URTEIL DES GERICHTS (Vierte erweiterte Kammer)

15. Juni 2000 *

In den verbundenen Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98

Alzetta Mauro, wohnhaft in Montereale Valcellina (Italien), und die 31 weiteren in der Liste im Anhang angeführten Kläger, Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte A. Pili, Pordenone, sowie A. Barone und G. Pezzano, Rom, Zustellungsanschrift: Kanzlei des Rechtsanwalts L. Schiltz, 2, rue du Fort Rheinsheim, Luxemburg,

Masotti Srl mit Sitz in Feletto Umberto (Italien) und die 30 weiteren in der Liste im Anhang angeführten Kläger, Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte R. Petiziol und A. Pergolese, Udine, via Ginnasio Vecchio, 6,

Anna Maria Baldo, wohnhaft in Cervignano del Friuli (Italien), und die 53 weiteren in der Liste im Anhang angeführten Kläger,

Musso Amedeo, wohnhaft in Rivignano (Italien),

Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte V. Cinque und L. Candriella, Udine, via Morpurgo, 34,

* Verfahrenssprache: Italienisch.

Sutes SpA mit Sitz in Udine (Italien) und die 33 weiteren in der Liste im Anhang angeführten Kläger,

Fabris Carlo & C. Snc mit Sitz in Pavia di Udine (Italien),

Franco D'Odorico, wohnhaft in Capoformido (Italien),

Fiorindo Birri, wohnhaft in Manzano (Italien),

Maria Cecilia Framalicco, wohnhaft in Ampezzo (Italien),

Autotrasporti di Viola Claudio & C. Snc mit Sitz in Cerpeneto-Pozzuolo del Friuli (Italien),

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt C. Mussato, Udine, via Dante, 4,

sowie

Pietro Stagno, wohnhaft in Triest (Italien),

Fabrizio Cernecca, wohnhaft in Triest (Italien),

Trasporti e Spedizioni Internazionali Cossutta Snc mit Sitz in Triest,

Giuseppe Camaur, wohnhaft in Cormons (Italien),

Cointra Transport and Trade Co Srl mit Sitz in Ronchi dei Legionari (Italien),

Autotrasporti Silvano Zottich mit Sitz in Triest,

Zootrans Snc mit Sitz in Passagio di Betona (Italien),

Pauletic Antonio Succ. di Pauletic Igor, wohnhaft in Triest,

Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte M. Clarich und A. Giadrossi, Triest, via XXX ottobre, 17,

Kläger,

unterstützt durch

Italienische Republik, vertreten durch Professor U. Leanza, Leiter des Servizio del contenzioso diplomatico des Außenministeriums, als Bevollmächtigten, Beistand:

Avvocato dello Stato O. Fiumara und in der mündlichen Verhandlung Avvocato dello Stato G. Aiello, Zustellungsanschrift: Italienische Botschaft, 5, rue Marie-Adélaïde, Luxemburg,

Streithelferin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch P. F. Nemitz und P. Stancanelli, Juristischer Dienst, als Bevollmächtigte, Beistand: Rechtsanwalt M. Moretto, Venedig (Italien), Zustellungsbevollmächtigter: C. Gómez de la Cruz, Juristischer Dienst, Centre Wagner, Luxemburg-Kirchberg,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung 98/182/EG der Kommission vom 30. Juli 1997 über von der Region Friaul-Julisch Venetien (Italien) gewährte Beihilfen an Güterkraftverkehrsunternehmen der Region (ABl. 1998, L 66, S. 18),

erläßt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Vierte erweiterte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten R. M. Moura Ramos sowie des Richters R. García-Valdecasas, der Richterinnen V. Tiili und P. Lindh und des Richters P. Mengozzi,

Kanzler: J. Palacio González, Verwaltungsrat

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 15. September 1999,

folgendes

Urteil

Rechtlicher Rahmen und Sachverhalt

1 Die Kläger sind Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mit Sitz in der Region Friaul-Julisch Venetien, die aufgrund einer der Kommission nicht gemeldeten regionalen Beihilferegelung staatliche Beihilfen erhalten haben. Es handelt sich unstreitig um zumeist kleine Unternehmen, die örtliche oder regionale Transporte mit einem einzigen Fahrzeug durchführen. Mit ihrer Entscheidung 98/182/EG vom 30. Juli 1997 über von der Region Friaul-Julisch Venetien (Italien) gewährte Beihilfen an Güterkraftverkehrsunternehmen der Region (ABl. 1998, L 66, S. 18) hat die Kommission einen Teil dieser Beihilfen für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt und ihre Rückforderung nebst Zinsen angeordnet.

Rechtlicher Rahmen

2 Die allgemeinen Bestimmungen über staatliche Beihilfen in den Artikeln 92 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 87 EG) und 93 und 94 EG-Vertrag (jetzt Artikel 88 und 89 EG) gelten für den Bereich des Transports, vorbehaltlich der

Anwendung der besonderen Vorschriften des Artikels 77 EG-Vertrag (jetzt Artikel 73 EG), wonach Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, mit dem Vertrag vereinbar sind.

3 Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 130, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 543/97 des Rates vom 17. März 1997 (ABl. L 84, S. 6), die auf Artikel 75 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 71 EG) und die Artikel 77 und 94 EG-Vertrag gestützt ist, bekräftigt in ihrem Artikel 2, daß die Artikel 92 bis 94 des Vertrages für den betreffenden Bereich gelten, und legt ferner bestimmte besondere Regeln für die betreffenden Beihilfen fest, soweit diese spezifisch für die Tätigkeit dieses Sektors sind. Sie präzisiert, in welchen Fällen und unter welchen Bedingungen die Mitgliedstaaten Koordinierungsmaßnahmen treffen oder mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängende Belastungen auferlegen können, die zur Gewährung von Beihilfen im Sinne von Artikel 77 des Vertrages führen.

4 Für die Koordinierung des Verkehrs erlaubt es Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70, bis zum Inkrafttreten gemeinschaftlicher Regelungen für den Zugang zum Verkehrsmarkt ausnahmsweise und vorübergehend Beihilfen zu gewähren, um im Rahmen eines Sanierungsplans eine Überkapazität abzubauen, die ernste strukturelle Schwierigkeiten zur Folge hat, und auf diese Weise dazu beizutragen, daß den Erfordernissen des Verkehrsmarkts besser entsprochen wird.

5 Im Rahmen der Schaffung einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik ist der internationale Güterkraftverkehrsmarkt 1969 in der Gemeinschaft durch eine Kontingentierung aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 1018/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. L 175, S. 13) teilweise liberalisiert worden. In den Jahren 1991 und 1992 etwa umfaßte das Gemeinschaftskontingent 47 094 bzw. 65 936 Genehmigungen, die nach einem bestimmten Schlüssel auf die einzelnen Mitgliedstaaten verteilt wurden. Der Italienischen Republik wurden auf diese Weise 1991 5 550 und 1992 7 770 Genehmigungen zugewiesen. Die Gemeinschaftsgenehmigungen berechtigten ihre

Inhaber auf die Dauer eines Jahres zum Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Regelung blieb bis zum 1. Januar 1993 in Kraft; zu diesem Zeitpunkt wurde diese Tätigkeit mit der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. L 95, S. 1) vollständig liberalisiert.

6 Für den Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats wurde durch die Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 390, S. 3), vom 1. Juli 1990 an für die Kabotage, d. h. den Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats durch einen in einem anderen Mitgliedstaat ansässigen Verkehrsunternehmer, eine Übergangsregelung in Form eines Gemeinschaftskontingents mit schrittweiser Öffnung eingeführt. Das gesamte Anfangskontingent umfaßte 15 000 Kabotagegenehmigungen mit einer Geltungsdauer von zwei Monaten, die nach einem bestimmten Schlüssel auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt wurden. In diesem Rahmen wurden der Italienischen Republik 1 767 Genehmigungen zugeteilt. Die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279, S. 1), sah die Beibehaltung dieser Übergangsregelung in Form eines anfänglichen Gemeinschaftskontingents von insgesamt 30 000 Genehmigungen (davon 3 520 für die Italienische Republik) vor, das bis zur endgültigen Einführung der vollständigen Liberalisierung der Kabotage ab dem 1. Juli 1998 jährlich um 30 % anstieg.

Die streitigen Beihilfen

7 Das Regionalgesetz Nr. 28 der Region Friaul-Julisch Venetien vom 18. Mai 1981 über Interventionen zur Förderung und Entwicklung des Güterkraftverkehrs in der Region Friaul-Julisch Venetien sowie des gewerblichen Güterkraftverkehrs (nachstehend: Gesetz Nr. 28/1981) sah in seinen Artikeln 4, 7 und 8 bestimmte Beihilfemaßnahmen für die in der Region niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs vor.

8 Die mit diesem Gesetz geschaffene Regelung wurde durch das Regionalgesetz Nr. 4 vom 7. Januar 1985 über Interventionen zur Förderung und Entwicklung des Güterkraftverkehrs in der Region Friaul-Julisch Venetien sowie des gewerblichen Güterkraftverkehrs (Anlage 113 zur Klageschrift in der Rechtssache T-313/97; nachstehend: Gesetz Nr. 4/1985) abgelöst. Mit dem Gesetz Nr. 4/1985 (Artikel 4 bis 6) wurde ein System regionaler Beihilfen geschaffen, das im Kern mit dem des Gesetzes Nr. 28/1981 übereinstimmte.

9 Diese Gesetze sahen drei Maßnahmen zugunsten der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mit Sitz in der Region Friaul-Julisch Venetien vor:

a) die auf höchstens zehn Jahre begrenzte jährliche Finanzierung bis zu 60 % (Einzelunternehmen) und 70 % (bei Genossenschaften und Konsortien) des durch Ministerialdekret festgelegten Referenzzinsatzes für Darlehen (Artikel 4 der Gesetze Nr. 28/1981 und Nr. 4/1985) für

— die Gestaltung von Infrastrukturen für das Unternehmen (Bau, Kauf, Vergrößerung, Fertigstellung und Modernisierung der für die Unternehmenstätigkeit erforderlichen Räume einschließlich derjenigen für die Zwischenlagerung, die Lagerung und die Behandlung der Waren);

— den Kauf, die Entwicklung und die Erneuerung der unbeweglichen und beweglichen Ausstattungen sowie der betrieblichen und für den Straßenverkehr bestimmten Transportmittel;

b) die Finanzierung der Kosten für Leasingmaßnahmen für drei oder fünf Jahre bei Fahrzeugen, Anhängern und Sattelaufliegern aus erster Hand und ihren auswechselbaren Aufbauten, die den Tätigkeiten des Güterkraftverkehrs

angepaßt sind, sowie bei Einrichtungen, Maschinen und Ausstattungen für die Verwendung, die Unterhaltung und die Reparatur der Fahrzeuge und die Behandlung der Waren bis zu 25 % (Einzelunternehmen) und 30 % (bei Genossenschaften und Konsortien) des Anschaffungspreises der Güter. Diese Beihilfe nach den Artikeln 7 des Gesetzes Nr. 28/1981 und 5 des Gesetzes Nr. 4/1985 wurde durch spätere Regionalgesetze für alle Begünstigten auf 20 % und dann auf 15 % des Anschaffungspreises herabgesetzt.

c) zugunsten der Konsortien und anderer Zusammenschlüsse die jährliche Finanzierung von bis zu 50 % der Investitionen für den Bau oder den Erwerb von Einrichtungen und Ausstattungen, die für die Verfolgung des Geschäftszwecks des Konsortiums oder des Zusammenschlusses erforderlich sind oder der Verwaltung und Förderung gemeinsamer Garagen-, Unterhaltungs- und Reparaturdienste für Fahrzeuge dienen sollen, sowie von damit zusammenhängenden Einrichtungen und Ausstattungen (Artikel 8 des Gesetzes Nr. 28/1981 und Artikel 6 des Gesetzes Nr. 4/1985).

10 Nach den Angaben, die der Kommission am 18. November 1996 von den italienischen Behörden übermittelt wurden, beliefen sich die Haushaltsmittel für die nach Artikel 4 des Gesetzes Nr. 4/1985 für den Zeitraum zwischen 1985 und 1995 vorgesehenen Beihilfen auf 13 000 Mio. ITL (6,7 Mio. EUR). Im Schnitt hätten die gewährten Beihilfen zwischen 13 % und 26 % der Darlehens- und Zinskosten betragen. Der für den Zeitraum von 1981 bis 1985 vorgesehene Betrag habe sich auf 930 Mio. ITL (0,4 Mio. EUR) belaufen; in diesem Zeitraum sei 14 Anträgen entsprochen worden (Abschnitt II der angefochtenen Entscheidung).

11 Nach den gleichen Quellen beliefen sich die für Beihilfen nach Artikel 5 des Gesetzes Nr. 4/1985 für den Zeitraum von 1985 bis 1995 vorgesehenen Haushaltsmittel auf 23 300 Mio. ITL (11,8 Mio. EUR); 1 691 Anträgen mit einer durchschnittlichen Finanzierung von 19 % soll in diesem Zeitraum entsprochen worden sein. 1993 soll 83 Anträgen entsprochen worden sein und das Beihilfeniveau bei 10 % gelegen haben. Von 1981 bis 1985 sollen 305 Anträge angenommen und 5 790 Mio. ITL (2,9 Mio. EUR) an Beihilfen ausgezahlt worden sein (Abschnitt II der angefochtenen Entscheidung).

12 Nach den Informationen, die der Kommission nach Einleitung des Verwaltungsverfahrens übermittelt wurden, waren die gemäß Artikel 6 des Gesetzes Nr. 4/1985 bewilligten Beihilfen für Investitionen in Teilbereichen des kombinierten Verkehrs bestimmt (Abschnitt II, 7. Absatz, der angefochtenen Entscheidung). Der angefochtenen Entscheidung (Abschnitt VIII, 7. Absatz) ist zu entnehmen, daß diese Beihilfen sich auf 10 % bis 15 % des Gesamtbetrags der gewährten Beihilfen beliefen.

13 Die Gewährung der genannten Beihilfen wurde ab 1. Januar 1996 eingestellt. Ferner hat die Region Friaul-Julisch Venetien die Beihilferegelung nach dem Gesetz Nr. 4/1985 aufgehoben und die erforderlichen Maßnahmen für eine Rückforderung der gezahlten Beihilfen ergriffen (siehe die auf die Monate September bis Dezember 1997 verteilten Schreiben der Region an die Kläger mit der Mitteilung dieser Entscheidung in den Anlagen zu den Klageschriften).

Verwaltungsverfahren und Inhalt der angefochtenen Entscheidung

14 Nachdem die Kommission im Rahmen einer anderen Beihilfesache, die in einem späteren Regionalgesetz vorgesehene staatliche Beihilfen betraf, von dem Gesetz Nr. 4/1985 Kenntnis erlangt hatte, forderte sie mit Schreiben vom 29. September 1995 die italienischen Behörden auf, ihr alle für eine Beurteilung der Vereinbarkeit der durch das Gesetz Nr. 4/1985 eingeführten Beihilferegelung mit dem Gemeinsamen Markt erforderlichen Gesetzesvorschriften, Schriftstücke, Informationen und Angaben zu übermitteln. Sie wies in diesem Schreiben darauf hin, daß sie bei ausbleibender oder unzureichender Antwort eine endgültige Entscheidung aufgrund der ihr vorliegenden Informationen treffen werde. Zugleich wies sie darauf hin, daß die Mitgliedstaaten Vorhaben zur Einführung oder Änderung von Beihilfen vorher mitzuteilen hätten und die geplanten Maßnahmen erst durchführen dürften, wenn das vorgesehene Verfahren durch eine endgültige Entscheidung abgeschlossen sei.

15 Im Anschluß an einen Schriftwechsel mit den italienischen Behörden wurden der Kommission in einer Sitzung vom 18. Juli 1996 der Wortlaut des Gesetzes Nr.

4/1985 und am 18. November 1996 zusätzliche Informationen übermittelt. In einer Sitzung vom 13. Februar 1997 mit den zuständigen Dienststellen der Kommission betonten die italienischen Behörden insbesondere von neuem, daß sich die Kraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien im Vergleich mit denen Österreichs, Kroatiens und Sloweniens in einer ungünstigen Wettbewerbssituation befänden.

16 Mit Schreiben vom 14. Februar 1997 teilte die Kommission der italienischen Regierung ihren Beschluß mit, das Verfahren gemäß Artikel 93 Absatz 2 des Vertrages bezüglich der mit den Gesetzen Nr. 4/1985 und Nr. 28/1981 eingeführten Beihilferegelung zugunsten der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen einzuleiten (ABl. C 98, S. 16). Sie forderte die italienischen Behörden und betroffene Dritte auf, Stellung zu nehmen und alle für die Prüfung der Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt erforderlichen Schriftstücke, Informationen und Angaben zu übermitteln. Die Kommission erhielt die Stellungnahme der italienischen Behörden am 3. April 1997 (ergänzender Bericht der Region Friaul-Julisch Venetien in der Anlage zum Schreiben der Ständigen Vertretung der Italienischen Republik vom 27. März 1997; nachstehend: Ergänzungsbericht). Die Kläger gaben keine Erklärungen ab.

17 Am 30. Juli 1997 schloß die Kommission das Verfahren ab und erließ die angefochtene Entscheidung. Sie lautet in ihrem verfügenden Teil:

„*Artikel 1*

Die aufgrund der Gesetze Nr. 28/1981 und Nr. 4/1985 gewährten Subventionen ..., die vor dem 1. Juli 1990 an Unternehmen geleistet wurden, die ausschließlich örtliche, regionale oder inländische Beförderungen durchführen, sind keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag.

Artikel 2

Die nicht von Artikel 1 dieser Entscheidung erfaßten Subventionen sind Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und rechtswidrig, da ihre Gewährung gegen Artikel 93 Absatz 3 verstößt.

Artikel 3

Die Subventionen zur Finanzierung von Ausrüstungen, die speziell für den kombinierten Verkehr ausgelegt sind und nur im kombinierten Verkehr verwendet werden, sind Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, jedoch gemäß Artikel 3 Ziffer 1 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Artikel 4

Die ab dem 1. Juli 1990 gewährten Subventionen an Unternehmen des örtlichen, regionalen oder inländischen Verkehrs sowie die Subventionen an Unternehmen, die grenzüberschreitenden Verkehr durchführen, sind mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, weil die Voraussetzungen für eine Ausnahme oder Freistellung weder nach Artikel 92 Absatz 2 und Absatz 3 EG-Vertrag noch nach der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 erfüllt sind.

Artikel 5

Italien hat die Zahlung der in Artikel 4 genannten Beihilfen einzustellen und die geleisteten Beihilfen zurückzufordern. Die Rückzahlung erfolgt nach Maßgabe

der Verfahren und Vorschriften des italienischen Rechts einschließlich Zinsen zu dem für die Bewertung von Regionalbeihilferegelungen verwendeten Bezugssatz ab dem Zeitpunkt der Beihilfeleistung bis zur tatsächlichen Rückzahlung.

..."

18 In den Gründen der angefochtenen Entscheidung unterscheidet die Kommission zwischen Unternehmen, die ausschließlich inländischen, regionalen oder örtlichen Güterkraftverkehr betreiben, und Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätig sind (Abschnitt VII, 3. bis 11. Absatz, der angefochtenen Entscheidung).

19 Da der erstgenannte Markt bis zum Inkrafttreten der Verordnung Nr. 4059/89 am 1. Juli 1990, mit der Kabotagekontingente eingeführt wurden, dem Wettbewerb verschlossen war, geht die Kommission davon aus, daß die vor diesem Zeitpunkt gezahlten Beihilfen an Güterkraftverkehrsunternehmen, die ausschließlich im inländischen, regionalen oder örtlichen Güterkraftverkehr tätig waren, den innergemeinschaftlichen Handelsverkehr nicht beeinträchtigen konnten und folglich keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages darstellten. Demgegenüber seien die nach diesem Zeitpunkt gezahlten Subventionen staatliche Beihilfen im Sinne dieser Vorschrift, weil sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnten.

20 Zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr stellt die Kommission fest, daß er seit 1969 mit dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1018/68 für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb geöffnet worden sei. Daraus folgert sie, daß „[d]ie in den Gesetzen Nr. 4/85 und Nr. 28/81 vorgesehene Beihilfe ... die Finanzlage und die Handlungsmöglichkeiten der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs der Region Friaul-Julisch Venetien gegenüber ihren Wettbewerbern [stärkt], und zwar ... seit 1969 gegenüber den im grenzüberschreitenden Verkehr

tätigen Unternehmen auf eine Weise, daß der Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt werden kann" (Abschnitt VII, 11. Absatz, der angefochtenen Entscheidung).

21 Bei der anschließenden Prüfung, ob für die so eingestuften staatlichen Beihilfen eine Ausnahme gewährt werden kann, geht die Kommission davon aus, daß für die Subventionen zur Finanzierung von Ausrüstungen für den kombinierten Verkehr eine Ausnahmegenehmigung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung Nr. 1107/70 über Beihilfen im kombinierten Verkehr erteilt werden könne. Die übrigen Beihilfen hingegen (nachstehend: streitige Beihilfen) könnten nicht dem Ausnahmetatbestand des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 zugeordnet werden, weil keine Überkapazität bestehe und kein Sanierungsplan für den Sektor vorliege. Ebensowenig komme eine Freistellung, wie sie in Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c des Vertrages für Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung bestimmter Gebiete vorgesehen sei, in Betracht, weil zum einen kein regionaler Entwicklungsplan für alle Wirtschaftsbereiche der Region vorliege und zum anderen nicht die gesamte Region Friaul-Julisch Venetien zu den Gebieten gehöre, für die Freistellungen erteilt werden könnten. Die in Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrages vorgesehenen Freistellungen für sektorielle Beihilfen könnten für die streitigen Beihilfen nicht erteilt werden, weil sie nicht von einer Maßnahme im gemeinsamen Interesse wie etwa einem Plan zur Umstrukturierung des Wirtschaftszweigs begleitet würden. Außerdem stellten die Beihilfen für Leasingmaßnahmen zur Anschaffung neuer Fahrzeuge Betriebsbeihilfen dar (Abschnitt VIII, 13. Absatz, der angefochtenen Entscheidung).

22 Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, daß „die Beihilfen, die den im Inlandsverkehr tätigen Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien ab dem 1. Juli 1990 und den im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Unternehmen aufgrund der Gesetze Nr. 28/1981 und Nr. 4/1985 gewährt wurden, im Sinne von Artikel 92 EG-Vertrag nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind" (Abschnitt VIII, 16. Absatz, der angefochtenen Entscheidung).

Verfahren

23 Mit Klageschriften, die am 2. Dezember 1997 (Rechtssache T-298/97), am 11. Dezember 1997 (Rechtssachen T-312/97 und T-313/97), am 16. Dezember 1997 (Rechtssache T-315/97), am 19. Dezember 1997 (Rechtssachen T-600/97 bis T-607/97), am 2. Januar 1998 (Rechtssache T-1/98), am 5. Januar 1998 (Rechtssachen T-3/98 bis T-6/98) und am 26. Januar 1998 (Rechtssache T-23/98) bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen sind, haben die Kläger Klage auf gänzliche oder teilweise Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung erhoben.

24 Mit Klageschrift, die am 28. Oktober 1997 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat die Italienische Republik eine Klage erhoben, mit der sie die Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung, hilfsweise die Nichtigerklärung dieser Entscheidung insoweit anstrebt, als diese in Artikel 5 die Rückforderung der ab dem 1. Juli 1990 gewährten Beihilfen anordnet (Rechtssache C-372/97). Mit Beschluß vom 24. November 1998 hat der Gerichtshof gemäß Artikel 47 Absatz 3 der EG-Satzung des Gerichtshofes das Verfahren bis zur Entscheidung des Gerichts in den vorliegenden Rechtssachen ausgesetzt.

25 Ferner hat die Region Friaul-Julisch Venetien mit Klageschrift, die am 10. November 1997 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, eine Nichtigkeitsklage gegen die angefochtene Entscheidung erhoben (Rechtssache T-288/97). Die Unzuständigkeitseinrede der Kommission gegen diese Klage ist mit Urteil des Gerichts vom 15. Juni 1999 in der Rechtssache T-288/97 (Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia/Kommission, Slg. 1999, II-1871) zurückgewiesen worden. Das Verfahren ist weiterhin im Gang.

26 Mit Beschluß vom 16. Juni 1998 hat der Präsident der Ersten erweiterten Kammer auf Antrag der Kommission nach Anhörung der übrigen Beteiligten beschlossen, die Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98 zu gemeinsamem schriftlichem und mündlichem Verfahren und gemeinsamer Entscheidung miteinander zu verbinden.

27 Mit Schriftsatz, der am 28. Mai 1998 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Italienische Republik beantragt, sie als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kläger zuzulassen. Der Präsident der Ersten erweiterten Kammer hat mit Beschluß vom 29. September 1998 diesen Beitritt als Streithelfer zugelassen. Die Italienische Republik hat ihre Streithilfeschrift am 24. November 1998 eingereicht. Zu diesem Schriftsatz haben die Kläger in den Rechtssachen T-315/97, T-1/98 und T-3/98 bis T-6/98 ihre schriftliche Stellungnahme am 5. März 1999 eingereicht. Die Kommission hat dazu in ihrer Gegenerwiderung Stellung genommen.

28 Das Gericht (Vierte erweiterte Kammer) hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen und die Beteiligten prozeßleitend ersucht, bestimmte Fragen schriftlich zu beantworten. Die Kläger in den Rechtssachen T-315/97, T-1/98 und T-3/98 bis T-6/98 sowie die Kommission haben auf diese Fragen am 13. August, die italienische Regierung am 1. September 1999 geantwortet.

29 Die Beteiligten haben in der Sitzung vom 15. September 1999 mündlich verhandelt und die Fragen des Gerichts beantwortet.

Anträge der Parteien

30 In der Rechtssache T-298/97 beantragen die Kläger,

— vorab den Vollzug der angefochtenen Entscheidung auszusetzen;

— die angefochtenen Entscheidung für nichtig zu erklären;

— hilfsweise, Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung, mit dem die Rückforderung der nach dem 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen nebst Zinsen angeordnet wird, für nichtig zu erklären;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

31 In der Rechtssache T-312/97 beantragen die Kläger,

— die Artikel 2, 4 und 5 der angefochtenen Entscheidung für nichtig zu erklären;

— hilfsweise, die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit in ihr die Rückforderung der nach dem 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen nebst Zinsen angeordnet ist;

— weiter hilfsweise, die angefochtene Entscheidung insoweit für nichtig zu erklären, als in ihr die Rückforderung der Beihilfen nebst Zinsen gegenüber den Klägern angeordnet ist;

— höchst hilfsweise, die angefochtene Entscheidung insoweit für nichtig zu erklären, als nach ihr der Betrag der rückzufordernden Beihilfen für die Kläger um die Zinsen, die bis zum Zeitpunkt der Rückforderung angefallen sind, auf jeden Fall aber um die verjährten Zinsen erhöht werden soll;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

32 In den Rechtssachen T-315/97, T-1/98 und T-3/98 bis T-6/98 beantragen die Kläger,

— die angefochtene Entscheidung insoweit für nichtig zu erklären, als sie ihre legitimen Interessen und ihre Rechte beeinträchtigt;

— hilfsweise, die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit in ihr die Rückforderung der nach dem 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen nebst Zinsen angeordnet ist;

— weiter hilfsweise, die angefochtene Entscheidung insoweit für nichtig zu erklären, als nach ihr der Betrag der rückzufordernden Beihilfen um die Zinsen erhöht werden soll;

— höchst hilfsweise festzustellen, daß die rückzufordernden Beträge zu Lasten des italienischen Staates gehen, der allein für die Unregelmäßigkeit verantwortlich ist;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

33 In den Rechtssachen T-313/97 und T-23/98 beantragen die Kläger,

— die angefochtene Entscheidung insgesamt aufzuheben;

— hilfsweise, die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit in ihr die Rückforderung der nach dem 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen nebst Zinsen angeordnet ist;

— weiter hilfsweise, die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären, indem die Rückzahlungspflicht auf den Unterschied zwischen der gezahlten Bruttobeihilfe und dem tatsächlich erlangten Vorteil in Höhe des nach Abzug der Steuerbelastung von der Bruttosubvention verbleibenden Betrags begrenzt und außerdem die Pflicht zur Entrichtung von Zinsen ausgeschlossen oder zumindest — da der böse Glauben der Begünstigten nicht bewiesen ist — so neu berechnet wird, daß nicht der Zeitpunkt der Zahlung der Beihilfe, sondern (gemäß Artikel 2033 des Codice civile) der Zeitpunkt der Klageerhebung zugrunde gelegt wird.

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

34 In den Rechtssachen T-600/97 bis T-607/97 beantragen die Kläger,

— die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;

— hilfsweise, die angefochtene Entscheidung, soweit in ihr die Rückforderung der nach dem 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen nebst Zinsen angeordnet ist, für nichtig zu erklären;

— weiter hilfsweise, die angefochtene Entscheidung insoweit für nichtig zu erklären, als nach ihr der Betrag der rückzufordernden Beihilfen um die Zinsen erhöht werden soll;

35 In den verbundenen Rechtssachen beantragt die italienische Regierung als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kläger,

— die angefochtene Entscheidung insgesamt für nichtig zu erklären;

— hilfsweise, die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit in ihr die Rückforderung der gezahlten Beihilfen nebst Zinsen angeordnet ist;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

36 Die Beklagte beantragt,

— die Klagen insgesamt abzuweisen;

— den Klägern die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Zum Antrag auf Aussetzung des Vollzugs der Entscheidung

37 Gemäß Artikel 104 § 3 der Verfahrensordnung des Gerichts ist jeder Antrag auf Aussetzung des Vollzugs von Maßnahmen eines Organs mit besonderem Schriftsatz einzureichen.

38 Demzufolge ist ein Antrag auf Aussetzung des Vollzugs unzulässig, wenn er in ein und demselben Schriftsatz zusammen mit der Klage eingereicht wird (Urteil des Gerichtshofes vom 21. Januar 1965 in der Rechtssache 108/63, Officine elettromeccaniche Merlini/Hohe Behörde, Slg. 1965, 6, 18, und Beschluß des Gerichts vom 19. Juni 1995 in der Rechtssache T-107/94, Kik/Rat und Kommission, Slg. 1995, II-1717, Randnr. 38).

39 Im vorliegenden Fall ist daher der Antrag auf Aussetzung des Vollzugs, da in der Klageschrift enthalten, mit der das Nichtigkeitsverfahren T-298/97 anhängig gemacht worden ist, für unzulässig zu erklären.

Zur Unzuständigkeit des Gerichts bezüglich der Anträge, daß die zurückzufordernden Beträge zu Lasten des italienischen Staates gehen und der Betrag dieser Rückzahlung zu begrenzen ist

40 Die Kläger in den Rechtssachen T-315/97, T-1/98 und T 3/98 bis T-6/98 beantragen hilfsweise, die Rückzahlung dem betreffenden Mitgliedstaat aufzuerlegen, der allein für eine etwaige Unregelmäßigkeit infolge fehlender Mitteilung der betreffenden Beihilferegelung verantwortlich sei.

41 In den Rechtssachen T-313/97 und T 23/98 beantragen die Kläger hilfsweise, den Betrag der zurückzuzahlenden Beihilfe durch Abzug der Steuerbelastung der Beihilfen von deren Bruttobetrag zu begrenzen. Sie beantragen ferner, die Pflicht zur Zahlung von Zinsen auszuschließen oder hilfsweise die Zinsen gemäß Artikel 2033 des Codice civile erst vom Zeitpunkt der Rückforderung an laufen zu lassen.

42 Der Gemeinschaftsrichter ist im Rahmen seiner Zuständigkeit zur Nichtigerklärung nach Artikel 173 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 230 EG) nicht befugt, den Gemeinschaftsorganen oder den Mitgliedstaaten Anordnungen zu erteilen, Mitgliedstaaten aus irgendeinem Grund zu verurteilen oder sich an die Stelle der Gemeinschaftsorgane zu setzen. Es ist Sache des betreffenden Organs, gemäß Artikel 176 EG-Vertrag (jetzt Artikel 233 EG) die sich aus dem Nichtigkeitsurteil ergebenden Maßnahmen zu ergreifen und unter der Kontrolle des Gemeinschaftsrichters die ihm insofern zustehende Entscheidungsbefugnis unter Beachtung sowohl des Tenors als auch der Gründe des durchzuführenden Urteils sowie der Vorschriften des Gemeinschaftsrechts auszuüben (u. a. Beschluß des Gerichts vom 29. November 1993 in der Rechtssache T-56/92, Koelman/Kommission, Slg. 1993, II-1267, Randnr. 18, sowie Urteile des Gerichts vom 9. November 1995 in der Rechtssache T-346/94, France-aviation/Kommission, Slg. 1995, II-2841, Randnr. 42, und vom 16. September 1998 in den Rechtssachen T-133/95 und T-204/95, IECC/Kommission, Slg. 1998, II-3645, Randnr. 52).

43 Im vorliegenden Fall fällt daher die Verurteilung des betreffenden Mitgliedstaats zur Erstattung der den Klägern von der Region Friaul-Julisch Venetien angeblich unrechtmäßig gezahlten Beihhilfen nicht in die Zuständigkeit des Gerichts.

44 Im übrigen darf sich das Gericht nicht an die Stelle des betreffenden Mitgliedstaats setzen, um die Modalitäten der Rückforderung der Beihilfen festzulegen und dabei gegebenenfalls die nationalen Steuerbelastungen berücksichtigt, um die frühere Situation wiederherzustellen (siehe Randnr. 89 dieses Urteils). Ebensowenig ist es seine Sache, anstelle der Kommission eine Entscheidung über die Rückforderung der Beihilfen nebst Zinsen zu treffen.

45 Die vorgenannten Anträge sind daher für unzulässig zu erklären.

Zu den Anträgen auf Nichtigerklärung

Zum Umfang der Streithilfe der italienischen Regierung

46 In ihrer Gegenerwiderung weist die Kommission vorab darauf hin, daß die Anträge der Kläger in den einzelnen verbundenen Rechtssachen und die der Italienischen Republik nicht übereinstimmten. Einige Kläger beantragten mit ihrem Hauptantrag die Nichtigerklärung der Artikel 2, 4 und 5 der angefochtenen Entscheidung, andere hingegen wie auch die italienische Regierung die Nichtigerklärung der Entscheidung insgesamt.

47 Die Kommission beantragt daher, die italienische Regierung zur Klarstellung aufzufordern, zugunsten welcher Kläger sie als Streithelferin auftritt.

48 Hierzu genügt die Feststellung, daß die italienische Regierung nach Anhörung der Parteien mit Beschluß des Präsidenten der Vierten erweiterten Kammer vom 29. September 1998 als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge sämtlicher Kläger in den vorliegenden Rechtssachen zugelassen worden ist.

49 Damit bedarf es einer Klarstellung des Umfangs der Streithilfe der italienischen Regierung nicht, so daß der Antrag der Beklagten zurückzuweisen ist.

Zur Begründetheit der Anträge auf Nichtigerklärung

50 Zur Stützung ihrer Anträge auf Nichtigerklärung berufen sich die Kläger im Kern auf mehrere Klagegründe, die wie folgt neu zu ordnen und zu prüfen sind: erstens Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages und Begründungsmangel, zweitens Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 3 des Vertrages und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 sowie Begründungsmangel, drittens verfehlte Einstufung der streitigen Beihilfen als neue Beihilfen und schließlich viertens Verletzung der Grundsätze des Vertrauensschutzes und der Verhältnismäßigkeit sowie Fehlen einer Begründung bezüglich der Rückforderung der Beihilfen.

Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages und Begründungsmangel

— Vorbringen der Beteiligten

51 Nach Auffassung der Kläger weist die angefochtene Entscheidung bei der Anwendung des Artikels 92 Absatz 1 des Vertrages einen Rechtsfehler, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler und eine unzureichende Begründung auf.

52 Die Kommission beschränke sich darauf, auf die bloße Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten hinzuweisen, und belege nicht, daß eine wirkliche und konkrete Verzerrung des Wettbewerbs vorliege. Unter all diesen Gesichtspunkten sei die angefochtene Entscheidung unzureichend begründet

53 In der Rechtssache T-312/97 sind die Kläger der Auffassung, daß die bloße Möglichkeit, daß eine Beihilfe den Handel beeinträchtigen und/oder den Wettbewerb verfälschen könnte, nicht ausreiche, um diese Beihilfe als unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt anzusehen. Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages finde nur dann Anwendung, wenn die betreffende Beihilfe den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtige (Urteil des Gerichtshofes vom 3. Februar 1977 in der Rechtssache 52/76, Benedetti, Slg. 1977, 163, Nr. 2 des Tenors) und die Stellung eines Unternehmens gegenüber konkurrierenden Unternehmen im innergemeinschaftlichen Handel verstärke (Urteil des Gerichtshofes vom 14. September 1994 in den Rechtssachen C-278/92 bis C-280/92, Spanien/Kommission, Slg. 1994, I-4103, Randnr. 40).

54 Alle Kläger tragen vor, daß die streitigen Beihilfen im vorliegenden Fall aus drei Gründen nicht geeignet seien, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen. Erstens seien sie zu gering. Zweitens würden die begünstigten Unternehmen gewöhnlich innerhalb der Region tätig und drittens erfüllten diese Beihilfen in einer objektiv nachteiligen Wettbewerbssituation eine „ausgleichende" Funktion.

55 Erstens belege der sehr bescheidene Gesamtbetrag der betreffenden Beihilfen, daß sie keine Auswirkung auf den Handel und den Wettbewerb haben könnten. Diese Beihilfen müßten logischerweise wie von der Anmeldepflicht befreite sogenannte „geringfügige" Beihilfen im Sinne von Nummer 3.2 des Gemeinschaftsrahmens der Kommission für staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen vom 20. Mai 1992 (ABl. C 213, S. 2), später in diesem Punkt geändert durch die Mitteilung vom 6. März 1996 über geringfügige Beihilfen (ABl. C 68, S. 9) und ersetzt durch den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen vom 23. Juli 1996 (ABl. C 213, S. 4). Dieser Gemeinschaftsrahmen vom 20. Mai 1992 (Nr. 1.6) schließe nämlich zu Unrecht aus seinem Anwendungsbereich die im Verkehrssektor gewährten Beihilfen mit der Begründung aus, daß für sie besondere Vorschriften gälten.

56 Die Kläger in der Rechtssache T-312/97 verweisen darauf, daß die von der Kommission angeführte Rechtsprechung, wonach der geringe Umfang von Bei-

hilfen auch an kleinere Unternehmen nicht von vornherein die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels ausschließe, in Wirklichkeit eine Vermutung zugunsten der Vereinbarkeit solcher Beihilfen mit dem Gemeinschaftsrecht vorbehaltlich des Gegenbeweises aufstelle (Urteile des Gerichtshofes vom 21. März 1990 in der Rechtssache C-142/87, Belgien/Kommission, Slg. 1990, I-959; nachstehend: Urteil Tubemeuse, Randnr. 43, und vom 28. April 1993 in der Rechtssache C-364/90, Italien/Kommission, Slg. 1993, I-2097, Randnr. 24). Im vorliegenden Fall habe die Kommission die Beweislast umgekehrt.

57 Die Kläger in den Rechtssachen T-313/97 und T 23/98 erinnern daran, daß sich der Gesamtbetrag der Beihilfen, die zwischen dem 1. Juli 1990 und dem 31. Dezember 1995 an mehr als 300 Unternehmen gezahlt worden seien, auf lediglich 17 Milliarden ITL belaufe, wovon noch der Betrag der Beihilfen zugunsten des kombinierten Verkehrs abzuziehen sei, die die Kommission für mit dem Vertrag vereinbar bezeichnet habe. Außerdem müßten von diesem Betrag sämtliche Steuern und Abgaben auf die gewährten Beihilfen abgezogen werden, die ungefähr 70 % des Betrages ausmachten.

58 Die Kläger in der Rechtssache T-298/97 stellen die Geringfügigkeit der Beihilfen und die geringe Anzahl der Begünstigten heraus. Die Kommission habe dies alles nicht berücksichtigt, insbesondere auch nicht, daß 80 % der durch die seit 1981 gezahlten Beihilfen Begünstigten sehr kleine Unternehmen seien, die mit einem einzigen Fahrzeug im lokalen oder im regionalen Güterkraftverkehr tätig seien. Sie habe in der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, daß von 1981 bis 1995 2 202 Anträge genehmigt worden seien, ohne die Zahl der in dem maßgeblichen Zeitraum, d. h. von 1990 bis 1995, gewährten Beihilfen zu überprüfen. Außerdem habe sie ihrer Beurteilung allgemein und unterschiedslos die globalen Daten für den Zeitraum 1985 bis 1995 zugrunde gelegt, was einen Denkfehler darstelle, der die in der angefochtenen Entscheidung gegebene Begründung fehlerhaft mache. Insbesondere stellten bei den Beihilfen gemäß Artikel 5 des Gesetzes Nr. 4/1985 für Leasingmaßnahmen die von Juli 1990 bis Dezember 1995 genehmigten Anträge mit Gewißheit weniger als die Hälfte der von der Kommission für den Zeitraum 1985 bis 1995 angegebenen 1 691 genehmigten Anträge dar, was auf den sehr starken Rückgang dieser Anträge in den letzten Jahren dieser Zeitspanne zurückzuführen sei.

59 Zweitens übten nahezu alle Empfänger der streitigen Beihilfen ihre Tätigkeit in den Grenzen ihrer Region aus. In diesem Zusammenhang habe die Kommission nicht nachgewiesen, daß das Risiko einer Auswirkung der Beihilfen auf den Handel und den Wettbewerb bestehe. Sie habe insbesondere nicht belegt, daß bestimmte Gemeinschaftsunternehmen, die Inhaber einer Kabotagegenehmigung seien, infolge der streitigen Beihilfen einen Schaden erlitten hätten. Sie habe lediglich festgestellt, daß die Unternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien seit dem 1. Juli 1990 grundsätzlich in Wettbewerb mit jedem anderen in Italien oder in der Gemeinschaft Kabotage durchführenden Verkehrsunternehmen stünden, ohne auch nur darzulegen, daß die Gemeinschaftsunternehmen des Güterkraftverkehrs tatsächlich Zugang zum italienischen Markt gehabt hätten, was zumindest vorausgesetzt hätte, daß das Gemeinschaftskontingent noch nicht erschöpft gewesen sei. Das Kontingent sei aber erschöpft und jeder Wettbewerb infolgedessen ausgeschlossen gewesen.

60 Den gleichen Nachweis hätte die Kommission für die Unternehmen erbringen müssen, die in der Zeit bis zum 31. Dezember 1992, dem Ende des Kontingentierungszeitraums, im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätig gewesen seien; dabei hätte sie insbesondere berücksichtigen müssen, daß die Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien nur einen marginalen Anteil an diesem Markt besäßen, so daß eine Auswirkung der streitigen Beihilfen auf diesen unbedeutend gewesen sei. Diese Unternehmen seien wegen der durch die Republik Österreich eingeführten Transitbeschränkungen („Ökopunkte", umweltfreundliche und lärmarme Fahrzeuge, Höchsttonnage seit 1994) und der Vertragspraxis im Industriesektor dieser Region (Verkäufe franko Fabrik, Durchführung der Beförderung durch den ausländischen Käufer; Wahl eines ausländischen Güterkraftverkehrsunternehmens auch bei Verkauf franko Bestimmungsort) nur selten im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätig.

61 In der Rechtssache T-312/97 weisen die Kläger darauf hin, daß es entgegen der Auffassung der Kommission durchaus erheblich sei, daß die meisten beihilfebegünstigten Unternehmen ihre Tätigkeit ausschließlich im örtlichen Bereich ausübten. Die im allgemeinen für den grenzüberschreitenden Verkehr benutzten Fahrzeuge wiesen andere Merkmale auf als die Fahrzeuge, die im inländischen Verkehr eingesetzt würden. Außerdem sei für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr eine besondere Genehmigung erforderlich.

62 Nach Auffassung der Kläger in der Rechtssache T-298/97 zeigt die Erschöpfung des Gemeinschaftskontingents, daß der Markt durch die streitigen Beihilfen nicht beeinträchtigt worden ist. Im übrigen sei die Kommission, da sie nicht untersucht habe, ob dieses Kontingent den Wettbewerb beeinträchtigt habe, weder in der Lage gewesen festzustellen, welche Bedeutung der Handel und der Wettbewerb auf dem betreffenden Markt gehabt hätten, noch belegen können, daß die betreffenden Beihilfen sich auf diese ausgewirkt hätten.

63 Sämtliche Kläger haben hierzu in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht, daß nach dem Bericht der Kommission vom 4. Februar 1998 über die Durchführung der Verordnung Nr. 3118/93 (KOM[1998] 47 endg.), den diese in ihrer schriftlichen Antwort auf die Fragen des Gerichts angeführt habe, die Liberalisierung des Kabotagemarkts nur eine äußerst begrenzte Auswirkung auf den Handel gehabt habe. 1995 habe die Kabotage durchschnittlich weniger als 0,3 % des Verkehrsaufkommens auf einzelstaatlicher Ebene ausgemacht. Der Anteil der italienischen Güterkraftverkehrsunternehmen am Kabotagemarkt der Gemeinschaft und derjenige der Region Friaul-Julisch Venetien am italienischen Markt habe jeweils 4 % betragen.

64 Drittens konnten nach Auffassung aller Kläger die streitigen Beihilfen den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigen und den Wettbewerb nicht verfälschen, weil sie es ganz im Gegenteil möglich gemacht hätten, die Wettbewerbssituation der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien der Situation ihrer Wettbewerber finanziell anzupassen. Die erstgenannten seien im Vergleich zu den in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen durch höhere Diskontsätze und im Vergleich zu den Unternehmen anderer Regionen Italiens durch ihre geographische Lage benachteiligt, die sie dem Wettbewerb österreichischer, kroatischer und slowenischer Güterkraftverkehrsunternehmen aussetze, die insbesondere durch staatliche Beihilfen und eine geringere Steuerbelastung begünstigt seien.

65 In der Rechtssache T-298/97 führen die Kläger hierzu an, daß Ausgleichsbeihilfen nur dann untersagt seien, wenn sie Gemeinschaftsunternehmen gegenüber den in anderen Mitgliedstaaten ansässigen begünstigen sollten, nicht aber, wenn sie aus wirtschaftlichen Gründen wie etwa die Notwendigkeit, den Wettbewerb von durch eine privilegierte Situation begünstigten Einfuhren aus Drittländern zu bekämpfen, objektiv gerechtfertigt seien (Urteile des Gerichtshofes vom 2. Fe-

bruar 1988 in den Rechtssachen 67/85, 68/85 und 70/85, Van der Kooy u. a./Kommission, Slg. 1988, 219, und vom 29. Februar 1996 in der Rechtssache C-56/93, Belgien/Kommission, Slg. 1996, I-723). Im vorliegenden Fall hätten die Beihilfen der Notwendigkeit entsprochen, die Erosion des sehr bescheidenen Marktanteils der Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien am grenzüberschreitenden Verkehr zugunsten der österreichischen, kroatischen und slowenischen Unternehmen zu verhindern, deren privilegierte Situation nicht durch bilaterale Abkommen beseitigt werden könne.

66 Zu den Diskontsätzen weisen die Kläger in den Rechtssachen T-313/97 und T-23/98 darauf hin, daß nur in Spanien höhere Sätze als in Italien angewandt würden. Die Sätze im Vereinigten Königreich hätten die in Italien angewandten Sätze erst 1990 und in den beiden ersten Monaten des Jahres 1991 übertroffen. Die Schwäche der italienischen Lira ab 1992 sei kein Gegengewicht für den Abstand zwischen den amtlichen Diskontsätzen gewesen. Außerdem seien die Währungen anders als die Diskontsätze raschen Schwankungen unterworfen.

67 In den Rechtssachen T-312/97, T-315/97, T-1/98 und T-3/98 bis T-6/98 machen die Kläger geltend, daß sich entgegen dem Vorbringen der Kommission die Wettbewerbsverzerrung infolge der privilegierten Situation der österreichischen, kroatischen und slowenischen Güterkraftverkehrsunternehmen nicht in gleichem Maß bei allen Güterkraftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft bemerkbar mache. Sie wirke sich stärker in Italien und insbesondere in der Region Friaul-Julisch Venetien aus, deren geographische Lage die dort ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen zu erheblichen Investitionen zwinge, um sich den österreichischen Anforderungen anzupassen, und sie damit daran hindere, wettbewerbsfähig zu werden. Der Marktanteil der italienischen Unternehmen im Bereich des gemeinschaftlichen Güterkraftverkehrs nehme daher ständig ab.

68 Außerdem habe die Kommission nicht nachgewiesen, daß die streitigen Beihilfen den innergemeinschaftlichen Handel beeinträchtigen könnten, weil sie nicht angegeben habe, auf welche Gesichtspunkte sie sich stütze. Eine Entscheidung, die keine Angaben zur Situation des betreffenden Marktes, zum Anteil des beihilfebegünstigten Unternehmens an diesem Markt, zu den Handelsströmen des betreffenden Produkts zwischen den Mitgliedstaaten und zu den Ausfuhren des Unternehmens enthalte, erfülle das Erfordernis einer Begründung nicht (Urteil des

Gerichts vom 13. März 1985 in den Rechtssachen 296/82 und 318/82, Niederlande und Leeuwarder Papierwarenfabriek/Kommission, Slg. 985, 809, Randnr. 24).

69 Die Italienische Republik stellt sich als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kläger auf den Standpunkt, daß die streitigen Beihilfen den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigten und nicht geeignet seien, den Wettbewerb zu verfälschen. Sie schließt sich dem an, was die Kläger zum geringen Umfang dieser Beihilfen, zu dem Umstand, daß ihre Empfänger zu allermeist kleine oder sehr kleine Unternehmen und ausschließlich im örtlichen Bereich tätig seien, sowie zu der ungünstigen geographischen Lage der Region Friaul-Julisch Venetien und der Notwendigkeit der Verteidigung des sehr geringen Marktanteils der in dieser Region ansässigen Unternehmen am grenzüberschreitenden Verkehr gegen den Wettbewerb der österreichischen, kroatischen und slowenischen Güterkraftverkehrsunternehmen vorbringen, deren staatliche Beihilfen und Privilegien nicht durch bilaterale Abkommen hätten beseitigt werden können. Außerdem habe die Kommission beim grenzüberschreitenden Verkehr nicht berücksichtigt, daß der Marktanteil der Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien so marginal gewesen sei, daß die streitigen Beihilfen nur eine unbedeutende Auswirkung gehabt hätten.

70 Die Kommission steht auf dem Standpunkt, daß die Voraussetzungen von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages im vorliegenden Fall erfüllt seien. Erstens schließe weder der verhältnismäßig geringe Umfang einer Beihilfe noch die verhältnismäßig geringe Größe des begünstigten Unternehmens von vornherein die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und einer Verfälschung des Wettbewerbs aus (Urteile Tubemeuse, Randnr. 43, und Italien/Kommission, Randnr. 24).

71 Im vorliegenden Fall sei der Markt des Güterkraftverkehrs durch die Präsenz zahlreicher Unternehmen von geringer Größe gekennzeichnet, so daß ein auch nur bescheidener Eingriff des Staates zugunsten einiger von ihnen erhebliche Auswirkungen auf die anderen Unternehmen haben und sowohl den Handel zwischen den Mitgliedstaaten als auch den Wettbewerb beeinträchtigen könne. Aus diesem Grund sei dieser Wirtschaftszweig auch aus dem Anwendungsbereich der „De-minimis-Regel" für staatliche Beihilfen ausgeschlossen worden. Außer-

dem wiesen die betreffenden Beihilfen wegen ihrer Intensität, ihrer Dauer und der Bandbreite der zuschußfähigen Kosten ein Niveau auf, bei dem man normalerweise auch in weniger sensiblen Bereichen davon ausgehe, daß eine Wettbewerbsverzerrung drohe.

72 Die Kommission tritt der Auffassung der Kläger in den Rechtssachen T-312/97, T-313/97 und T-23/98 entgegen, daß sie die Auswirkung der steuerlichen Belastung der Beihilfen hätte berücksichtigen müssen. Diese Argumentation, die im Verwaltungsverfahren nicht vorgebracht worden sei, sei im vorliegenden Fall aufgrund der Regel unzulässig, daß die im Rahmen einer Klage geltend gemachten Klagegründe mit den Rügen übereinstimmen müßten, die im Verwaltungsverfahren vorgebracht worden seien. Auf jeden Fall aber sei sie unbegründet.

73 Zweitens könne eine etwaige Auswirkung der Beihilfen auf den Handel und den Wettbewerb nicht deshalb ausgeschlossen werden, weil der größte Teil der beihilfebegünstigten Unternehmen ausschließlich im örtlichen, regionalen und inländischen Bereich tätig sei. Diese Unternehmen hätten Zugang zum Kabotagemarkt gehabt, der seit dem 1. Juli 1990 dem gemeinschaftlichen Wettbewerb geöffnet sei. Außerdem hätten sie Zugang zum grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt gehabt, da die im örtlichen Bereich eingesetzten Fahrzeuge in den meisten Fällen für diese Art der Beförderung verwendet werden könnten.

74 Außerdem habe infolge der Gewährung der streitigen Beihilfen die Kapazität der Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien beibehalten oder vergrößert werden können, was die Möglichkeiten der in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Unternehmen verringert habe, sich in Italien im Kabotageverkehr zu betätigen. Diese Unternehmen hätten Genehmigungen zur Durchführung von Kabotageverkehr in jedem anderen Mitgliedstaat beantragen und erhalten können, jedoch von der Erbringung dieser Dienstleistung auf dem italienischen Markt absehen können. Unter diesen Umständen habe sich trotz Erschöpfung des Gemeinschaftskontingents nicht ausschließen lassen, daß die streitigen Beihilfen den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

75 Unzutreffend sei drittens das Vorbringen, die streitigen Beihilfen hätten nicht die Finanzposition der begünstigten Unternehmen verstärkt, sondern lediglich einen

Ausgleich für eine abträgliche Wettbewerbsposition geschaffen. Die Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien seien nicht wegen ihrer Niederlassung in dieser Region gegenüber ihren Wettbewerbern benachteiligt. Was die von der Republik Österreich erlassenen Vorschriften angehe, gebe es seit 1972 Übereinkommen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) und der Gemeinschaft, die auch Bestimmungen über den Güterkraftverkehr enthielten. Im übrigen sei das System der „Ökopunkte" von diesem Staat nicht einseitig, sondern aufgrund eines Abkommens mit der Gemeinschaft eingeführt worden, das für die Italienische Republik wegen deren geographischer Nähe besondere Vorteile vorsehe. Die Wettbewerbsbedingungen für den in Italien von kroatischen und slowenischen Unternehmen durchgeführten Güterkraftverkehr seien von bilateralen Abkommen zwischen der Italienischen Republik und den Republiken Kroatien und Slowenien sowie von den Kontrollen abhängig, die durchgeführt würden, um deren Anwendung sicherzustellen. Da ohnehin die von den Klägern angeführten Nachteile sämtliche Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft träfen, könnten sie die Gewährung staatlicher Beihilfen als Ausgleich nicht rechtfertigen.

— Würdigung durch das Gericht

76 Vorab ist zunächst die von den Klägern in der Rechtssache T-312/97 befürwortete restriktive Auslegung von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages zurückzuweisen, wonach von dieser Bestimmung nur die Beihilfen erfaßt werden, die effektiv eine Auswirkung auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten hätten und den Wettbewerb verfälschen.

77 Diese allein auf den Wortlaut abstellende Auslegung ist mit dem durch die Artikel 92 ff. des Vertrages eingeführten System der Kontrolle staatlicher Beihilfen unvereinbar. Im Rahmen ihrer Beurteilung neuer Beihilfen, die ihr gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages mitzuteilen sind, hat die Kommission nämlich zu prüfen, ob diese Beihilfen geeignet sind, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen.

78 Eine tatsächliche Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und eine effektive Verfälschung des Wettbewerbs sind ebenso wenig bei der ständigen Kontrolle bestehender Beihilfen nach Artikel 93 Absätze 1 und 2 des Vertrages vorausgesetzt, bei der die Kommission, insbesondere wenn sich die Wettbewerbsverhältnisse verändert hätten, zu prüfen hat, ob bestehende Beihilfen weiterhin mit dem Vertrag vereinbar sind, und gegebenenfalls die Abschaffung unvereinbar gewordener Beihilfen mit Wirkung für die Zukunft anzuordnen hat (Urteil des Gerichtshofes vom 15. März 1994 in der Rechtssache C-387/92, Banco Exterior de España, Slg- 1994, I-877, Randnrn. 15 und 20).

79 Schließlich ist die Kommission deshalb auch dann, wenn eine neue Beihilfe ohne ihre vorherige Unterrichtung gewährt worden ist, nicht zum Nachweis einer tatsächlichen Auswirkung dieser Beihilfe auf den Handel und den Wettbewerb verpflichtet. Nach gefestigter Rechtsprechung würde dies nämlich die Mitgliedstaaten, die entgegen ihrer Unterrichtungspflicht Beihilfen zahlen, zum Nachteil derjenigen begünstigen, die Beihilfen bereits in der Planungsphase anmelden (Urteil des Gerichtshofes vom 14. Februar 1990 in der Rechtssache C-301/87, Frankreich/Kommission, Slg. 1990, I-307, Randnrn. 32 und 33, sowie Urteil des Gerichts vom 30. April 1998 in der Rechtssache T-214/95, Vlaams Gewest, Slg. 1998, II-717, Randnr. 67).

80 Die Analyse der Rechtsprechung bestätigt, daß Subventionen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages darstellen, sofern sie den Wettbewerb zu verfälschen drohen und geeignet sind, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. In seinem Urteil Tubemeuse (Randnrn. 35 bis 40) hat der Gerichtshof in diesem Sinn festgestellt, daß die Beihilfen an das Unternehmen SA des Usines à tubes de la Meuse (Tubemeuse), dessen Ausfuhren aus der Gemeinschaft bei Erlaß der angefochtenen Entscheidung ungefähr 90 % seines Umsatzes ausmachten, diese Voraussetzungen erfüllten, weil es im gegebenen Fall das Ziel des Unternehmens war, sich anderen Märkten zuzuwenden, und „verständigerweise vorauszusehen gewesen [sei], daß [dieses seine] Tätigkeiten nunmehr auf den Binnenmarkt der Gemeinschaft ausrichten werde". Im gleichen Sinn hat das Gericht, obwohl bei der Zahlung der Beihilfe kein Handel zwischen den Mitgliedstaaten bestand, in seinem Urteil vom 6. Juli 1995 in den Rechtssachen T-447/93 bis T-449/93 (AITEC u. a./Kommission, Slg. 1995, II-1971, Randnrn. 139 und 141) entschieden, daß die Kommission verpflichtet

gewesen sei, zum Zeitpunkt dieser Zahlung die „absehbaren Auswirkungen" dieser Beihilfe auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel zu prüfen (vgl. auch Urteil des Gerichtshofes vom 17. September 1980 in der Rechtssache 730/79, Philip Morris/Kommission, Slg. 1980, 2671, Randnr. 12).

81 Außerdem sind bei staatlichen Beihilfen die jeweiligen Voraussetzungen für eine Auswirkung auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und eine Verzerrung des Wettbewerbs im allgemeinen untrennbar miteinander verbunden. So hat der Gerichtshof in seinem Urteil Philip Morris, (Randnr. 11) in Bestätigung einer älteren Rechtsprechung (Urteil des Gerichtshofes vom 2. Juli 1974 in der Rechtssache 173/73, Italien/Kommission, Slg. 1974, 709, Randnrn. 25, 44 und 45) entschieden, daß, „[wenn] ... eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel [verstärkt], ... dieser als von der Beihilfe beeinflußt erachtet werden [muß]" (vgl. auch die Schlußanträge von Generalanwalt Capotorti in jener Rechtssache, Slg. 1980, 2693, 2697; im gleichen Sinn Urteile Spanien/Kommission, Randnr. 40, und Vlaams Gewest/Kommission, Randnr. 50).

82 Im vorliegenden Fall hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung ähnlich argumentiert. Sie hat zunächst festgestellt, daß die streitigen Beihilfen die von den Unternehmen eines bestimmten Sektors, des gewerblichen Güterkraftverkehrs, und eines bestimmten Gebietes, der Region Friaul-Julisch Venetien, normalerweise zu tragenden Kosten auf eine Weise senkten, die zu Wettbewerbsverfälschungen führe (Abschnitt VI, 8. Absatz, der angefochtenen Entscheidung). Sie ist dann zu dem Ergebnis gelangt, daß „[d]urch die Verstärkung der Stellung der Unternehmen eines bestimmten Wirtschaftszweigs, der am innergemeinschaftlichen Handel beteiligt ist, ... die Gefahr [besteht], daß der innergemeinschaftliche Handel im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 beeinträchtigt wird" (Abschnitt VII, 11. Absatz, der angefochtenen Entscheidung).

83 Zu prüfen ist daher, ob diese Beurteilung im Hinblick auf die Umstände des vorliegenden Falles und unter Berücksichtigung der von den Klägern vorgebrachten Rügen begründet ist.

84 Was die angebliche Geringfügigkeit der streitigen Beihilfen und die verhältnismäßig geringe Größe der begünstigten Unternehmen betrifft, so hat das Gericht, das in der Rechtssache Vlaams Gewest/Kommission mit einer ähnlichen Frage befaßt war, diese wie folgt entschieden: „Ist der Vorteil [für ein in einer durch intensiven Wettbewerb gekennzeichneten Branche tätiges Unternehmen] geringer, so wird auch der Wettbewerb geringer verfälscht, aber verfälscht wird er gleichwohl. Das Verbot in Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages gilt für jede Beihilfe, die den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht, unabhängig von ihrer Höhe, sofern sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt" (Urteil Vlaams Gewest/Kommission, Randnr. 46). Zu diesem letztgenannten Aspekt hat es weiter festgestellt, daß „[a]uch eine relativ geringfügige Beihilfe den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen [kann], wenn — wie im vorliegenden Fall — in der Branche, in der das dadurch begünstigte Unternehmen tätig ist, ein lebhafter Wettbewerb herrscht" (Randnr. 49). Das Gericht hat diese Entscheidung, wie bereits erwähnt (Randnr. 81 dieses Urteils), damit begründet, daß, „[wenn] ... eine staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber konkurrierenden Unternehmen im gemeinschaftlichen Handel [stärkt], ... dieser als von der Beihilfe beeinflußt erachtet werden [muß]" (Randnrn. 48 bis 50 des Urteils Vlaams Gewest/Kommission; vgl. auch Urteile des Gerichtshofes Tubemeuse, Randnr. 43, vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1433, Randnr. 27, und Spanien/Kommission, Randnr. 42).

85 Im übrigen begründet das Urteil Italien/Kommission vom 28. April 1993 entgegen der Auffassung der Kläger in der Rechtssache T-312/97 durchaus keine Vermutung für die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen. Es stellt lediglich den Entscheidungsspielraum der Kommission bei solchen Beihilfen mit dem Hinweis klar, daß „[d]ie Interessenlage dieser Unternehmensgruppe ... es der Kommission ... [gestattet], bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Vertrag flexibler vorzugehen" (Randnr. 24 des Urteils).

86 Unter diesem Blickwinkel weist die Kommission zu Recht darauf hin, daß die geringe Größe der begünstigten Unternehmen und der verhältnismäßig geringe Betrag der gewährten Beihilfen es nicht zulassen, jegliche Auswirkung auf den Wettbewerb und den Handel auszuschließen, wenn die Marktstruktur, wie im gewerblichen Güterkraftverkehr, durch die Präsenz einer großen Anzahl kleiner Unternehmen geprägt wird. In diesem Kontext können die Auswirkungen selbst einer verhältnismäßig geringen Beihilfe auf den Wettbewerb und den Handel nicht unerheblich sein und kann eine solche Beihilfe nicht als geringfügig betrachtet werden. Die Mitteilung vom 6. März 1996 über geringfügige Beihilfen,

die vorrangig die kleinen und mittleren Unternehmen betrifft, schließt den Verkehrssektor aus ihrem Anwendungsbereich aus (4. Absatz).

87 Ferner kann angesichts der vorstehend dargestellten Marktstruktur und der Vielzahl der beihilfefähigen Maßnahmen von der Kommission nicht, wie die Kläger in den Rechtssachen T-313/97 und T-23/98 meinen, verlangt werden, daß sie den genauen Betrag der gewährten Beihilfen und die genaue Anzahl der Begünstigten berücksichtigt. Denn es steht fest, daß die Verkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien in dem betreffenden Zeitraum Beihilfen erhalten haben, die geeignet waren, ihre Wettbewerbsstellung zu stärken und damit Wettbewerb und Handel in der Gemeinschaft zu beeinflussen.

88 Was das Vorbringen der Kläger betrifft, die Kommission hätte bei der Beurteilung der Auswirkungen der gewährten Beihilfen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten vom Betrag dieser Beihilfen die Steuerbelastungen abziehen müssen, ist zunächst die Einrede der Unzulässigkeit zurückzuweisen, die die Kommission mit der Begründung erhoben hat, im Verwaltungsverfahren sei diese Rüge nicht geltend gemacht worden. Die Befugnis, im Rahmen einer Nichtigkeitsklage gemäß Artikel 173 Absatz 4 des Vertrages eine Rüge geltend zu machen, kann nicht aufgrund eines angeblichen Gebots der Übereinstimmung zwischen den im Verwaltungsverfahren und den vor dem Gemeinschaftsrichter erhobenen Rügen eingeschränkt werden, da der Vertrag (und auch das abgeleitete Recht) nichts dergleichen vorsieht (Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1996 in der Rechtssache T-380/94, AIUFASS und AKT/Kommission, Slg. 1996, II-2169, Randnr. 64).

89 In der Sache ist die Auffassung der Kläger jedoch abzulehnen. Die Kommission darf nach dem vom Vertrag geschaffenen System der Kontrolle staatlicher Beihilfen bei der Würdigung ihrer Vereinbarkeit mit dem Vertrag nicht die Steuerbelastung der gewährten Beihilfen berücksichtigen. Diese Belastung hängt nämlich nicht speziell mit der Beihilfe selbst zusammen, sondern wird erst in einem späteren Stadium erhoben und erfaßt die streitigen Beihilfen wie jede andere Einnahme auch. Sie kann folglich keinen Gesichtspunkt darstellen, der bei der Würdigung der besonderen Auswirkung der Beihilfe auf Handel und Wettbewerb und insbesondere bei der Einschätzung des Vorteils der Empfänger dieser Beihilfe im Vergleich mit den konkurrierenden Unternehmen einzubeziehen wäre,

die eine solche nicht erhalten haben und deren Einnahmen ebenfalls der Besteuerung unterliegen. Außerdem verfügt die Kommission im allgemeinen nicht über die erforderlichen Daten für die Ermittlung der Auswirkungen der Steuerbelastung auf den Vorteil für das begünstigte Unternehmen. Diese Ermittlung erfolgt grundsätzlich erst bei der Rückforderung der Beihilfe nach den Modalitäten des nationalen Rechts und fällt daher ausschließlich in die Zuständigkeit der Behörden des betreffenden Mitgliedstaats (Urteils des Gerichts vom 8. Juni 1995 in der Rechtssache T-459/93, Siemens/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 83).

90 Aus all diesen Erwägungen folgt, daß der auf eine verhältnismäßige Geringfügigkeit der Beihilfe gestützten Rüge nicht stattgegeben werden kann.

91 Was zweitens das Vorbringen der Kläger betrifft, die meisten beihilfebegünstigten Unternehmen übten ihre Tätigkeit ausschließlich im örtlichen Bereich aus, so ist darauf hinzuweisen, daß eine Beihilfe nach gefestigter Rechtsprechung auch dann geeignet sein kann, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen, wenn das begünstigte Unternehmen, das im Wettbewerb zu den Erzeugern anderer Mitgliedstaaten steht, selbst nicht an Ausfuhren beteiligt ist. Eine solche Situation kann auch vorliegen, wenn in dem betreffenden Sektor keine Überkapazität festzustellen ist. Wenn nämlich ein Mitgliedstaat einem Unternehmen eine Beihilfe gewährt, kann die inländische Erzeugung dadurch beibehalten oder erhöht werden, so daß sich die Chancen der in den anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Erzeugnisse auf den Markt dieses Mitgliedstaats auszuführen, verringern (Urteile des Gerichtshofes vom 13. Juli 1988 in der Rechtssache 102/87, Frankreich/Kommission, Slg. 1988, 4067, Randnr. 19, vom 21. März 1991, Italien/Kommission, Randnr. 27, Spanien/Kommission, Randnr. 40, und vom 17. Juni 1999 in der Rechtssache C-75/97, Belgien/Kommission, Slg. 1999, I-3671, Randnrn. 47 bis 49).

92 Im vorliegenden Fall ließen die von 1969 bis 1993 für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und die von 1990 bis 1998 für den Kabotageverkehr geltenden Kontingentierungsregelungen entgegen dem Vorbringen der Kläger in den Grenzen der festgelegten Kontingente eine effektive Wettbewerbssituation zu, die durch die Gewährung der streitigen Beihilfen beeinträchtigt werden konnte. Aufgrund der einschlägigen Vorschriften der Verordnungen Nrn. 1018/68, 4059/89 und 3118/93 wurden nämlich die Gemeinschaftsgenehmigungen, die auf

den Namen des Güterkraftverkehrsunternehmens ausgestellt wurden und nur für ein Fahrzeug verwendet werden durften, im Rahmen der nationalen Kontingente auf die Dauer eines Jahres bei grenzüberschreitendem Verkehr und von zwei Monaten bei Kabotageverkehr erteilt. Während der Geltungsdauer durften die Inhaber von Genehmigungen für grenzüberschreitenden oder für Kabotageverkehr mit einem Fahrzeug ohne Beschränkung Warentransporte zwischen den Mitgliedstaaten ihrer Wahl oder innerhalb des jeweiligen Mitgliedstaats durchführen.

93 Unter diesen Umständen durfte die Kommission in der angefochtenen Entscheidung (Abschnitt VII) das Vorbringen der italienischen Regierung im Verwaltungsverfahren unbeachtet lassen, daß mehr als 80 % der Begünstigten sehr kleine Unternehmen seien, die ausschließlich im örtlichen Bereich tätig seien, und die Feststellung treffen, daß der örtliche Charakter einer Geschäftstätigkeit kein Kriterium sei, das eine Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels in der Zeit nach der teilweisen Öffnung des Kabotagemarkts am 1. Juli 1990 auszuschließen vermöge.

94 Für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, der seit 1969 dem Wettbewerb teilweise geöffnet war und seit 1. Januar 1993 völlig liberalisiert ist, hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung (Abschnitt VII, 10. und 11. Absatz) den Einwand der italienischen Regierung, daß die Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien an dieser Art des Verkehrs nur sehr schwach beteiligt seien, so daß der von ihnen betriebene Wettbewerb nur von geringer Bedeutung sei, ebenfalls zurückgewiesen. Nach dem Hinweis darauf, daß der begrenzte Charakter des Wettbewerbs die Anwendung von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages im Bereich des Güterkraftverkehrs nicht ausschließen könne, hat die Kommission zu Recht festgestellt, daß die streitigen Beihilfen die Finanzlage und die Handlungsmöglichkeiten der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs der Region Friaul-Julisch Venetien gegenüber ihren Wettbewerbern stärkten und deshalb den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnten.

95 Unbegründet ist in diesem Zusammenhang die Auffassung der Kläger, die Kommission hätte den Nachweis führen müssen, daß bestimmte Unternehmen der Gemeinschaft wegen der Gewährung der streitigen Beihilfen einen Schaden er-

litten hätten, oder zumindest, daß das Gemeinschaftskontingent nicht erschöpft gewesen sei. Es genügt nämlich, daß die Kommission nachweist, daß die betreffenden Beihilfen geeignet sind, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, und den Wettbewerb zu verfälschen drohen, ohne daß es erforderlich wäre, den Markt abzugrenzen und seine Struktur und die hieraus folgenden Wettbewerbsbeziehungen zu prüfen (Urteil Philip Morris/Kommission, Randnrn. 9 bis 12).

96 Selbst wenn aber eine Erschöpfung des Gemeinschaftskontingents anzunehmen wäre, würde dies nicht den Schluß erlauben, daß Auswirkungen der betreffenden Beihilfen auf den Markt und den Handel in der Gemeinschaft zu verneinen sind. Berücksichtigt man nämlich die Entscheidungsfreiheit, die die Kontingentierungsregelungen den Inhabern von Gemeinschaftsgenehmigungen bei der Wahl der Mitgliedstaaten, in denen sie im Einzelfall Kabotage durchführen können oder zwischen denen sie im grenzüberschreitenden Verkehr tätig werden können, würde die Erschöpfung dieser Kontingente jedenfalls keinerlei Hinweis darauf liefern, wie davon insbesondere bei der Kabotage in Italien und bei grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr von und nach Italien und ganz besonders von und nach Friaul-Julisch Venetien Gebrauch gemacht worden ist.

97 Somit konnte die im wesentlichen örtliche Tätigkeit der meisten durch die streitigen Beihilfen Begünstigten und die Geltung von Kontingentierungsregelungen nicht ausschließen, daß diese Beihilfen Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und den Wettbewerb hatten.

98 Drittens ist das Vorbringen der Kläger zu prüfen, daß die streitigen Beihilfen nicht von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages erfaßt würden, weil sie der Bereinigung einer angeblich nachteiligen Wettbewerbssituation der begünstigten Unternehmen gedient hätten.

99 Entgegen der Auslegung der Kläger wird in dem Urteil Van der Kooy u. a./Kommission (Randnrn. 28 bis 30) und dem Urteil Belgien/Kommission vom 29. Februar 1996 (Randnrn. 10, 39 und 66) lediglich der Grundsatz aufgestellt,

daß ein Vorteil zugunsten eines Unternehmens, mit dem eine ungünstige Wettbewerbssituation abgestellt werden soll, dann keine Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages darstellt, wenn sie aufgrund wirtschaftlicher Kriterien gerechtfertigt ist und die Wirtschaftsteilnehmer in den verschiedenen Mitgliedstaaten nicht diskriminiert. Der Gerichtshof hat nämlich entschieden, daß ein von einem staatlich kontrollierten Unternehmen eingeräumter Vorzugstarif dann keine Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages ist, wenn dieser im Kontext des betreffenden Marktes objektiv durch wirtschaftliche Gründe wie die Notwendigkeit gerechtfertigt ist, auf diesem Markt im Preiswettbewerb mit anderen Energiequellen zu bestehen (Urteil Van der Kooy u. a./ Kommission, Randnr. 30) oder gegen den Wettbewerb durch Einfuhren aus Drittländern vorzugehen und einen bedeutenden Kundenstamm zu erhalten (Urteil Belgien/Kommission, Randnr. 39). Er hat mit anderen Worten im ersten Fall aufgrund einer gefestigten Rechtsprechung, wonach bei der Einstufung einer staatlichen Beihilfemaßnahme zu untersuchen ist, ob sich unter gleichen Voraussetzungen ein privater Wirtschaftsteilnehmer ebenso verhalten hätte (z. B. Urteil des Gerichts vom 30. April 1998 in der Rechtssache T-16/96, Cityflyer Express/Kommission, Slg. 1998, II-757, Randnr. 51, und Schlußanträge von Generalanwalt Fennelly zum Urteil des Gerichtshofes vom 5. Oktober 1999 in der Rechtssache C-251/97, Slg. 1999, I-6639, Nr. 19), geprüft, ob der betreffende Vorzugstarif aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen festgelegt worden ist. Im zweiten Fall hat er geprüft, ob der Vorzugstarif nicht den begünstigten Unternehmen im Vergleich zu ihren in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Wettbewerbern einen Vorteil verschafft hat.

100 Ferner kann nach gefestigter Rechtsprechung der Umstand, daß ein Mitgliedstaat versucht, die Wettbewerbsbedingungen eines bestimmten Wirtschaftszweigs denen in anderen Mitgliedstaaten durch einseitige Maßnahmen anzunähern, diesen Maßnahmen nicht den Charakter von Beihilfen nehmen (Urteile des Gerichtshofes vom 10. Dezember 1969 in den Rechtssachen 6/69 und 11/69, Kommission/Frankreich, Slg. 1969, 523, Randnrn. 20 und 21, vom 2. Juli 1974, Italien/Kommission, Randnrn. 36 bis 39, und vom 19. Mai 1999 in der Rechtssache C-6/97, Italien/Kommission, Slg. 1999, I-2981, Randnr. 21).

101 Daraus ergibt sich, daß die streitigen Beihilfen im vorliegenden Fall entgegen dem Vorbringen der Kläger weder durch die Geltung höherer Diskontsätze noch durch den Wettbewerb seitens der in Österreich, Kroatien und Slowenien ansässigen Unternehmen gerechtfertigt werden können. Da nämlich diese Beihilfen ihren Empfängern einen Vorteil gegenüber anderen Güterkraftverkehrsunternehmen in anderen Regionen Italiens oder anderen Mitgliedstaaten verschaffen, stellen sie Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages dar und sind mithin, wie

bereits entschieden, geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen.

102 Da jedenfalls die Argumentation der Kläger zur Wettbewerbslage angesichts der Einwände der Kommission nicht ausreichend belegt ist, kann es nicht als schlüssig dargelegt angesehen werden, daß die in Italien geltenden Diskontsätze und die Situation der österreichischen, kroatischen und slowenischen Güterkraftverkehrsunternehmen die Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien in eine ungünstige Wettbewerbslage versetzen.

103 Schließlich ist auch die Rüge einer unzureichenden Begründung der angefochtenen Entscheidung bezüglich der Anwendung von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages zurückzuweisen.

104 Nach ständiger Rechtsprechung muß die Begründung die Überlegungen der Gemeinschaftsbehörde, die den angefochtenen Rechtsakt erlassen hat, so klar und unzweideutig wiedergeben, daß das Gemeinschaftsgericht seine Kontrolle ausüben kann und es den Betroffenen möglich ist, zur Wahrnehmung ihrer Rechte die tragenden Gründe für die Maßnahme zu erkennen. Sie ist aufgrund ihres Zusammenhangs und sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet zu beurteilen. Zwar braucht die Kommission in der Begründung der Entscheidung nicht auf alle tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkte einzugehen, die von den Beteiligten im Verwaltungsverfahren vorgetragen worden sind, sie hat jedoch alle maßgeblichen Umstände und Faktoren des Einzelfalls zu berücksichtigen (Urteil des Gerichts vom 25. Juni 1998 in den Rechtssachen T-371/94 und T-394/94, British Airways u. a./Kommission, Slg. 1998, II-2405, Randnrn. 89, 94 und 95).

105 Im vorliegenden Fall ergibt sich aus den bisherigen Ausführungen, daß die Kommission in der angefochtenen Entscheidung knapp aber klar die Gründe dafür angeführt hat, daß die betreffenden Beihilfen geeignet sind, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen. Außerdem hat sie die von der italienischen Regierung im Verwaltungsverfahren erhobenen Einwände entkräftet.

106 Aus all diesen Gründen sind die Klagegründe des Verstoßes gegen Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages und der unzureichenden Begründung zurückzuweisen.

Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c des Vertrages und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 und Begründungsmangel

— Vorbringen der Beteiligten

107 Alle Kläger stehen auf dem Standpunkt, daß die Kommission mit ihrer Feststellung, daß die Beihilfen für die Leasingmaßnahmen zur Anschaffung neuer Fahrzeuge und die anderen streitigen Beihilfen nicht die erforderlichen Voraussetzungen für die in Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrages und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung 1107/70 festgelegten Ausnahmen erfüllten, gegen diese Bestimmungen verstoßen und in diesem Punkt die angefochtene Entscheidung nicht ausreichend begründet habe.

108 In den Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98 und T-3/98 bis T-6/98 machen die Kläger geltend, die streitigen Beihilfen seien vorübergehend vorgesehen worden, um die strukturellen Schwierigkeiten infolge der Überbeanspruchung veralteten Materials und von Betriebsmitteln zu beheben, die zu schweren Auswirkungen im Bereich der Sicherheit hätten führen können. Ziel der Beihilfen sei also nicht eine Vergrößerung der Gesamtkapazität gewesen, sondern eine Umstrukturierung des Sektors zur Verbesserung der Qualität der Dienstleistungen. Sie seien dazu bestimmt gewesen, die Entwicklung bestimmter Tätigkeiten zu fördern, und hätten die Handelsbedingungen nicht in einer im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrages dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise verändert. Außerdem hätten diese Beihilfen angesichts schwerer struktureller Schwierigkeiten dazu beitragen sollen, daß den Erfordernissen des Verkehrsmarkts im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 besser entsprochen werde.

109 Nach Auffassung der Kläger in den Rechtssachen T-312/97, T-315/97, T-1/98 und T-3/98 bis T-6/98 haben die streitigen Beihilfen nicht zu einer Erhöhung der Güterkraftverkehrskapazität geführt, weil die kontingentierten Kabotagegenehmigungen nur für ein bestimmtes Fahrzeug gegolten hätten und nicht übertragbar gewesen seien.

110 Nach Meinung aller Kläger ist die angefochtene Entscheidung bezüglich der Einstufung der Beihilfen für die Leasingmaßnahmen als Betriebsbeihilfen und ihrer angeblichen Unvereinbarkeit mit dem gemeinsamen Interesse durch keinerlei Beweise belegt.

111 In den Rechtssachen T-315/97, T-1/98 und T-3/98 bis T-6/98 weisen die Kläger darauf hin, daß es sich bei den streitigen Beihilfen um Investitionsbeihilfen für die Schaffung von Infrastrukturen (Bau, Kauf, Vergrößerung der Betriebsräume), Vergrößerung und Erneuerung unbeweglicher und beweglicher Ausstattungen und Erneuerung der Verkehrsmittel handele.

112 Nach Auffassung der Kläger in der Rechtssache T-312/97 sind diese Beihilfen keine Betriebsbeihilfen, weil sie nicht die Verbesserung der Finanzsituation der begünstigten Unternehmen bezweckten, sondern eine Angleichung der Wettbewerbssituation dieser Unternehmen an die der Unternehmen mit Niederlassung insbesondere in Österreich, Kroatien und Slowenien.

113 Die Kläger in der Rechtssache T-298/97 weisen im übrigen darauf hin, daß die betreffenden Beihilfen mit der Erleichterung der Erneuerung des Betriebsmaterials eine bereits geplante Umstrukturierung des gewerblichen Güterkraftverkehrs hätten fördern sollen. Sie seien durch die mit der Sicherheit zusammenhängenden Erfordernisse und den Kampf gegen Luftverschmutzung und Lärmbelästigung gerechtfertigt.

114 In den Rechtssachen T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98 machen die Kläger geltend, die streitigen Beihilfen seien Teil eines konkreten Umstrukturierungsprozesses, der zum Schutz der Sicherheit und der Umwelt erforderlich gewesen sei. Dieser Prozeß sei von der Region Friaul-Julisch Venetien eingeleitet worden, die 1988 den ersten integrierten Regionalplan für das Transportwesen entwickelt habe, in dem die Ausrichtung von Programmen zur Modernisierung und Rationalisierung des gesamten Transportwesens festgelegt worden sei.

115 In den Rechtssachen T-313/97 und T-23/98 weisen die Kläger darauf hin, daß nach dem Ergänzungsbericht, den die Kommission im Verwaltungsverfahren unberücksichtigt gelassen habe, ein Umstrukturierungsplan in Arbeit gewesen sei, der eine Anpassung des Fuhrparks der Unternehmen an die Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften der Nachbarstaaten habe möglich machen sollen.

116 Die Kläger in den Rechtssachen T-312/97, T-313/97 und T-23/98 sind der Auffassung, daß für die Zulassung einer Ausnahme vom Verbot staatlicher Beihilfen ein Umstrukturierungsplan und/oder -prozeß nach der Gemeinschaftsregelung nicht erforderlich sei.

117 In den Rechtssachen T-600/97 bis T-607/97 rügen die Kläger weiterhin, die Kommission habe die Anwendbarkeit der Ausnahmen nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c des Vertrages zugunsten der streitigen Beihilfen nicht gründlich untersucht. Unter Hinweis auf das Ziel Nr. 2 (Umstellung der Regionen, Grenzregionen oder Teilregionen, die von der rückläufigen industriellen Entwicklung schwer betroffen sind) und das Ziel Nr. 5 b (Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums im Hinblick auf die Reform der gemeinsamen Agrarpolitik) der Strukturfonds, wie sie in Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2052/88 des Rates vom 24. Juni 1988 über Aufgaben und Effizienz der Strukturfonds und über die Koordinierung ihrer Interventionen untereinander sowie mit denen der Europäischen Entwicklungsbank und der anderen vorhandenen Finanzinstrumente (ABl. L 185, S. 9) umschrieben seien, werfen sie der Kommission vor, sie habe nicht berücksichtigt, daß „ein Großteil des Gebiets der

Region aus Zonen mit einer rückläufigen industriellen Entwicklung (Ziel Nr. 2) und benachteiligten Zonen (Ziel Nr. 5b) besteht".

118 Die italienische Regierung steht auf dem Standpunkt, die streitigen Beihilfen müßten als Ausnahmen gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 und als Strukturbeihilfen gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrages zugelassen werden.

119 Außerdem machen sämtliche Kläger und die italienische Regierung geltend, die Kommission habe die angefochtene Entscheidung nicht begründet, sondern sich darauf beschränkt, einfach Zweifel über die Vereinbarkeit der Beihilfen für die Leasingmaßnahmen zur Anschaffung neuer Fahrzeuge zu äußern (Abschnitt VIII, 6. Absatz).

120 Die Kommission macht erstens geltend, daß die Voraussetzungen nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70, nämlich eine Überkapazität mit der möglichen Folge ernsthafter struktureller Schwierigkeiten und das Vorliegen eines Sanierungsplans, nicht erfüllt seien.

121 Zweitens könnten die streitigen Beihilfen, da kein Umstrukturierungsplan vorliege, nicht als eine Maßnahme im gemeinsamen Interesse zum Ausgleich für die Verfälschung von Wettbewerb und Handel, wie dies Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrages voraussetze, betrachtet werden. Außerdem seien die Beihilfen für die Leasingmaßnahmen zur Anschaffung neuer Fahrzeuge Betriebsbeihilfen.

122 In den Rechtssachen T-600/97 bis T-607/97 weist die Kommission darauf hin, daß sie in der angefochtenen Entscheidung (Abschnitt VIII) die Anwendbarkeit

der Ausnahmen nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c des Vertrages auf die streitigen Beihilfen geprüft habe.

123 Drittens sei die angefochtene Entscheidung weder unzureichend noch überhaupt nicht begründet. Sie habe nämlich alle im Verwaltungsverfahren von der italienischen Regierung erhobenen Einwände in ihrer Entscheidung geprüft.

— Würdigung durch das Gericht

124 Selbst wenn mit den Klägern davon auszugehen wäre, daß die streitigen Beihilfen Teil eines konkreten Umstrukturierungsprozesses des betreffenden, durch Überbeanspruchung veralteten Materials gekennzeichneten Sektors gewesen sind, um insbesondere die Sicherheit zu verbessern, und daß sie die Gesamtkapazität des Güterkraftverkehrs nicht vergrößert hätten — was nicht bewiesen ist —, würden sie trotzdem nicht die Kriterien erfüllen, die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 und in Artikel 92 Absatz 3 des Vertrages für die Zulassung einer Ausnahme aufgestellt sind.

125 Zunächst läßt Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 — unter bestimmten Voraussetzungen — nur Beihilfen zu, die im Rahmen eines Sanierungsplans zum Abbau einer Überkapazität beitragen sollen, die ernste strukturelle Schwierigkeiten zur Folge hat.

126 Im vorliegenden Fall deutet indessen in den Akten nichts auf das Vorliegen einer solchen Überkapazität hin. Aus der angefochtenen Entscheidung (Abschnitt VIII, 3. Absatz) ergibt sich vielmehr, daß die italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme zur Mitteilung über die Einleitung des Verfahrens betont haben, daß „ ... es in der Region Friaul-Julisch Venetien keine Überkapazität in diesem Wirt-

schaftszweig gab, sondern daß im Gegenteil der Fuhrpark angesichts des tatsächlichen Bedarfs um 20 % zu klein war, was bedeutet, daß die Produktionsmittel und das Personal in der Region ... überbeansprucht wurden". Diese Angabe, der die italienische Regierung nicht widersprochen hat, wird durch ihr Vorbringen wie durch das der Kläger bestärkt, daß die streitigen Beihilfen den strukturellen Schwierigkeiten infolge einer Überbeanspruchung von Material und Belegschaft abhelfen sollten.

127 Ferner ist festzustellen, daß die betreffenden Beihilferegelungen in keiner Weise auf die Notwendigkeit eingehen, die Kapazität des Sektors nicht zu erhöhen, und nichts dafür vorsehen, eine solche Erhöhung zu vermeiden.

128 Zweitens ist bezüglich der Ausnahmen zugunsten sektorieller Beihilfen nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrages darauf hinzuweisen, daß die Beihilfen im vorliegenden Fall nicht zu einem der Gemeinschaftsrahmen gehören, die nach Maßgabe ihrer Zielsetzung die Ausrichtungen festlegen, die die Kommission sich selbst bei der Anwendung insbesondere dieser Vorschrift vorgibt (z. B. der schon angeführte Gemeinschaftsrahmen für Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen, der nicht für Beihilfen im Güterkraftverkehrssektor gilt). Die Beihilfen, die nicht zu einem dieser Rahmen gehören, können gleichwohl ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrages der Förderung der Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige dienen, ohne die Handelsbedingungen in einer den gemeinsamen Interessen zuwiderlaufenden Weise zu verändern.

129 Diese Bestimmung ist vom Gemeinschaftsrichter dahin ausgelegt worden, daß die wirtschaftlichen Beurteilungen bei ihrer Anwendung in einem Gemeinschaftskontext vorzunehmen sind, was bedeutet, daß die Kommission verpflichtet ist, die Auswirkung einer Beihilfe auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel zu untersuchen. Bei dieser Untersuchung obliegt es der Kommission, die positiven Wirkungen der Beihilfe und die negativen Auswirkungen auf die Handelsbedingungen und die Aufrechterhaltung eines unverfälschten Wettbewerbs gegeneinander abzuwägen (Urteile Philip Morris, Randnrn. 24 und 26, Spanien/Kommission, Randnr. 51, und British Airways u. a./Kommission, Randnrn. 282 und 283).

130 Es bleibt indessen zu berücksichtigen, daß Artikel 92 Absatz 3 des Vertrages der Kommission beim Erlaß einer Entscheidung, mit der eine Ausnahme von dem in Absatz 1 dieses Artikels genannten Grundsatz der Unvereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt eingeräumt wird, über einen weiten Beurteilungsspielraum verfügt. Die der Kommission obliegende Untersuchung bringt die Berücksichtigung und Bewertung komplexer Sachverhalte und Umstände mit sich. Da der Gemeinschaftsrichter seine Beurteilung insbesondere in wirtschaftlichen Dingen nicht an die Stelle derjenigen des Urhebers der Entscheidung setzen darf, hat sich die Kontrolle durch das Gericht darauf zu beschränken, ob die Verfahrensregeln und die Begründungspflicht eingehalten und die Tatsachen richtig festgestellt worden sind und ob nicht ein offensichtlicher Beurteilungsfehler oder ein Ermessensmißbrauch vorliegt (z. B. Urteile Philip Morris, Randnrn. 17 und 24, Tubemeuse, Randnr. 56, vom 21. März 1991, Italien/Kommission, Randnr. 34, und Urteil des Gerichts vom 5. November 1997 in der Rechtssache T-149/95, Slg. 1997, II-2031, Randnr. 63).

131 Im vorliegenden Fall haben nach Aktenlage die italienischen Behörden im Verwaltungsverfahren entgegen dem Vorbringen der Kläger nichts Greifbares für einen konkreten und detaillierten Plan zur Umstrukturierung des gewerblichen Güterkraftverkehrssektors vorgetragen. Sie haben im Gegenteil angegeben, daß bis auf weiteres ein Umstrukturierungsplan nicht erforderlich sei, und im übrigen lediglich mögliche Maßnahmen zur Rationalisierung des Sektors insbesondere durch Aktionen zur Förderung von Fusionen und Anreize für den kombinierten und intermodalen Verkehr angedeutet, die demnächst von der Regionalverwaltung durchgeführt werden sollten (Ergänzungsbericht, Punkte 2 bis 4, Absatz 2).

132 Unter diesen Umständen durfte die Kommission, ohne die Grenzen ihres Beurteilungsspielraums zu überschreiten, davon ausgehen, daß das ihr Bekannte nicht die Feststellung erlaubt, daß die betreffenden Beihilfen mit einer Maßnahme von gemeinsamem Interesse, wie etwa einem Umstrukturierungsplan, einhergehen.

133 Außerdem hat die Kommission zu Recht festgestellt, daß einige der streitigen Beihilfen wie die Beihilfen zu Leasingmaßnahmen für die Anschaffung rollenden Materials zur Erneuerung des Fuhrparks, der nach dem Ergänzungsbericht überaltert war, Betriebsbeihilfen waren, für die die Ausnahme nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrages nicht gilt (Urteil Siemens/Kommission, Randnrn. 77 und 78). Da nämlich die Ersetzung alter Fahrzeuge Kosten verursacht, die alle Güterkraftverkehrsunternehmen normalerweise aufbringen müssen, um weiterhin ihre Dienste auf dem Markt zu Wettbewerbsbedingungen anbieten zu können, haben diese Beihilfen die Finanzsituation der begünstigten Unternehmen künstlich und zu Lasten der konkurrierenden Unternehmen verstärkt.

134 Was schließlich drittens die Ausnahmen zugunsten von Beihilfen betrifft, die die wirtschaftliche Entwicklung bestimmter Regionen verbessern sollen und die in Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c des Vertrages geregelt sind, so genügt die Feststellung, daß die Kläger lediglich behaupten, daß ein Teil der Region Friaul-Julisch Venetien für eine Strukturaktion nach Maßgabe der Ziele Nr. 2 und Nr. 5b in Frage komme. Sie haben hingegen nichts gegen die Begründung in der angefochtenen Entscheidung vorgebracht, wonach die streitigen Beihilfen, selbst wenn anzunehmen wäre, daß zwei Drittel des Gebietes der Region, wie die italienische Regierung im Verwaltungsverfahren geltend gemacht hat, zu den Zonen mit einer rückläufigen industriellen Entwicklung und den benachteiligten Zonen gehörten, gleichwohl nicht als Ausnahme für Regionalbeihilfen behandelt werden könnten, weil sie zum einen nicht Teil eines regionalen Entwicklungsplans seien und weil zum anderen die Region Friaul-Julisch Venetien nicht zu den Gebieten gehöre, für die gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c des Vertrages eine Ausnahme gemacht werden könne. Unter diesen Umständen kann die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt nicht als fehlerhaft betrachtet werden.

135 Aus all diesen Gründen sind die Klagegründe eines Verstoßes gegen Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c des Vertrages und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 sowie eines Begründungsmangels zurückzuweisen.

Zur angeblich verfehlten Einstufung der streitigen Beihilfen als neue Beihilfen

— Vorbringen der Beteiligten

136 Die Kläger machen mit Unterstützung der italienischen Regierung geltend, die streitigen Beihilfen müßten als bestehende Beihilfen eingestuft werden, weil sie durch vor der Liberalisierung des betreffenden Wirtschaftszweigs erlassene Gesetze eingeführt worden seien.

137 Die Kommission bringt demgegenüber vor, die streitigen Beihilfen könnten nicht als bestehende Beihilfen eingestuft werden, weil sie nach Inkrafttreten des Vertrages eingeführt und von ihr weder geprüft noch ausdrücklich oder stillschweigend genehmigt worden seien. Neue Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages seien folglich die seit 1981 für Unternehmen des internationalen Verkehrs bereitgestellten Beihilfen und seit 1. Juli 1990 die Beihilfen für Unternehmen, die örtlich, regional oder im Inland tätig seien.

138 Daß Gesetze zur Einführung von staatlichen Beihilfen zu einer Zeit durchgeführt worden seien, als sie keine Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages dargestellt hätten, rechtfertige es nicht, diese Beihilfen als bereits bestehende einzustufen. Sobald solche Subventionen, die aufgrund von Gesetzen gewährt würden, die nach dem Inkrafttreten des Vertrages erlassen worden seien, unter Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages fielen, dürften die betreffenden Gesetze erst dann durchgeführt werden, wenn sie der Kommission gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages zur Prüfung vorgelegt worden seien. Der betreffende Mitgliedstaat sei dann verpflichtet, ihre Anwendung auszusetzen und sie der Kommission als Vorhaben vorzulegen.

139 Im vorliegenden Fall hätten die Beihilfegesetze bei ihrem Erlaß in den Jahren 1981 und 1985 der Kommission als Vorschriften über die Einführung neuer Beihilfen vorgelegt werden müssen, weil der internationale Güterkraftverkehr unabhängig von der Einstufung der den Unternehmen gezahlten Beihilfen seit 1969 für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb geöffnet gewesen sei.

140 Selbst wenn man aber annehme, daß die den örtlichen Güterkraftverkehrsunternehmen gezahlten Beihilfen, was sie bestreite, vor der Liberalisierung des Kabotagemarkts „bestehenden" Beihilfen im Sinne von Artikel 93 Absatz 1 des Vertrages gleichgestanden hätten, hätten diese Beihilfen ihr doch bei Öffnung dieses Marktes gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages mitgeteilt werden müssen. Die Liberalisierung des Kabotagemarkts zum 1. Juli 1990 habe nämlich die begünstigten Unternehmen in Wettbewerb zu den übrigen Gemeinschaftsunternehmen gebracht und die Auswirkungen der streitigen Beihilfen auf den innergemeinschaftlichen Handel und den Wettbewerb von Grund auf verändert. Dieser Umstand sei nicht etwa als eine zu vernachlässigende Änderung einer bestehenden Beihilfe zu betrachten, sondern müsse im Gegenteil wie die Einführung oder Änderung einer Beihilfe behandelt werden.

— Würdigung durch das Gericht

141 Es ist zu entscheiden, ob Beihilfen, die im Rahmen einer Beihilferegelung gewährt werden, die vor Öffnung des Marktes für den Wettbewerb eingeführt wurden, vom Zeitpunkt dieser Liberalisierung an als neue oder als bestehende Beihilfen zu betrachten sind.

142 Nach ständiger Rechtsprechung sind bestehende Beihilfen solche, die vor dem Inkrafttreten des Vertrages oder dem Beitritt des betreffenden Mitgliedstaats zu

den Europäischen Gemeinschaften eingeführt wurden oder die unter den in Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages genannten Voraussetzungen ordnungsgemäß durchgeführt werden durften (Urteile des Gerichtshofes Banco Exterior de España, Randnr. 19, und vom 17. Juni 1999 in der Rechtssache C-295/97, Piaggio, Slg. 1999, I-3735, Randnr. 48).

143 Ebenso ist eine Beihilferegelung für einen Markt, der ursprünglich dem Wettbewerb entzogen war, bei der Liberalisierung dieses Marktes als bereits bestehende Beihilferegelung anzusehen, weil sie zum Zeitpunkt ihrer Einführung nicht in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 des Vertrages fiel, der wegen der in ihm genannten Voraussetzungen, nämlich der Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und der Auswirkung auf den Wettbewerb, nur für die dem Wettbewerb geöffneten Wirtschaftszweige gilt.

144 Entgegen der Auffassung der Kommission kann nämlich diese Liberalisierung, die nicht den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats zuzurechnen ist, nicht als eine wesentliche Umgestaltung der Beihilferegelung betrachtet werden, die der Unterrichtungspflicht gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages unterläge. Sie führt vielmehr zur Anwendbarkeit der Bestimmungen des Vertrages über staatliche Beihilfen in bestimmten besonderen Wirtschaftszweigen, die wie der Güterkraftverkehr ursprünglich dem Wettbewerb verschlossen waren.

145 Im vorliegenden Fall fielen, da der internationale Güterkraftverkehr mit der Verordnung Nr. 1018/68 ab 1969 für den Wettbewerb geöffnet worden war, die betreffenden 1981 und 1985 eingeführten Beihilfen bei ihrer Einführung unter Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages und waren daher als neue und damit der Unterrichtungspflicht gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages unterliegende Beihilferegelungen anzusehen.

146 Hingegen fielen die streitigen Beihilfen, da der Kabotagemarkt erst zum 1. Juli 1990 durch die Verordnung Nr. 4059/89 liberalisiert worden ist, bei ihrer Einführung 1981 und 1985, soweit sie für den örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr gewährt wurden, nicht unter Artikel 92 Absatz 1 des Vertrages.

147 Folglich sind die Beihilfen für Unternehmen, die lediglich in dieser Art des Verkehrs tätig waren, als bestehende Beihilfen anzusehen und können lediglich, soweit die Voraussetzungen gegeben sind, mit Wirkung für die Zukunft für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden.

148 Gemäß Artikel 93 Absätze 1 und 2 des Vertrages und nach dem Grundsatz der Rechtssicherheit ist nämlich die Kommission im Rahmen ihrer fortlaufenden Überprüfung bestehender Beihilfen lediglich befugt, die Aufhebung oder Umgestaltung solcher Beihilfen in einer von ihr bestimmten Frist anzuordnen. Bestehende Beihilfen können daher durchgeführt werden, solange die Kommission nicht ihre Unvereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt festgestellt hat (Urteile des Gerichtshofes vom 30. Juni 1992 in der Rechtssache C-47/91, Italien/Kommission, Slg. 1992, I-4145, Randnrn. 23 und 25, und Banco Exterior de España, Randnr. 20).

149 Dem dritten Klagegrund, mit dem eine fehlerhafte Einstufung der streitigen Beihilfen als neue Beihilfen gerügt wird, ist daher stattzugeben, soweit er sich auf Beihilfen für die Unternehmen bezieht, die lediglich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätig sind.

150 Die angefochtene Entscheidung ist daher insoweit für nichtig zu erklären, als sie in Artikel 2 die Beihilfen, die nach dem 1. Juli 1990 an ausschließlich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätige Unternehmen gezahlt wurden, für rechtswidrig erklärt und in Artikel 5 ihre Rückforderung anordnet.

Verletzung der Grundsätze des Vertrauensschutzes und der Rechtssicherheit und Fehlen einer Begründung für die Rückforderung der streitigen Beihilfen nebst Zinsen

— Vorbringen der Beteiligten

151 Was den Zeitpunkt betrifft, von dem ab die angefochtene Entscheidung die Pflicht beginnen läßt, die im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs gewährten Beihilfen zurückzufordern, weisen die Kläger in der Rechtssache T-298/97 und die italienische Regierung vorab darauf hin, daß Artikel 4, auf den der die Rückforderung der mit dem Vertrag unvereinbaren Beihilfen anordnende Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung verweise, eindeutig die Unvereinbarkeit der ab 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen feststelle und somit nicht im Lichte der Begründung der Entscheidung ausgelegt werden dürfe.

152 Ferner bringen alle Kläger, deren Argumentation sich die italienische Regierung anschließt, vor, daß die angefochtene Entscheidung gegen den Grundsatz des Vertrauensschutzes verstoße, soweit sie die Rückforderung von Beihilfen anordne, die ab dem 1. Juli 1990 gezahlt worden seien. Die begünstigten Unternehmen hätten nämlich auf die Ordnungsmäßigkeit der seit vielen Jahren eingeführten und bezahlten Beihilfen vertraut.

153 Die Kläger in der Rechtssache T-298/97 machen geltend, das Vertrauen der begünstigten Unternehmen sei im vorliegenden Fall dadurch bestärkt worden, daß die Liberalisierung des Kabotagemarkts während der Zeit der Durchführung der streitigen Regionalgesetze erfolgt und zwischen dieser Liberalisierung und der Eröffnung des Verfahrens durch die Kommission eine erhebliche Zeit verstrichen sei. Im übrigen komme der von der Kommission angeführten Mitteilung vom 24. November 1983 (ABl. C 318, S. 3) zur Unterrichtungspflicht nach Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages nur geringe Bedeutung zu, da sie zeitlich vor dem Erlaß des Gesetzes Nr. 4/1985 liege. Schließlich sei die Rechtsprechung des Gerichtshofes, wonach ein umsichtiger Wirtschaftsteilnehmer in der Lage sein

müsse, sich zu vergewissern, ob das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages eingehalten worden sei, im vorliegenden Fall nicht anwendbar, weil die meisten Begünstigten kleine Unternehmer seien, von denen man nicht erwarten könne, daß sie eine genaue und vollständige Kenntnis der Entscheidungen der nationalen und der Gemeinschaftsbehörden zu den betreffenden Beihilfen hätten.

154 In der Rechtssache T-312/97 weisen die Kläger darauf hin, daß die Ordnungsmäßigkeit der im Bereich des inländischen Güterkraftverkehrs vor dem 1. Juli 1990 gewährten Beihilfen ein schützenswertes Vertrauen in die Ordnungsmäßigkeit der gesamten streitigen Beihilfen einschließlich derjenigen für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr geschaffen habe. Da die gleichen Fahrzeuge für beide Arten des Verkehrs eingesetzt werden könnten, ließen sich die Beihilfen, die für dem grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr gewidmete Fahrzeuge gewährt würden, nur schwierig unterscheiden.

155 Nach Ansicht der Kläger in den Rechtssachen T-312/97, T-315/97, T-1/98 und T-3/98 bis T-6/98 ist die Rechtsprechung zum Vertrauensschutz widersprüchlich. Einerseits folge sie dem Grundsatz, daß nationale Rechtsvorschriften, die den Schutz des Vertrauens und die Rechtssicherheit bei der Rückzahlung rechtswidriger Beihilfen gewährleisteten, dem Gemeinschaftsrecht nicht widersprächen. Andererseits gestatte sie der Kommission gleichwohl, die Rückforderung dieser Beihilfen anzuordnen.

156 Sämtliche Kläger stehen ferner auf dem Standpunkt, daß die angefochtene Entscheidung, soweit sie zur Rückforderung der streitigen Beihilfen verpflichte, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletze. Diese Beihilfen hätten eine unbedeutende Auswirkung auf die Lage der begünstigten Unternehmen gehabt, so daß die Gemeinschaft keinerlei Interesse an der Wiederherstellung des früheren Zustandes habe. Außerdem würde ihre Rückzahlung für die begünstigten Unternehmen eine sehr hohe Belastung darstellen, die wahrscheinlich für eine große Zahl von ihnen zum Verschwinden vom Markt führen und damit sehr schwere Krisen bei der Beschäftigung und im sozialen Bereich auslösen würde, so daß die Rückforderung praktisch unmöglich wäre. Die Rückzahlung der Beihilfen würde letztlich nur eine ganz ungleichgewichtige Lage zu Lasten der Güterkraftver-

kehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien wiederherstellen, die bereits durch ihren besonderen geographischen Standort benachteiligt seien. Schließlich sei die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt nicht mit Gründen versehen.

157 Die Kommission bringt zunächst vor, der verfügende Teil der Entscheidung sei mehrdeutig und müsse im Lichte des Teils der Begründung ausgelegt werden, auf den er sich stütze. Diese Auslegung führe eindeutig zu dem Ergebnis, daß sich die Pflicht zur Rückforderung auf die Beihilfen erstrecke, die den im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen seit 1981 gezahlt worden seien.

158 Zweitens könnten sich die begünstigten Unternehmen vorbehaltlich außergewöhnlicher Umstände auf ihr Vertrauen in die Rechtmäßigkeit dieser Beihilfe nur dann berufen, wenn diese unter Beachtung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages gewährt worden sei.

159 Im vorliegenden Fall habe sie die etwaigen Empfänger staatlicher Beihilfen in ihrer bereits erwähnten Mitteilung vom 24. November 1983 auf ihre Absicht hingewiesen, die unter Verstoß gegen die Unterrichtungspflicht gezahlten Beihilfen systematisch zurückfordern zu lassen.

160 Außerdem sei das Vorbringen, die Rechtmäßigkeit der im Bereich des inländischen Güterkraftverkehrs bis zum 1. Juli 1990 gewährten Subventionen habe wegen der Schwierigkeit, diese Subventionen von den im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs gewährten zu unterscheiden, ein berechtigtes Vertrauen in die Ordnungsmäßigkeit aller gezahlten Beihilfen entstehen lassen, offensichtlich haltlos. Es könnte nämlich ebenfalls zur Untermauerung der entgegengesetzten These verwendet werden, daß, weil die den im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen gewährten Subventionen ab 1981 für unvereinbar erklärt werden müßten, die Schwierigkeit, sie von den im Bereich des inländischen Güterkraftverkehrs gewährten zu unterscheiden, die begünstigten Unternehmen zu der Annahme hätte führen müssen, daß auch die letztgenannten gegen den Gemeinsamen Markt verstießen. Konkret betreffe die

Rückforderung der vor dem 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen nur diejenigen, die an Unternehmen gezahlt worden seien, die aufgrund einer spezifischen Lizenz im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätig gewesen seien.

161 Drittens macht die Kommission geltend, daß die Rückforderung der rechtswidrig gezahlten Beihilfen und die Zahlung von Zinsen auf diese Beträge nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstießen, weil diese Maßnahmen lediglich auf die Wiederherstellung der zuvor bestehenden Wettbewerbssituation gerichtet seien.

— Würdigung durch das Gericht

162 Zunächst ist der verfügende Teil der angefochtenen Entscheidung auszulegen, um den Umfang der Pflicht zur Rückforderung der im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs gezahlten rechtswidrigen Beihilfen feststellen zu können.

163 Nach gesicherter Rechtsprechung ist der verfügende Teil eines Rechtsakts untrennbar mit seiner Begründung verbunden und ist erforderlichenfalls unter Berücksichtigung der Gründe auszulegen, die zu seinem Erlaß geführt haben (Urteil des Gerichtshofes vom 15. Mai 1997 in der Rechtssache C-355/95 P, TWD/Kommission, Slg. 1997, I-2549, Randnr. 21, und Urteile des Gerichts vom 22. Oktober 1997 in den Rechtssachen T-213/95 und T-18/96, SCK und FNK/Kommission, Slg. 1997, II-1739, Randnr. 104, und vom 11. März 1999 in der Rechtssache T-136/94, Eurofer/Kommission, Slg. 1999, II-263, Randnr. 171).

164 Auch wenn im vorliegenden Fall Artikel 4 des verfügenden Teils der Entscheidung bei der Bezeichnung der Beihilfen an Unternehmen des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, die für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden, mehrdeutig formuliert ist, ist er im Lichte der Begründung der angefochtenen Entscheidung dahin auszulegen, daß dort die Beihilfen gemeint sind,

die den im örtlichen, regionalen oder inländischen Verkehr tätigen Unternehmen ab dem 1. Juli 1990 gewährt wurden, und diejenigen, die den im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Unternehmen schlechthin gewährt wurden (Abschnitt VIII, 16. Absatz).

165 Diese Auslegung ergibt sich aber auch bei Durchsicht des verfügenden Teils, der als Ganzes gesehen keine Zweideutigkeit aufweist. Artikel 2 in Verbindung mit Artikel 1 erklärt nämlich die Subventionen, die aufgrund der Beihilferegelung der Gesetze Nr. 28/1981 und Nr. 4/1985 den im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen und nach dem 1. Juli 1990 den nur im örtlichen, regionalen und inländischen Verkehr tätigen Unternehmen gewährt worden sind, mit der Begründung für rechtswidrig, daß sie entgegen Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages nicht der Kommission mitgeteilt worden seien. Artikel 3 stellt die Vereinbarkeit einiger dieser Subventionen (nämlich Beihilfen für den kombinierten Verkehr) mit dem Gemeinsamen Markt fest, weil sie unter eine Ausnahmeregelung (nach Maßgabe der Verordnung Nr. 1107/70) fallen. Schließlich hebt Artikel 4 unter den in Artikel 2 als rechtswidrig behandelten diejenigen heraus, die deshalb mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind, weil sie nicht die Voraussetzungen für eine Ausnahme erfüllen. Nach der Systematik des verfügenden Teils handelt es sich somit um die rechtswidrigen Beihilfen, die nicht in Artikel 3 für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt wurden, d. h., soweit es den grenzüberschreitenden Verkehr betrifft, die Beihilfen, die seit Einführung der betreffenden Beihilferegelungen gezahlt wurden.

166 Unter diesen Umständen ist Artikel 5, der die in Artikel 4 für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärten Subventionen betrifft, dahin zu verstehen, daß er die Rückforderung der Beihilfen anordnet, die nach dem 1. Juli 1990 an nur im örtlichen, regionalen oder inländischen Verkehr tätige Unternehmen und seit der Einführung der betreffenden Beihilferegelung an Unternehmen des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs gezahlt worden sind.

167 Ferner ist darauf hinzuweisen, daß die Beihilfen an Unternehmen, die nur im örtlichen, regionalen oder inländischen Verkehr tätig waren, nicht der Rückforderung unterliegen, weil sie, wie bereits angeführt worden ist (Randnrn. 146 bis 150), bestehende Beihilfen darstellen, die lediglich ex nunc für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden können.

168 Das Gericht hat somit zu prüfen, ob die angefochtene Entscheidung, soweit sie die Rückforderung der den im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen gewährten Beihilfen nebst Zinsen anordnet, mit den von den Klägern angeführten Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und der Rechtssicherheit vereinbar und ausreichend begründet worden ist.

169 Zunächst ist zu der angeblichen Verletzung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes darauf hinzuweisen, daß die Rückforderungspflicht grundsätzlich nicht außer Verhältnis zu den mit den Artikeln 92, 93 und 94 des Vertrages verfolgten Zielen stehen kann, weil die Beseitigung einer rechtswidrigen Beihilfe durch Rückforderung der gezahlten Beihilfe nebst Zinsen die denknotwendige Folge der Feststellung der Unvereinbarkeit dieser Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt ist und lediglich die Wiederherstellung der früheren Situation bezweckt (Urteile des Gerichtshofes, Tubemeuse, Randnr. 66, Spanien/Kommission vom 14. September 1994, Randnr. 75, vom 14. Januar 1997 in der Rechtssache C-169/95, Spanien/Kommission, Slg. 1997, I-135, Randnr. 47, und vom 17. Juni 1999 in der Rechtssache Belgien/Kommission, Randnr. 68, sowie Urteil Siemens/Kommission, Randnr. 96). Insoweit ist es Sache des betreffenden Mitgliedstaats, bei der Rückforderung der Beihilfe die Modalitäten der Rückzahlung so festzulegen, daß die frühere Wettbewerbssituation wiederhergestellt wird, ohne daß dabei die Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts Einbußen erleidet.

170 Im vorliegenden Fall haben die Kläger nichts Konkretes vorgetragen, das die Annahme rechtfertigen könnte, die Pflicht, die den im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen gewährten einzelnen Beihilfen zurückzufordern, stehe angesichts der Auswirkung dieser Beihilfen auf den Wettbewerb offensichtlich außer Verhältnis zu den Zielen des Vertrages.

171 Bezüglich der Rüge der Verletzung des Grundsatzes des Vertrauensschutzes ist darauf hinzuweisen, daß nur außergewöhnliche Umstände ein schutzwürdiges

Vertrauen der Begünstigten auf die Ordnungsmäßigkeit einer Beihilfe begründen können. Außerdem setzt die Anerkennung eines solchen schutzwürdigen Vertrauens grundsätzlich voraus, daß die Beihilfe unter Einhaltung des Verfahrens nach Artikel 93 des Vertrages gewährt worden ist. Ein umsichtiger Wirtschaftsteilnehmer muß sich nämlich normalerweise vergewissern können, ob dieses Verfahren beachtet worden ist (Urteile des Gerichtshofes vom 20. September 1990 in der Rechtssache C-5/89, Kommission/Deutschland, Slg. 1990, I-3437, Randnr. 16, und vom 14. Januar 1997 in der Rechtssache Spanien/Kommission, Randnr. 51, sowie Urteil des Gerichts vom 15. September 1998 in den Rechtssachen T-126/96 und T-127/96, BFM und EFIM/Kommission, Slg. 1998, II-3437, Randnr. 69).

172 Im vorliegenden Fall sind die streitigen Beihilferegelungen, die, soweit sie die Gewährung von Beihilfen an im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätige Unternehmen vorsehen, neue Beihilferegelungen sind und damit, wie bereits entschieden (Randnr. 145 dieses Urteils), der Unterrichtungspflicht unterliegen, nicht mitgeteilt worden. Daß die Kläger kleine Unternehmen sind, rechtfertigt es für sich allein noch nicht, ihr Vertrauen in die Ordnungsmäßigkeit der streitigen Beihilfen zu schützen, wenn sie sich nicht vergewissert haben, daß das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages eingehalten worden ist. Darüber hinaus kann auch der Umstand, daß die Beihilfen, die den im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen gewährt worden sind, bestehende Beihilfen waren, keine tragfähige Grundlage für ein Vertrauen der im grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Unternehmen in die Ordnungsmäßigkeit des Verfahrens sein, das bei den ihnen selbst gewährten Beihilfen befolgt wurde. Anders als beim Kabotagebereich, der erst ab 1. Juli 1990 schrittweise dem Wettbewerb geöffnet wurde, war dies nämlich beim Markt für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr bereits ab 1969 der Fall. Folglich kann die Pflicht, die betreffenden 1981 und 1985 geschaffenen Beihilferegelungen mitzuteilen, soweit sie die Gewährung von Beihilfen in diesem Bereich vorsahen, der Aufmerksamkeit eines umsichtigen Wirtschaftsteilnehmers nicht entgangen sein.

173 Unter diesen Umständen kann dem Vorbringen der Kläger kein außergewöhnlicher Umstand entnommen werden, der ein schutzwürdiges Vertrauen in die Rechtmäßigkeit der Beihilfen begründen könnte, die den im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen gewährt worden sind.

174 Somit ist nicht dargetan, daß die Pflicht zur Rückzahlung dieser Beihilfen gegen den Grundsatz des Vertrauensschutzes verstößt.

175 Die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Anforderungen des Artikels 190 des Vertrages (jetzt Artikel 253 EG) entspricht, ist nicht nur anhand des Wortlauts dieses Aktes, sondern auch aufgrund von dessen Kontext sowie aufgrund sämtlicher einschlägiger Rechtsvorschriften zu beurteilen (z. B. Urteil des Gerichts vom 22. Oktober 1996 in der Rechtssache T-266/94, Skibsværftsforeningen u. a./Kommission, Slg. 1996, II-1399, Randnr. 230).

176 Im vorliegenden Fall ist die angefochtene Entscheidung, da die Pflicht zur Rückforderung der gezahlten Beihilfe nebst Zinsen die denknotwendige Folge der Feststellung der Rechtswidrigkeit dieser Beihilfen ist, insofern ausreichend begründet, als darin ausgeführt wird, daß die betreffenden Beihilfen innerhalb der Gemeinschaft zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den in der Region Friaul-Julisch Venetien ansässigen gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen und denen außerhalb dieser Region führten (Abschnitt VI, 8. Absatz), und als dann festgestellt wird, die Rückforderung dieser Beihilfen sei notwendig, um die vor der Gewährung der Beihilfe geltenden „gleichen Wettbewerbsbedingungen" wiederherzustellen (Abschnitt IX, 2. Absatz).

177 Demgemäß sind die Klagegründe einer Verletzung der Grundsätze des Vertrauensschutzes und der Rechtssicherheit sowie des Fehlens einer Begründung bezüglich der Rückforderung der streitigen Beihilfen zurückzuweisen.

178 Der Klage ist daher nur insoweit stattzugeben, als sie darauf gerichtet ist, Artikel 2 der angefochtenen Entscheidung, soweit er die Beihilfen für rechtswidrig erklärt, die den im örtlichen, regionalen und inländischen Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen ab 1. Juli 1990 gewährt worden sind, und Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung, soweit er die Rückforderung dieser Beihilfen anordnet, für nichtig zu erklären.

Kosten

179 Gemäß Artikel 87 § 3 der Verfahrensordnung kann das Gericht die Kosten teilen oder beschließen, daß jede Partei ihre eigenen Kosten trägt, wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt. Da die Kläger mit ihren Anträgen teilweise unterlegen sind, haben sie ihre eigenen Kosten zu tragen. Die Kommission hat ihre eigenen Kosten zu tragen.

180 Die Italienische Republik hat gemäß Artikel 87 § 4 Absatz 1 der Verfahrensordnung ihre eigenen Kosten zu tragen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Vierte erweiterte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Artikel 2 der Entscheidung 98/182/EG der Kommission vom 30. Juli 1997 über von der Region Friaul-Julisch Venetien (Italien) gewährte Beihilfen an Unternehmen des Güterkraftverkehrs der Region wird für nichtig erklärt, soweit er die Beihilfen für rechtswidrig erklärt, die den ausschließlich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen ab 1. Juli 1990 gewährt worden sind.

2. **Artikel 5 der Entscheidung 98/182 wird für nichtig erklärt, soweit er die Italienische Republik zur Rückforderung dieser Beihilfen verpflichtet.**

3. **Im übrigen wird die Klage abgewiesen.**

4. **Alle Parteien tragen ihre eigenen Kosten.**

Moura Ramos García-Valdecasas Tiili

Lindh Mengozzi

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 15. Juni 2000.

Der Kanzler

H. Jung

Der Präsident

Moura Ramos