II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 22 oktober 1996

om ordningen med skattekrediter som införts i Italien inom sektorn för godstransporter på väg för andras räkning

(C 45/95 ex NN 48/95)

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(97/270/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 5, 92 och 93 i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artiklarna 61 och 62 i detta, och

med beaktande av följande:

I

De italienska myndigheterna har infört en ordning med skattekrediter för de italienska vägtransportföretagen vad gäller skatten för taxeringsåren 1993 och 1994, liksom en kompensation till förmån för icke-italienska transportföretag inom gemenskapen som avser återbetalning av en del av bränslekostnaderna. Denna ordning har införts genom följande rättsliga ramverk:

Vad gäller taxeringsåret 1993 genom

— dekretlag nr 82 av den 29 mars 1993 (GURI nr 134, 10.6.1993), ändrad och omvandlad genom lag nr 162 av den 27 maj 1993 (GURI nr 123, 28.5.1993),

— dekret av den 27 april 1993 (GURI nr 100, 30.4.1993) och av den 23 september 1993 (GURI nr 228, 28.9.1993),

— dekretlag nr 309 av den 23 maj 1994 (GURI nr 119, 24.5.1994), omvandlad till lag nr 459 av den 22 juli 1994,

— dekret av den 23 april 1993 (GURI nr 100, 30.4.1993).

Vad gäller taxeringsåret 1994 genom

— dekretlag nr 642 av den 22 november 1994 (GURI nr 273, 22.11.1994),

— dekretlag nr 21 av den 21 januari 1995 (GURI nr 17, 21.1.1995), ändrad till lag nr 84 av den 22 mars 1995 (GURI nr 68, 22.3.1995),

— dekret av den 28 november 1994 (GURI nr 280, 30.11.1994),

— dekretlag nr 92 av den 29 mars 1995 (GURI nr 75, 30.3.1995),

— dekretlag nr 205 av den 30 maj 1995 (GURI nr 124, 30.5.1995),

— dekretlag nr 311 av den 28 juli 1995 (GURI nr 176, 29.7.1995),

— dekretlag nr 402 av den 26 september 1995 (GURI nr 226, 27.9.1995) (ej omvandlad till lag inom tidsfristen på två månader),

— tillämpningsdekret av den 30 mars 1995 (GURI nr 78, 3.4.1995).

I juni 1993 förklarades en liknande ordning med skattekrediter för taxeringsåret 1992, vilken granskades enligt förfarandet om statligt stöd nr C32/92, vara oförenlig med den gemensamma marknaden enligt kommissionens negativa beslut 93/496/EEG av den 9 juni 1993 (1).

Mot bakgrund av att de italienska myndigheterna inte rättade sig efter detta negativa beslut, beslutade kommissionen dessutom den 21 december 1994 att med stöd av artikel 93.2 andra stycket i fördraget hänskjuta ärendet till domstolen för underlåtenhet att följa beslutet (2).

Inom ramen för den skriftväxling som följde på beslutet om att inleda förfarandet blev ordningen med skattekrediter för år 1993 föremål för ett informationsutbyte mellan kommissionen och de italienska myndigheterna. De italienska myndigheterna bekräftade att 1993 års ordning skiljde sig från 1992 års genom att den införde en kompensation till förmån för icke-italienska transportföretag inom gemenskapen vilken innebär att särskilda budgetmedel anslås för den kompensationen.

I februari 1995 fick kommissionen kännedom om det faktiska införandet av ordningen första halvåret 1994 genom offentliggörande i den italienska officiella tidningen av dekretlagen av den 21 januari 1995 (3).

Under den skriftväxling som följde översände de italienska myndigheterna texten till en ny italiensk dekretlag om förlängning av samma ordning med skattekrediter för andra halvåret 1994.

Efter ytterligare skriftväxling och i skrivelse av den 4 december 1995 (SG(95)D/15427) informerade kommissionen de italienska myndigheterna om sitt beslut att enligt artikel 93.2 i fördraget inleda ett förfarande mot den italienska stödordningen till italienska godstransporter på väg för andras räkning i form av skattekrediter för taxeringsåren 1993 och 1994. I samma skrivelse anmodade kommissionen Italien att tillhandahålla alla dokument och uppgifter samt all annan information som krävs för en granskning av om stödet var förenligt med den gemensamma marknaden samt att genast tillfälligt upphäva utbetalningen av varje ny stödåtgärd i form av skattekrediter. Denna skyldighet innebär inte bara förbud mot att utbetala stöd som redan tillämpas utan också att förbud mot att anta nya rättsakter som syftar till införandet av motsvarande stödbestämmelser.

(1) EGT nr L 233, 16.9.1993, s. 10.
(2) Se protokoll från kommissionens 1228:e sammanträde i Bryssel den 21 december 1991 (förmiddag).
(3) Dekretlag nr 20 av den 21 januari 1995, offentliggjord i Gazzetta Ufficiale Della Republica Italiana den 21 januari 1995.

I enlighet med förfarandet uppmanade kommissionen de italienska myndigheterna att yttra sig över ovan angivna beslut och informerade de övriga medlemsstaterna och andra berörda parter genom offentliggörande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (4).

Efter offentliggörandet tog kommissionen emot synpunkter från sammanslutningen för små och medelstora transportföretag i Italien, Coordinamento, och från den österrikiska handelskammarens representationer i Wien och Bryssel, vilkas synpunkter huvudsakligen uttryckte samtycke med de argument som kommissionen redovisat i sin skrivelse om att förfarandet inletts. Den 4 april 1996 översände kommissionen till den italienska regeringen de synpunkter som mottagits från tredje man och uppmanade denna att översända sitt eventuella svar.

I skrivelse av den 26 mars 1996, som inkom till kommissionen den 1 april 1996, framfördes de italienska myndigheternas reaktion på att förfarandet inletts. I skrivelse av den 31 maj 1996 meddelade kommissionen vissa synpunkter på de argument som framfördes i svaret och inbjöd de italienska myndigheterna till ett möte i Bryssel den 21 juni 1996.

II

Genom den ifrågavarande lagstiftningen infördes för taxeringsåren 1993 och 1994 en ordning med skattekrediter för italienska vägtransportföretag och en kompensation till icke-italienska transportföretag inom gemenskapen i förhållande till det bränsle som förbrukas under den sträcka som tillryggaläggs i Italien.

Skattekrediterna till de italienska vägtransportföretagen avser skatt på fysiska personers inkomst, skatt på juridiska personers inkomst, lokal inkomstskatt och mervärdesskatt samt källskatt i fråga om inkomster för anställda och självständigt yrkesverksamma. De italienska vägtransportföretag som omfattas av denna ordning är inskrivna i det register som föreskrivs i lag nr 298 av den 6 juni 1974.

Stödbeloppen fastställs som en procentandel av den effektiva kostnaden, med undantag för mervärdesskatt på bränsle och smörjmedel, men får inte överskrida vissa tak i förhållande till fordonets vikt med last. I fråga om det andra halvåret 1994 har de italienska myndigheterna dessutom begränsat stödbeloppen till att gälla 100 fordon per företag. De budgetbelopp som avsatts för denna skattekredit liksom procentandelarna och de högsta taken för respektive tillämpningsperiod är de som anges i följande tabell:

(4) EGT nr C 3, 6.1.1996, s. 2.

Skattekrediter till italienska vägtransportföretag		1993	1994	
			1:a halvåret	2:a halvåret
Budget		340 + 200 miljarder lire (247 miljoner ecu)	270 miljarder lire (123,5 miljoner ecu)	210 miljarder lire (96 miljoner ecu)
Procent av kostnader för bensin och smörjmedel		24,30 %	10,43 %	9,7 %
Högsta tak per fordon efter vikt	< 6 000 kg	650 000 lire (297 ecu)	295 000 lire (134 ecu)	280 000 lire (127 ecu)
	6 000 – 11 500 kg	1 375 000 lire (629 ecu)	625 000 lire (285 ecu)	580 000 lire (265 ecu)
	11 500 – 24 000 kg	3 915 000 lire (1 791 ecu)	1 790 000 lire (819 ecu)	1 670 000 lire (764 ecu)
	> 24 000 kg	6 650 000 lire (3 035 ecu)	3 045 000 lire (1 389 ecu)	2 850 000 lire (1 300 ecu)
Motsvarande ministeriellt dekret		Dekretlag 23.9.1993	Dekretlag 28.11.1994	Dekretlag 30.3.1995

I dekretlagarna anges att dessa maximala belopp har beräknats på grundval av antagandet att de fyra fordonskategorierna kan köra 8, 6, 3,5 respektive 2,2 km per liter förbrukad bensin.

Genom ordningen fastställs dessutom i fråga om varje tillämpningsperiod att en kompensation skall beviljas till transportföretag i EG:s medlemsstater i förhållande till den bensin de förbrukar under den sträcka som tillryggaläggs i Italien. De budgetmedel som anslås till denna kompensation uppgår till 30 miljarder lire för år 1993, 15 miljarder lire för första halvåret 1994 och 18 miljarder lire för andra halvåret 1994.

Bestämmelserna för beviljande av en sådan kompensation torde fastställas genom ett ministeriellt dekret (se artikel 15.4 i dekretlag nr 82 av den 29 mars 1993, ändrad och omvandlad till lag nr 162 av den 27 maj 1993, artikel 1.4 i dekretlag nr 21 av den 21 januari 1995, omvandlad till lag nr 84 av den 22 mars 1995, och artikel 1.4 i dekretlag nr 92 av den 29 mars 1995). I en skrivelse av den 26 mars 1996 aviserade de myndigheterna att dessa dekretlagar fortfarande var under slutförande samt att de inte infördes i avsikt att iaktta det tillfälliga upphävandet av utbetalningar som föreskrivs av kommissionen. Utkasten översändes trots detta till kommissionen för att eventuellt utverka ett undantag från det tillfälliga upphävandet.

Å andra sidan medgav de italienska myndigheterna i skrivelse av den 19 maj 1995 att den ordning som införts för första halvåret 1994 utgjorde en förlängning med sex månader av den ordning som införts för år 1993 och som hade granskats enligt förfarandet i fråga om statligt stöd C32/92 och givit upphov till ett negativt beslut av den 9 juni 1993 med fastställande av dess oförenlighet med den gemensamma marknaden enligt artikel 93.1 i fördraget eftersom ordningen inte uppfyllde något av de villkor som krävs för de undantag som fastställs i artikel 92.2 och 93.3 eller av villkoren i rådets förordning (EEG) nr 1107/70 (1).

III

I artikel 92 i fördraget fastställs att stöd, i den utsträckning som de påverkar handelsutbytet mellan medlemsstaterna, som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion är oförenligt med den gemensamma marknaden. Denna definition av stöd kräver att följande tre grundläggande komponenter analyseras: huruvida statliga medel är inblandade, om konkurrensen snedvrids och om handelsutbytet påverkas.

IV

I artikel 92 skiljer man inte mellan formerna, motiven eller målen för de ifrågavarande stödåtgärderna utan definierar dem i förhållande till deras effekt. Åtgärdens fiskala karaktär är således inte tillräcklig för att utesluta den från att omfattas av bestämmelsen i artikel 92.

(1) EGT nr L 130, 15.6.1970, s. 1.

I detta fall har ordningen med skattekrediter till effekt att öka bruttomarginalen för självfinansiering i en enskild näringssektor, nämligen godstransporter på väg för andras räkning i Italien, genom att gynna denna sektor i förhållande till andra företag som utför godstransporter för egen del i form av ett tillfälligt undantag från tillämpningen av ett generellt beskattningssystem, och ordningen utgör därför ett undantag som inte är motiverat av dess karaktär eller ekonomi i enlighet med domstolens dom i mål 173/73 [1] och utgör därmed inte heller en allmän åtgärd.

I sin skrivelse av den 26 mars 1996 gör de italienska myndigheterna gällande att den ifrågavarande ordningen med skattekrediter är en rent "industripolitisk" mekanism för prisdifferentiering vid försäljning av bränsle i förhållande till dess användning i hushåll eller inom industrin, på ett sätt motsvarande det som tillämpas inom el- och vattensektorerna.

Som framgår av dess skrivelse av den 31 maj 1996 har kommissionen påpekat att om det handlade om en prisdifferentiering på grundval av rent kommersiella kriterier skulle det faktiskt kunna anses att det inte rör sig om ett statligt stöd utan om en kommersiell aktörs normala verksamhet [2]. I fråga om skattekrediter till vägtransportföretag däremot är taxedifferentieringen inte knuten till någon handelspraxis, med tanke på att den införts av staten genom ett beskattningssystem, utan att verkningarna märks i företagsredovisningen för aktörerna inom bränslesektorn på grund av att differentieringen inte motsvarar den kommersiella aktörens normala praxis. Om det faktiskt hade varit en kommersiell kalkyl som utgjorde grundvalen för skattekrediten skulle för övrigt inte en begränsning till 100 fordon per företag ha införts i fråga om andra halvåret 1994.

De skattekrediter till de italienska företag som utför godstransporter på väg för andras räkning som analyserats i ärendet om statligt stöd nr C/45/95 omfattar ett belopp som utgör mellan 9,7 och 24,3 % av vägtransportörernas faktiska kostnader för bensin och smörjmedel. De italienska myndigheterna har anfört att detta stöd inte utgör en fördel utan en kompensation eftersom de italienska punktskatterna på bränsle är mycket höga i jämförelse med andra gemenskapsländers. Av tabellen nedan framgår nivån på punktskatten för diesel i gemenskapens länder åren 1993 och 1994:

	1993	1994
B	296	288
DK	245	257
D	267	318
GR	289	243
E	287	252
F	249	321
IRL	291	303
I	406	357
L	197	234
NL	258	309
P	328	296
UK	318	372

I rådets direktiv 92/82/EEG [3] fastställs från och med den 1 januari 1993 minimisatser för indirekta skatter på mineraloljebaserade bränslen i medlemsstaterna. I fråga om diesel är minimisatsen 245 ecu per 1 000 liter.

Om det stämmer att punktskatterna på diesel i Italien år 1993 och år 1994 var bland de högsta inom Europeiska unionen kan kommissionen, i enlighet med domstolens rättspraxis [4], ändå inte godta detta som ett argument för införandet av ett finansiellt stöd som direkt minskar driftskostnaderna i en enskild näringssektor. Den omständigheten att den italienska regeringen föreslagit att skattesatsen på bränslen skall närmas till de satser som tillämpas i övriga medlemsstater kan inte motverka åtgärdens karaktär av statligt stöd som är förbjudet utom i de fall och enligt de förfaranden som föreskrivs i fördraget. Skillnader i lagstiftning som orsakar en snedvridning av konkurrensen kan inte motivera kompenserande statligt stöd. Det införda stödet utgör således en fördel utan direkt anknytning till de stödmottagande transportföretagen genom att direkt höja bruttosjälvfinansieringsgraden i en enskild näringssektor.

Dessutom fastställs i nedanstående tabell i fråga om respektive kategori det högsta antal kilometer som subventioneras för respektive fordonskategori, varvid priserna anges utan mervärdesskatt för respektive år (599 ecu/1000 l år 1993 och 550 ecu/1000 l år 1994) [5] liksom de antaganden om hur många kilometer respektive fordon kan köra per liter diesel som de italienska myndigheterna använder i tillämpningsdekretet. Siffrorna anger således antalet körda kilometer utan bränslekostnader för transportföretaget.

[1] Dom av den 2 juli 1974 — Italien mot Europeiska gemenskapernas kommission — REG 1974, s. 709–721.

[2] Jfr domstolens dom av den 29 februari 1996 i mål C-56/93 (tulltaxesystem med förmånsbehandling för leveranser av naturgas till nederländska producenter av kvävehaltigt konstgödsel).

[3] EGT nr L 316, 31.10.1992, s. 19.

[4] Dom av den 10 december 1969, målen 6 och 11/69 — kommissionen mot Frankrike —, punkt 21 i domskälen REG 1969, s. 523.

[5] Uppgifter ur bensinbulletinen — Europeiska kommissionen — generaldirektoratet för energifrågor.

fordonskategori	km/l	1993		1994 (1)		1994 (2)	
		A	B	A	B	A	B
< 6 000 kg	8	297	61 km	134	30,4 km	127	28 km
6 000 – 11 500 kg	6	629	175 km	285	86 km	265	80 km
11 500 – 24 000 kg	3,5	1 791	854 km	819	425 km	764	397 km
> 24 000 kg	2,2	3 035	2 303 km	1 389	1 147 km	1 300	1 074 km

A = högsta tak för stödbelopp i ecu
B = maximalt antal subventionerade kilometer
(1) = första halvåret
(2) = andra halvåret

Det bör påpekas att skattekrediten innebär ett stöd vars omfattning inte ökar proportionellt i förhållande till fordonets storlek, vilket betyder att de största fordonen gynnas mest. Det är också dessa fordon som är mest konkurrensutsatta på den internationella marknaden.

Dessutom har sammanslutningen för små och medelstora transportföretag i Italien, Coordinamento, i sitt svar på inledandet av förfarandet framhållit att efter antagandet av dekret nr 92 av den 29 mars 1995 begränsades systemet med skattekrediter till högst 100 fordon per företag, vilket innebar att de största företagen inte kompenserades för bränsle till samtliga fordon i samma utsträckning som små företag.

Vad gäller icke-italienska företag inom gemenskapen som utför godstransporter på väg för andras räkning anför de italienska myndigheterna till sitt försvar att åtgärden inte innebär någon diskriminering av dessa eftersom en motsvarande kompensation fastställs för dem. Vid sammanträdet den 21 juni 1996 förklarade de italienska myndigheterna att de funnit en kompensationsmekanism för de icke-italienska företagens bränslekostnader med hjälp av ansökningar om återbetalning av moms vid export. I detta avseende förefaller förslaget till dekret ha frysts i gensvar på kommissionens tillfälliga upphävande av utbetalningar. I den ifrågavarande staten har därefter återbetalningen av kostnader till italienska företag som utför godstransporter på väg för andras räkning automatiskt baserats på dessas skattedeklarationer, vilket redan reglerats i dekret efter år 1993, medan tillämpningsbestämmelserna för icke-italienska företag inte är tydliga och inte har tillämpats effektivt.

Vid sammanträdet den 21 juni 1996 aviserade för övrigt de italienska myndigheterna att de icke-italienska transportföretagen borde ha lämnat in en informell ansökan om återbetalning men att de inte gjort detta, vilket enligt de italienska myndigheterna tyder på att de icke-italienska transportföretagen inte känner något behov av kompensation eftersom de anskaffar bränsle utanför Italien, där punktskatten på bränsle är lägre. Kommissionen anser att detta resonemang inte kan godtas, eftersom den omständigheten att det inte finns något förutfastställt förfarande för återbetalning utgör ett uppenbart hinder för de icke-italienska transportföretagen att ta sådana initiativ och att det däremot står de italienska transportföretagen fritt att anskaffa bränsle utomlands på samma villkor som icke-italienska företag.

Dessutom uppgår de budgetmedel som anslagits till icke-italienska företag till mellan 3,7 och 5,3 % av den totala budgeten. I fråga om beskattningsåret 1993 skedde fördelningen mellan italienska och icke-italienska transportföretag av den ursprungliga övergripande budgeten i form av ett ministeriellt dekret "på grundval av de sträckor som respektive kategori tillryggalagt i Italien". Dock framgick ingen som helst motivering för fördelningen av de tillkommande budgetmedlen på 200 miljarder lire för år 1993 eller för de budgetmedel som anslagits för år 1994. Fördelningen förefaller således inte vara väl avvägd och kan innebära en diskriminering till förmån för de italienska vägtransportföretagen. Slutligen kommer det att visas att ick-italienska företag som utför godtransporter på väg för andras räkning inte kan få återbetalning för kostnader för smörjmedel på samma sätt som de italienska.

De italienska företag som utför godstransporter på väg för andras räkning konkurrerar både med vägtransportföretag från andra länder och med företag som utför godstransporter på väg för egen del.

Vad gäller godstransporter på väg för egen del uppgick dessa år 1992 till 19,2 % av de inhemska transporter och 3,8 % av de internationella transporter som utfördes av italienska företag (1).

Vad gäller den diskriminering som den statliga stödordningen till transportföretag kan medföra för företag som utför transporter för egen räkning anser de italienska myndigheterna att diskrimeringen är obetydlig (skrivelse av den 13 januari 1994). De argument som anförts till försvar för denna ståndpunkt är att kostnaderna för bränsle och smörjmedel har marginell betydelse i dessa företag med tanke på att transportverksamheten är en bisak vid sidan av den huvudsakliga verksamheten. Dessa argument kan inte godtas av kommissionen, som anser att transportmarknaden ur konkurrenssynpunkt omfattar såväl tjänster som utförs för andras räkning som tjänster som utgör substitut till dessa, nämligen tjänster som utförs för egen del,

(1) Godstransporter på väg på den europeiska inre marknaden — rapport från rådgivningsgruppen — juli 1994.

och att analysen av den snedvridande effekten på konkurrensen bör göras genom en jämförelse av förutsättningarna för att utöva konkurrerande verksamhet, utan beaktande av vilken verksamhet i övrigt som dessa företag ägnar sig åt.

Vad gäller konkurrensen med övriga transportföretag inom gemenskapen som utför godstransporter på väg för andras räkning bör det påpekas att år 1992 utgjordes cirka 16,2 % av verksamheten vid de italienska företag som utför godstransporter på väg för andras räkning av internationella transporter, uttryckt i ton per kilometer. Mellan åren 1990 och 1993 skedde 14 % av gemenskapens vägtransporter, uttryckta i ton per kilometer, i Italien [1], vilket betyder att landet är det näst mest attraktiva i unionen för gemenskapens transportföretag.

Dessa uppgifter, som avspeglar tidigare effektiv konkurrens, skall beaktas mot bakgrund av den potentiella konkurrensen samt den nyligen genomförda avregleringen av sektorn för godstransporter på väg, vilken sedan år 1993 banat väg för en mer intensiv konkurrens inom sektorn. Denna avreglering inom sektorn för godstransporter på väg har genomförts enligt följande gemenskapslagstiftning:

— Rådets förordning (EEG) nr 881/92 [2] om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier. I denna förordning fastställs upphävandet av alla kvantitativa restriktioner i fråga om internationella vägtransporter från och med den 1 januari 1993.

— Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 [3] om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade. I denna dekretlag fastställs dagen för den fullständiga avregleringen av vägtransportsektorn till den 1 juli 1998, men det fastställs också en övergångsperiod med en årlig ökning på 30 % av det ursprungliga antalet på 30 000 gemenskapstillstånd från och med den 1 januari 1995.

Kommissionen anser således att stödet gynnar företagen inom en sektor som är öppen för internationell konkurrens och därmed påverkar det internationella handelsutbytet.

Om ett statligt stöd som beviljas av en medlemsstat förstärker möjligheterna för företagen inom en viss sektor att delta i handelsutbytet inom gemenskapen skall detta anses bli påverkat i den bemärkelse som avses i artikel 92.1 i fördraget.

Det italienska stödet till företag som utför godstransporter på väg för andras räkning förstärker den finansiella ställningen hos och möjligheterna till verksamhet för de stödmottagande företagen i förhållande till deras konkurrenter, och denna effekt uppstår inom ramen för handelsutbytet inom gemenskapen på ett sätt som innebär att detta troligen kommer att påverkas.

De italienska myndigheterna gör i sin skrivelse av den 25 mars 1996 gällande att en lastbil på över 24 000 kg i genomsnitt årligen kör 80 000 km medan en subvention som täcker 2 303 km bara motsvarar en resa tur och retur utan bränslekostnader mellan Rom och München. De italienska myndigheterna presenterar flera liknande beräkningsexempel till försvar för att de ifrågavarande beloppen är alltför små för att kunna "snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen". Kommissionen har flera gånger påpekat för de italienska myndigheterna att den minimiregel som fastställdes i riktlinjerna för stöd till små och medelstora företag [4] och som då var i kraft, inte är tillämplig på transportsektorn, vilket framgår av artikel 3.2 i dessa riktlinjer. Inom en sektor som transportsektorn där Europeiska unionen gör allt den kan för att främja en överföring av transportkapacitet från vägtransporter till andra, mer miljövänliga och säkrare transportmedel bör en kvantativ och kvalitativ analys göras av stödordningen.

V

Med tanke på att stödet till sektorn för godstransporter på väg utgör ett stöd enligt artikel 92.1 i fördraget bör man analysera om stödet kan omfattas av undantagen i artiklarna 77, 92 och 93 i fördraget, vilka för övrigt inte åberopats av de italienska myndigheterna.

Enligt artikel 3 i förordning (EEG) nr 1107/70 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar är det fram till ikraftträdandet av gemenskapens bestämmelser om tillträde till transportmarknaden tillåtet med stöd som beviljas undantagsvis och tillfälligt som i ett led i en omstrukturering för att avskaffa överkapacitet som skapar allvarliga strukturproblem, och för att bidra till att effektivare tillgodose transportmarknadens behov. De stödåtgärder i fråga om vägtransportsektorn som analyserats i förfarande nr C45/95 kan omfattas av undantagen i ovannämnda förordning endast om de ingår i en omstruktureringsplan för den ifrågavarande sektorn enligt villkoren i artikel 3.

Stödordningen avser för övrigt inte heller ett stöd av social karaktär till enskilda konsumenter, det är inte avsett att avhjälpa skador till följd av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser och det avser inte heller ett projekt av gemensamt europeiskt intresse enligt artikel 92.2 och 92.3 i fördraget.

[1] Uppgifter lämnade av medlemsstaterna till GD VII och redovisade i skrivelse av den 10 februari 1995 till de ständiga representationerna.
[2] EGT nr L 95, 9.4.1992, s. 1.
[3] EGT nr L 279, 12.11.1993, s. 1.
[4] EGT nr C 213, 19.8.1992, s. 2.

De undantag för stöd som syftar till regional utveckling enligt artikel 92.3 a och c får inte heller tillämpas på den ifrågavarande italienska stödordningen, eftersom alla företag som utför godstransporter på väg för andras räkning kan beviljas stöd, oavsett var de är etablerade, och eftersom stödåtgärden inte är knuten till ett regionalt utvecklingsmål.

Vad gäller artikel 92.3 c i fördraget om stöd avsett att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter bör det påpekas att det ifrågavarande stödet, vilket alla företag som utför godstransporter på väg kan få del av (eftersom det enda villkoret är att de skall vara inskrivna i transportföretagsregistret), inte uppfyller något omstruktureringsmål för sektorn och helt enkelt är ett företagsstöd, vilket man i allmänhet anser inte uppfyller villkoren för godkännande enligt den artikeln. Ett sådant driftsstöd kan leda till att övriga medlemsstater inför liknande åtgärder med därav följande finansiella kostnader. För övrigt utgör avsaknaden av några som helst motpartsmedel en fördel som inte motiveras av gemenskapsintresset.

De italienska myndigheterna anger i sina skrivelser av den 26 augusti 1993 och den 26 mars 1996 att samma resultat hade kunnat uppnås genom en nedsättning av skatten på bränsle (som är högre än gemenskapens minimisats) men att en sådan lösning inte kunde antas eftersom "den skulle strida mot budgetpolitiken liksom mot riktlinjerna för bränsleförbrukningen". Det argumentet utgör inget försvar när det gäller grunderna för stödets oförenlighet och kan inte godtas av kommissionen mot bakgrund av ovan redovisade överväganden, enligt vilka åtgärden utgör ett stöd enligt artikel 92.1 i fördraget. För övrigt förefaller det som om denna typ av stöd också har till följd att minska transportföretagens bränslekostnader och därigenom att stimulera dessa till ökad konsumtion.

Kommissionen anser därför att det italienska stödet, i form av skattekrediter, till företag som utför godstransporter på väg för andras räkning inte är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 92.

VI

Enligt artikel 93.3 i fördraget borde stödet ha anmälts till kommissionen i god tid. Eftersom den italienska regeringen har genomfört stödordningen utan att ha uppfyllt anmälningskravet måste stödordningen anses vara olaglig enligt gemenskapens lagstiftning.

I samband med det beslut om att inleda förfarandet som de italienska myndigheterna underrättades om i skrivelse av den 4 december 1995 uppmanade kommissionen Italien att omedelbart upphöra med utbetalningen av varje nytt stöd i ovan beskrivna former i avvaktan på resultatet av kommissionens granskning och att inom en frist på 15 arbetsdagar informera denna om vilka åtgärder som vidtagits för att fullgöra denna skyldighet. Detta innebär inte bara att man avstår från att utbetala stöd som redan genomförts utan också att man avstår från att anta nya rättsakter som syftar till införandet av ovan beskrivna bestämmelser om stöd.

I skrivelse av den 26 mars 1996 meddelade de italienska myndigheterna att ingen lagstiftning hade införts i Italien i syfte att förlänga ordningen med skattekrediter efter beskattningsåret 1994. De meddelade också att det var omöjligt att upphäva ordningen i fråga om åren 1993 och 1994 eftersom denna redan trätt i kraft helt och fullt samma dag som den infördes. Slutligen meddelade de italienska myndigheterna att de hade fryst antagningsprocessen för dekret som syftar till införandet av kompensation till icke-italienska transportföretag.

I enlighet med domstolens rättspraxis har kommissionen förbehållit sig rätten att besluta att medlemsstaterna skall återta stöd som beviljats olagligt, vilket medlemsstaterna underrättades om genom meddelande som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* nr C 156 av den 22 juni 1995, s. 5. I det ifrågavarande fallet anser kommissionen att det är nödvändigt att återta stödet för att de jämlika konkurrensvillkor som rådde innan stödet beviljades skall återupprättas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Stödordningen i form av skattekrediter, som införts i Italien, till de företag som utför godstransporter på väg för andras räkning, enligt de bestämmelser som offentliggjorts genom lag nr 162 av den 27 maj 1993, (GURI nr 123, 28.5.1993) och lag nr 84 av den 22 mars 1995, (GURI nr 68, 22.3.1995) liksom dekret nr 402 av den 26 september 1995, (GURI nr 226, 27.9.1995) är olagligt eftersom det genomförts i strid mot förfaranderegлerna i artikel 92.3, och det är oförenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 92.1 i fördraget eftersom det inte uppfyller något av de villkor som krävs för de undantag som fastställs i artiklarna 92.2 och 92.3 och inte heller villkoren i förordning (EEG) nr 1107/70.

Artikel 2

Italien skall upphäva det ovan angivna stödet, avstå från att anta nya lagar och föreskrifter som syftar till införandet av nytt stöd i de former som beskrivs ovan samt återta utbetalat stöd. Stödet skall återbetalas enligt de förfaranden och föreskrifter som föreskrivs i den italienska

lagstiftningen, samt ränta som skall beräknas med tillämpning av den referensränta som används vid utvärderingen av regionala stödordningar från och med den dag då stödet utbetalades fram till dagen för faktisk återbetalning.

Artikel 3

Den italienska regeringen skall inom två månader från och med dagen för delgivningen av detta beslut informera kommissionen om vilka åtgärder den vidtagit för att följa detta.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 22 oktober 1996.

På kommissionens vägnar

Neil KINNOCK

Ledamot av kommissionen