanteen kohteena olevan päätöksen ei voida katsoa olevan tältä osin virheellinen.

135 Kaikilla näillä perusteilla kanneperusteet, jotka koskevat perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdan a ja c alakohdan ja asetuksen N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan rikkomista sekä perustelujen puuttumista, on hylättävä.

Väite, jonka mukaan riidanalaisia tukia on pidetty virheellisesti uusina tukina

— Asianosaisten ja väliintulijan väitteet ja niiden perustelut

136 Kantajat väittävät Italian hallituksen tukemina, että kyseessä olevia tukia on pidettävä olemassa olevina tukina, koska niistä on säädetty alan vapauttamista edeltäneessä lainsäädännössä.

137 Komissio väittää sitä vastoin, että kyseessä olevia tukia ei voida pitää olemassa olevina tukina, koska niistä on säädetty perustamissopimuksen voimaantulon jälkeen, ja toteaa, ettei niitä ollut tutkittu eikä niille ollut annettu nimenomaista tai implisiittistä lupaa. Sen mukaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja uusia tukia ovat vuodesta 1981 kansainvälisiä kuljetuksia suorittaville yrityksille tarkoitetut tuet sekä toimintaa paikallisella, alueellisella tai kansallisella tasolla 1.7.1990 alkaen harjoittaville yrityksille myönnetyt tuet.

138 Valtion myöntämiä avustuksia koskevien lakien täytäntöönpano sen ajanjakson kuluessa, jona ne eivät merkitse perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea, ei voida tällä perusteella pitää olemassa olevina tukina. Siitä lähtien, kun nämä avustukset, joita maksetaan perustamissopimuksen voimaantulon jälkeen annettujen lakien perusteella, kuuluvat perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, näitä lakeja ei voi enää panna täytäntöön ennen kuin ne on saatettu komission tutkittaviksi perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Asianomaisen jäsenvaltion on tällöin lykättävä lakien soveltamista ja ilmoitettava komissiolle niitä koskevasta suunnitelmasta.

139 Nyt esillä olevassa asiassa kyseessä olevia tukia koskevat lait olisi pitänyt ilmoittaa komissiolle säädöksinä, joilla otetaan käyttöön uusia tukia, silloin kun lait hyväksyttiin vuosina 1981 ja 1985, koska kansainvälisten maantiekuljetusten markkinat oli avattu yhteisön sisäiselle kilpailulle vuodesta 1969, riippumatta siitä, miten yrityksille maksetut tuet luokiteltiin.

140 Vaikka katsottaisiinkin, että ennen kabotaasimarkkinoiden vapauttamista paikallisille maantiekuljetusyrityksille myönnetyt tuet olisi voitu rinnastaa perustamissopimuksen 93 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin olemassa oleviin valtiontukiin, minkä komissio kiistää, nämä tuet olisi kuitenkin pitänyt antaa etukäteen tiedoksi perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti näiden markkinoiden avautuessa. Näiden markkinoiden vapauttaminen 1.7.1990 johti siihen, että tuensaajayritykset joutuivat kilpailemaan yhteisön muiden yritysten kanssa, ja muutti huomattavasti riidanalaisten tukien vaikutuksia yhteisön sisäiseen kauppaan ja kilpailuun. Tämä seikka, jota ei voida pitää olemassa olevan tuen merkityksettömänä muutoksena, on päinvastoin rinnastettava tuen käyttöön ottamiseen tai muuttamiseen.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

141 Asiassa on ratkaistava, onko ennen markkinoiden avaamista kilpailulle perustetun tukijärjestelmän perusteella myönnettyjä tukia pidettävä tästä vapauttamispäivästä lukien uusina tukina vai olemassa olevina tukina.

142 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan olemassa olevina tukina on pidettävä tukia, jotka olivat olemassa ennen perustamissopimuksen voimaantuloa tai

jäsenvaltion liittymistä Euroopan yhteisöihin, ja tukia, jotka on pantu sääntöjen mukaisesti täytäntöön perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa määrättyjen edellytysten täyttyessä (em. asia Banco Exterior de España, tuomion 19 kohta ja asia C-295/97, Piaggio, tuomio 17.6.1999, Kok. 1999, s. I-3735, 48 kohta).

143 Samalla tavoin alun perin kilpailulta suljetuilla markkinoilla perustettua tukijärjestelmää on pidettävä näiden markkinoiden vapautuessa olemassa olevana tukijärjestelmänä, koska se ei ole kuulunut perustamisajankohtanaan yksinomaan kilpailulle avoimilla aloilla sovellettavan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan tässä määräyksessä asetettujen, vaikutuksia jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja kilpailuun koskevien edellytysten vuoksi.

144 Toisin kuin komissio väittää, tätä markkinoiden vapautumista, joka ei johdu kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisista viranomaisista, ei voida pitää tukijärjestelmän huomattavana muutoksena, jota koskee perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukainen ilmoittamisvelvollisuus. Se vaikuttaa sitä vastoin perustamissopimuksen tiettyjen valtiontukia koskevien määräysten soveltuvuuteen tietyillä aloilla, kuten kuljetusalalla, joka oli alun perin suljettu kilpailulta.

145 Koska esillä olevassa asiassa kansainvälisten maanteiden tavarakuljetusten markkinat avattiin asetuksella N:o 1018/68 kilpailulle vuonna 1969, kyseessä olevat vuosina 1981 ja 1985 perustetut tukijärjestelmät kuuluivat perustamisajankohtanaan perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ja niitä oli tästä syystä pidettävä uusina tukijärjestelminä, jotka oli ilmoitettava komissiolle perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

146 Kääntäen on todettava, että koska kabotaasimarkkinat vapautettiin asetuksella N:o 4059/89 vasta 1.7.1990, kyseessä olevat tukijärjestelmät eivät kuuluneet perustamisajankohtinaan vuosina 1981 ja 1985 paikallisella, alueellisella tai kansallisella kuljetusalalla myönnettyjen tukien osalta perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.

147 Tästä seuraa, että yksinomaan tällaisia kuljetuksia suorittaville yrityksille myönnettyjä tukia on pidettävä olemassa olevina tukina, joiden voi katsoa olevan yhteismarkkinoille soveltumattomia vain sellaisessa mahdollisesti tehtävässä päätöksessä, jolla on oikeusvaikutuksia tulevaan nähden.

148 Perustamissopimuksen 93 artiklan 1 ja 2 kohdan sekä oikeusvarmuuden periaatteen nojalla komissiolla on valvoessaan jatkuvasti olemassa olevia tukia yksinomainen toimivalta määrätä tällaisten tukien poistamisesta tai niiden muuttamisesta asettamassaan määräajassa. Ne voidaan siten panna säännönmukaisesti täytäntöön niin kauan kuin komissio ei ole todennut niiden olevan yhteismarkkinoille soveltumattomia (asia C-47/91, Italia v. komissio, tuomio 30.6.1992, Kok. 1992, s. I-4145, 23 ja 25 kohta ja em. asia Banco Exterior de España, tuomion 20 kohta).

149 Kolmas kanneperuste, joka koskee kyseessä olevien tukien pitämistä virheellisesti uusina tukina, on siten hyväksyttävä siltä osin kuin se liittyy yksinomaan paikallista, alueellista tai kansallista liikennettä harjoittaneille yrityksille myönnettyihin tukiin.

150 Kanteen kohteena oleva päätös on näin ollen kumottava siltä osin kuin sen 2 artiklassa todetaan ainoastaan paikallista, alueellista tai kansallista liikennettä harjoittaneille yrityksille 1.7.1990 alkaen myönnetyt tuet lainvastaisiksi ja siltä osin kuin sen 5 artiklassa määrätään näiden tukien takaisinperimisestä.

Väite luottamuksensuojan periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen loukkaamisesta sekä perustelujen puuttumisesta määrättäessä kyseessä olevien tukien perimisestä takaisin korkoineen

— Asianosaisten ja väliintulijan väitteet ja niiden perustelut

151 Päivästä, josta lähtien kanteen kohteena olevassa päätöksessä velvoitetaan perimään takaisin kansainvälisellä kuljetusalalla myönnetyt tuet, kantajat asiassa T-298/97 sekä Italian hallitus katsovat ensinnäkin, että 4 artiklassa, johon viitataan kanteen kohteena olevan päätöksen 5 artiklassa, jossa määrätään perustamissopimuksen vastaisten tukien takaisinperinnästä, todetaan selvästi 1.7.1990 alkaen maksetut tuet yhteismarkkinoille soveltumattomiksi, eikä sitä ole siten tulkittava edellä tarkoitetun päätöksen perustelujen valossa.

152 Kaikki kantajat väittävät niiden kantaan yhtyvän Italian hallituksen tukemina, että kanteen kohteena oleva päätös on luottamuksensuojan periaatteen vastainen siltä osin kuin siinä määrätään 1.7.1990 alkaen myönnettyjen tukien takaisinperimisestä. Tuensaajayritykset ovat luottaneet myönnettyjen ja maksettujen tukien lainmukaisuuteen useita vuosia.

153 Kantajat asiassa T-298/97 väittävät, että tuensaajayritysten luottamusta on nyt esillä olevassa asiassa vahvistanut se, että kabotaasimarkkinat vapautettiin riidanalaisten alueellisten lakien soveltamisajankohtana, ja se, että tämän markkinoiden vapautumisen ja komission aloittaman menettelyn välillä on kulunut huomattavan pitkä aika. Lisäksi perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa määrätystä ilmoittamisvelvollisuudesta 24.11.1983 annetulla tiedonannolla (EYVL 1983, C 318, s. 3), johon komissio vetoaa, on vain vähäistä merkitystä, koska se on annettu ennen lain 4/1985 hyväksymistä. Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, jonka mukaan huolellisen taloudellisen toimijan on voitava

varmistua siitä, että perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaista menettelyä on noudatettu, ei voida soveltaa nyt esillä olevaan asiaan, koska suurin osa tuensaajista on pienyrittäjiä, joita ei voida arvostella siitä, etteivät ne ole tunteneet tarkkaan ja täysin kansallisten viranomaisten ja yhteisön päätöksiä kyseessä olevista tuista.

154 Kantajat asiassa T-312/97 huomauttavat, että kansallisella kuljetusalalla ennen 1.7.1990 myönnettyjen tukien lainmukaisuus on luonut perustellun luottamuksen kaikkien kyseessä olevien tukien, myös kansainvälisellä kuljetusalalla myönnettyjen tukien lainmukaisuuteen. Koska samoja ajoneuvoja voidaan käyttää molempiin kuljetusmuotoihin, olisi vaikea erottaa kansainvälisissä kuljetuksissa käytettyjen ajoneuvojen osalta maksetut tuet.

155 Kantajat asioissa T-312/97, T-315/97, T-1/98 ja T-3/98—T-6/98 pitävät luottamuksensuojaa koskevaa oikeuskäytäntöä ristiriitaisena. Yhtäältä siinä vahvistetaan periaate, jonka mukaan kansallinen lainsäädäntö, jossa turvataan luottamuksensuoja ja oikeusvarmuus perittäessä takaisin lainvastaisia tukia, ei ole ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa. Toisaalta siinä annetaan komissiolle kuitenkin oikeus määrätä tukien takaisinperinnästä.

156 Kaikki kantajat katsovat, että kanteen kohteena olevassa päätöksessä ei noudateta suhteellisuusperiaatetta siltä osin kuin siinä velvoitetaan perimään riidanalaiset tuet takaisin. Nämä tuet ovat vaikuttaneet hyvin vähän tuensaajayritysten tilanteeseen, eikä yhteisöllä ole sen vuoksi intressiä palauttaa aikaisempaa tilannetta. Lisäksi tukien palauttaminen merkitsisi tuensaajayrityksille huomattavaa menoerää, mikä johtaisi todennäköisesti siihen, että suuri osa niistä poistuisi markkinoilta, ja aiheuttaisi siten erittäin vakavia työllisyyttä koskevia ja sosiaalisia ongelmia, minkä johdosta tällainen takaisinperintä olisi käytännössä mahdotonta. Tukien takaisinperintä voisi lopulta ainoastaan palauttaa entiselleen

vakavan epätasapainon erityisestä maantieteellisestä asemastaan kärsivien Friuli-Venezia Giulian alueen maantieliikenteen harjoittajien vahingoksi. Kanteen kohteena olevaa päätöstä ei ole myöskään perusteltu tältä osin.

157 Komissio väittää ensinnäkin, että kanteen kohteena olevan päätöksen päätösosa on moniselitteinen ja että sitä on tulkittava niiden perustelujen valossa, joihin se perustuu. Tällaisesta tulkinnasta seuraa selvästi, että takaisinperintävelvollisuus ulottuu vuodesta 1981 kansainvälisiä kuljetuksia suorittaneille yrityksille maksettuihin tukiin.

158 Toiseksi komissio katsoo, että tuensaajayritykset voivat poikkeuksellisia olosuhteita lukuun ottamatta vedota perusteltuun luottamukseensa tuen lainmukaisuudesta vain, jos tuki on myönnetty perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

159 Komissio korostaa nyt esillä olevassa asiassa, että se on ilmoittanut edellä mainitussa 24.11.1983 antamassaan tiedonannossa valtiontukea mahdollisesti saaville yrityksille aikomuksestaan ryhtyä systemaattisesti sellaisten tukien takaisinperintään, jotka on myönnetty noudattamatta ennakkoilmoitusvelvollisuutta.

160 Lisäksi väite, jonka mukaan kansallisiin kuljetuksiin 1.7.1990 asti myönnettyjen avustusten lainmukaisuus olisi luonut perustellun luottamuksen kaikkien maksettujen tukien lainmukaisuuteen siitä syystä, että kyseisiä avustuksia on vaikea erottaa kansainvälisiin kuljetuksiin myönnetyistä tuista, on täysin perusteeton. Tähän voitaisiin vedota myös väitettäessä kääntäen, että koska kansainvälisiä kuljetuksia suorittaville yrityksille myönnetyt tuet on todettava yhteismarkkinoille soveltumattomiksi vuodesta 1981 lähtien, vaikeuden erottaa ne kansallisiin kuljetuksiin myönnetyistä tuista olisi pitänyt saada tuensaajayritykset pitämään myös viimeksi mainittuja yhteismarkkinoille soveltumattomina. Toisin

sanoen, ennen 1.7.1990 maksettujen tukien takaisinperintä koskee vain kansainvälisiä kuljetuksia erityisen luvan perusteella suorittaneille yrityksille myönnettyjä tukia.

161 Kolmanneksi komissio väittää, että lainvastaisesti myönnettyjen valtiontukien takaisinperintä ja maksettujen summien palauttaminen korkoineen ei ole suhteellisuusperiaatteen vastaista, koska näillä toimenpiteillä pyritään yksinomaan palauttamaan aiempi kilpailutilanne.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

162 Aluksi on tulkittava kanteen kohteena olevan päätöksen päätösosaa siltä osin kuin se koskee kansainvälisiin kuljetuksiin lainvastaisesti myönnettyjen tukien takaisinperimisvelvollisuuden laajuutta.

163 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan päätöksen päätösosa ja perustelut liittyvät erottamatta toisiinsa ja päätöstä tulkittaessa on tarvittaessa otettava huomioon sen tekemiseen johtaneet syyt (asia C-355/95 P, TDW v. komissio, tuomio 15.5.1997, Kok. 1997, s. I-2549, 21 kohta; yhdistetyt asiat T-213/95 ja T-18/96, SCK ja FNK v. komissio, tuomio 22.10.1997, Kok. 1997, s. II-1739, 104 kohta ja asia T-136/94, Eurofer v. komissio, tuomio 11.3.1999, Kok. 1999, s. II-263, 171 kohta).

164 Vaikka nyt esillä olevassa asiassa päätösosan 4 artikla on laadittu moniselitteisesti siltä osin kuin siinä määritellään kansainvälisiä kuljetuksia suorittaville yrityksille myönnetyt tuet, jotka todetaan yhteismarkkinoille soveltumattomiksi, tätä artiklaa on tulkittava kanteen kohteena olevan päätöksen perustelujen valossa siten, että se koskee tukea niille yrityksille, jotka ovat harjoittaneet paikallisia, alueellisia tai kansallisia kuljetuksia 1.7.1990 alkaen tai jotka ovat

harjoittaneet kansainvälisiä kuljetuksia (VIII kohdan viimeinen perustelukappale).

165 Tämä tulkinta perustuu päätösosan sanamuotoon, joka ei kokonaisuutena tarkasteltuna ole moniselitteinen. Päätöksen 2 artiklassa, jossa viitataan 1 artiklaan, todetaan lakien 28/1981 ja 4/1985 mukaisten tukijärjestelmien perusteella kansainvälistä liikennettä harjoittaneille yrityksille ja 1.7.1990 alkaen paikallista, alueellista tai kansallista liikennettä harjoittaneille yrityksille myönnetyt tuet lainvastaisiksi, koska niitä ei ollut ilmoitettu komissiolle perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdassa edellytetyllä tavalla. Päätöksen 3 artiklassa todetaan tietyt näistä tuista yhteismarkkinoille soveltuviksi (eli yhdistettyihin kuljetuksiin tarkoitetut tuet), koska niihin voidaan soveltaa poikkeusta (tässä tapauksessa asetuksen N:o 1107/70 nojalla). Päätöksen 4 artiklassa puolestaan määritellään 2 artiklassa tarkoitetuista lainvastaisista tuista ne, jotka eivät sovellu yhteismarkkinoille, sillä ne eivät täytä minkään poikkeuksen soveltamisedellytyksiä. Päätösosan systematiikan perusteella kyseessä on siis lainvastaiset tuet, joiden ei ole todettu soveltuvan yhteismarkkinoille 3 artiklassa, eli kansainvälisten kuljetusten osalta kyseisten tukijärjestelmien käyttöönotosta lähtien myönnetyt tuet.

166 Näin ollen päätösosan 5 artikla, joka koskee päätösosan 4 artiklassa yhteismarkkinoille soveltumattomiksi todettuja tukia, on ymmärrettävä siten, että siinä velvoitetaan perimään takaisin paikallisia, alueellisia tai kansallisia kuljetuksia suorittaneille yrityksille 1.7.1990 alkaen myönnetyt tuet sekä kyseisten tukijärjestelmien käyttöönotosta alkaen kansainvälisiä kuljetuksia suorittaneille yrityksille myönnetyt tuet.

167 Tämän jälkeen on huomattava, että palautusvelvollisuus ei koske paikallista, alueellista tai kansallista liikennettä harjoittaville yrityksille myönnettyjä tukia, koska ne ovat, kuten on jo todettu (ks. edellä 146—150 kohta), olemassa olevia tukia, joiden voidaan todeta olevan yhteismarkkinoille soveltumattomia ainoastaan toteamisesta alkaen (*ex nunc*).

168 Näin ollen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on tutkittava, onko kanteen kohteena oleva päätös, jossa velvoitetaan perimään takaisin kansainvälisiä kuljetuksia suorittaville yrityksille myönnetyt tuet korkoineen, kantajien esiin tuomien suhteellisuusperiaatteen ja luottamuksensuojan periaatteen mukainen ja onko se riittävästi perusteltu.

169 Suhteellisuusperiaatteen loukkaamista koskevasta väitteestä on ensinnäkin muistettava, että siltä osin kuin lainvastaisen tuen poistaminen siten, että maksetun tuen määrä palautetaan korkoineen, on johdonmukainen seuraus siitä, että tuki on todettu yhteismarkkinoille soveltumattomaksi ja sen tarkoituksena on ainoastaan aikaisemman tilanteen palauttaminen ennalleen, tätä velvollisuutta ei periaatteessa voida pitää suhteettomana toimenpiteenä perustamissopimuksen 92, 93 ja 94 artiklan tavoitteisiin nähden (em. asia Tubemeuse, tuomion 66 kohta; em. asia Espanja v. komissio, tuomion 75 kohta; asia C-169/95, Espanja v. komissio, tuomio 14.1.1997, Kok 1997, s. I-135, 47 kohta ja em. asia Belgia v. komissio, tuomio 17.6.1999, 68 kohta sekä em. asia Siemens v. komissio, tuomion 96 kohta). Tältä osin kyseisen jäsenvaltion asiana on määrittää menetelmät tuen takaisin perimiseksi, jotta aikaisempi kilpailutilanne voidaan palauttaa yhteisön oikeuden tehokkuuden siitä kärsimättä.

170 Kantajat eivät ole nyt esillä olevassa asiassa esittäneet yhtään konkreettista todistetta, jonka avulla voitaisiin olettaa, että velvollisuus palauttaa kansainvälisiä kuljetuksia suorittaneille yrityksille myönnetyt yksittäiset tuet olisi perustamissopimuksen tavoitteisiin nähden selvästi suhteeton, kun otetaan huomioon näiden tukien vaikutus kilpailuun.

171 Väitteestä, jonka mukaan luottamuksensuojan periaatetta olisi loukattu, on todettava, että tuensaajien perusteltu luottamus tuen lainmukaisuuteen voi syntyä

ainoastaan poikkeuksellisissa olosuhteissa. Lisäksi tällaisen perustellun luottamuksen tunnustaminen edellyttää pääsääntöisesti, että tuki on myönnetty perustamissopimuksen 93 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti. Huolellisen taloudellisen toimijan on nimittäin tavallisesti kyettävä varmistautumaan siitä, että tätä menettelyä on noudatettu (asia C-5/89, komissio v. Saksa, tuomio 20.9.1990, Kok. 1990, s. I-3437, 16 kohta; em. asia Espanja v. komissio, tuomio 14.1.1997, 51 kohta ja yhdistetyt asiat T-126/96 ja T-127/96, BFM ja EFIM v. komissio, tuomio 15.9.1998, Kok. 1998, s. II-3437, 69 kohta).

172 Esillä olevassa asiassa kyseessä olevia tukijärjestelmiä, jotka ovat, kuten on jo todettu (ks. edellä 145 kohta), ilmoittamisvelvollisuuden piiriin kuuluvia uusia tukijärjestelmiä siltä osin kuin ne koskevat tukien myöntämistä kansainvälisiä kuljetuksia suorittaville yrityksille, ei ole ilmoitettu komissiolle. Pelkästään sillä, että kantajat ovat pieniä yrityksiä, ei kuitenkaan voida perustella sitä, että niillä voisi olla perusteltu luottamus riidanalaisten tukien lainmukaisuuteen varmistumatta, että perustamissopimuksen 93 artiklan 3 kohdan mukaista menettelyä on noudatettu. Myöskään sillä, että paikallisia, alueellisia tai kansallisia kuljetuksia suorittaville yrityksille myönnetyt tuet olivat olemassa olevia tukia, ei voida perustella kansainvälisiä kuljetuksia suorittavien yritysten luottamusta niille myönnettyjä tukia koskevan menettelyn lainmukaisuuteen. Toisin kuin kabotaasialalla, joka avattiin asteittain kilpailulle vasta 1.7.1990, kansainväliset kuljetusmarkkinat ovat olleet kilpailulle avoimet vuodesta 1969 lähtien. Tästä syystä velvollisuus ilmoittaa vuosina 1981 ja 1985 käyttöön otetut tukijärjestelmät, joissa määrättiin tällä alalla myönnettävistä tuista, ei voinut periaatteessa jäädä huolelliselta taloudelliselta toimijalta huomaamatta.

173 Näin ollen kantajat eivät vetoa mihinkään poikkeukselliseen olosuhteeseen, joka voisi aiheuttaa perustellun luottamuksen kansainvälisiä kuljetuksia suorittaville yrityksille maksettujen tukien lainmukaisuuteen.

174 Siten asiassa ei ole näytetty, että velvollisuus näiden tukien palauttamiseen loukkaisi luottamuksensuojan periaatetta.

175 Tutkittaessa, ovatko päätöksen perustelut EY:n perustamissopimuksen 190 artiklan (josta on tullut EY 253 artikla) mukaisia, on otettava huomioon päätöksen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (ks. esim. asia T-266/94, Skibsværftsforeningen ym. v. komissio, tuomio 22.10.1996, Kok. 1996, s. II-1399, 230 kohta).

176 Koska nyt esillä olevassa asiassa maksettujen tukien takaisinperiminen korkoineen on loogista seurausta näiden tukien lainvastaisuuden toteamisesta, kanteen kohteena oleva päätös on perusteltu riittävästi, koska osoitettuaan, että kyseessä olevat tuet johtivat toisen lukuun maanteiden tavaraliikennettä harjoittavien Friuli-Venezia Giulian alueen yritysten ja kyseisen alueen ulkopuolella toimivien yritysten välisen kilpailun vääristymiseen yhteisön sisällä (VI kohdan kahdeksas perustelukappale), komissio toteaa, että tukien takaisinperiminen on välttämätöntä, jotta niiden myöntämistä edeltäneet "tasavertaiset kilpailuedellytykset" voitaisiin palauttaa (IX kohdan toinen perustelukappale).

177 Tästä seuraa, että luottamuksensuojan periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen loukkaamista sekä perustelujen puuttumista koskevat kanneperusteet on hylättävä kyseessä olevien tukien takaisinperimisen osalta.

178 Esillä oleva kanne on näin ollen hyväksyttävä ainoastaan siltä osin kuin siinä vaaditaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan kanteen kohteena olevan päätöksen 2 artikla, jossa todetaan paikallista, alueellista tai kansallista liikennettä harjoittaneille yrityksille 1.7.1990 alkaen myönnetyt tuet lainvastaisiksi, ja siltä osin kuin siinä vaaditaan sitä kumoamaan 5 artikla, jossa määrätään näiden tukien palauttamisesta.

Oikeudenkäyntikulut

179 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 3 kohdassa määrätään, että jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kukin vastaa omista kuluistaan. Koska osa vaatimuksista on ratkaistu kantajien vahingoksi, niiden on vastattava omista oikeudenkäyntikuluistaan. Komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

180 Italian tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(laajennettu neljäs jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Friuli-Venezia Giulian alueen (Italia) myöntämistä tuista maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville alueen yrityksille 30 päivänä heinäkuuta 1997 tehdyn komission päätöksen 98/182/EY 2 artikla kumotaan siltä osin kuin siinä todetaan 1.7.1990 alkaen yksinomaan paikallisia, alueellisia tai kansallisia kuljetuksia suorittaneille yrityksille myönnetyt tuet lainvastaisiksi.**

2) **Päätöksen 98/182/EY 5 artikla kumotaan siltä osin kuin siinä velvoitetaan Italian tasavalta perimään nämä tuet takaisin.**

3) **Kanne hylätään muilta osin.**

4) **Kukin asianosainen vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Moura Ramos García-Valdecasas Tiili

Lindh Mengozzi

Julistettiin Luxemburgissa 15 päivänä kesäkuuta 2000.

H. Jung Moura Ramos

kirjaaja jaoston puheenjohtaja