YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

19 päivänä toukokuuta 1999 *

Asiassa C-6/97,

Italian tasavalta, asiamiehenään ulkoasiainministeriön diplomaattisten riita-asioiden osaston osastopäällikkö, professori Umberto Leanza, avustajanaan valtionasiamies Oscar Fiumara, prosessiosoite Luxemburgissa Italian suurlähetystö, 5 rue Marie-Adélaïde,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen yksikön virkamiehet Laura Pignataro ja Anders C. Jessen sekä oikeudellisessa yksikössä toimiva kansallinen virkamies Enrico Altieri, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Carlos Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

jossa kantaja vaatii Italian käyttöön ottamasta toisen lukuun harjoitettavalle maanteiden tavaraliikenteelle myönnettävien verohelpotuksien järjestelmästä 22 päivänä lokakuuta 1996 tehdyn komission päätöksen 97/270/EY (C 45/95 ex NN 48/95; EYVL 1997, L 106, s. 22) kumoamista,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja P. J. G. Kapteyn sekä tuomarit G. Hirsch (esittelevä tuomari), G. F. Mancini, H. Ragnemalm ja R. Schintgen,

julkisasiamies: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies H. A. Rühl,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan Italian hallituksen, asiamiehenään Oscar Fiumara, ja komission, asiamiehinään Laura Pignataro ja oikeudellisen yksikön virkamies Dimitrios Triantafyllou, 16.7.1998 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 17.9.1998 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Italian hallitus on yhteisöjen tuomioistuimeen 10.1.1997 jättämällään kanteella vaatinut EY:n perustamissopimuksen 173 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 230 artikla) nojalla yhteisöjen tuomioistuinta kumoamaan Italian käyttöön ottamasta toisen lukuun harjoitettavalle maanteiden tavaraliikenteelle myönnettävien verohelpotuksien järjestelmästä 22 päivänä lokakuuta 1996 tehdyn komission päätöksen 97/270/EY (C 45/95 ex NN 48/95; EYVL 1997, L 106, s. 22; jäljempänä riidanalainen päätös).

2 Italian tasavalta otti verovuosina 1993 ja 1994 käyttöön järjestelmän, jossa italialaisille maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille myönnetään verohelpotuksia ja jossa muiden yhteisön jäsenvaltioiden kuin Italian liikenteenharjoittajat saavat hyvitystä Italiassa ajetun matkan aikana kulutetun polttoaineen perusteella siten kuin 27.5.1993 annetussa laissa nro 162 (GURI nro 123, 28.5.1993), 22.3.1995 annetussa laissa nro 84 (GURI nro 68, 22.3.1995) ja 26.9.1995 annetussa asetuksessa nro 402, joka on muunnettava laiksi (GURI nro 226, 27.9.1995), tarkemmin säädetään.

3 Verohelpotus annettiin hyvityksenä siten, että italialaisilla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajilla oli vähennysoikeus valintansa mukaan luonnollisten henkilöiden tai oikeushenkilöiden tuloverotuksessa, kunnallisverotuksessa ja arvonlisäverotuksessa sekä työsuhteesta ja itsenäisestä työstä saaduista tuloista tehtävässä lähdeverotuksessa. Italialaiset maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat, joihin verohelpotusjärjestelmää sovellettiin, oli rekisteröity 6.6.1974 annetun lain nro 298 mukaisesti.

4 Verohelpotuksen määrä oli tietty prosenttiosuus todellisista poltto- ja voiteluainekustannuksista ilman arvonlisäveroa, joka ei kuitenkaan voinut ylittää tiettyjä enimmäismääriä, jotka määräytyivät kuormattujen ajoneuvojen painon (alle 6 000 kg,

6 000—11 500 kg, 11 500—24 000 kg ja yli 24 000 kg) mukaan. Nämä enimmäismäärät laskettiin käyttäen oletuksena, että kyseiset neljä ajoneuvoryhmää kulkivat litralla dieselöljyä 8, 6, 3,5 ja 2,2 kilometriä.

5 Lisäksi järjestelmässä annettiin kunakin soveltamisajanjaksona hyvitystä muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneille kuljetusyrityksille Italian alueella ajamiseen tarvittavan dieselöljyn kulutuksen perusteella. Hyvitystä varten myönnetyt budjettivarat olivat vuonna 1993 30 miljardia Italian liiraa sekä vuoden 1994 ensimmäisellä puoliskolla 15 miljardia ja toisella puoliskolla 8 miljardia Italian liiraa.

6 Komissio ilmoitti kirjeessään 4.12.1995 (EYVL 1996, C 3, s. 2) Italian viranomaisille päätöksestään käynnistää EY:n perustamissopimuksen 93 artiklan 2 kohdan (josta on tullut EY 88 artiklan 2 kohta) mukainen menettely kyseisen verojärjestelyn vuoksi. Samassa kirjeessä komissio määräsi Italian tasavallan toimittamaan sille kaikki tarvittavat asiakirjat ja tiedot, jotta se saattoi tutkia avun hyväksyttävyyden, sekä keskeyttämään välittömästi uuden tuen antamisen verohelpotuksen muodossa.

7 Italian tasavalta esitti huomautuksensa kirjeessään 26.3.1996. Se totesi erityisesti, että ministeriön päätökset, joissa piti antaa tarkempia määräyksiä muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneille yrityksille myönnettävästä hyvityksestä, eivät olleet vielä valmiina lopullisessa muodossaan, mutta että niitä ei missään tapauksessa ollut tarkoituskaan antaa, jotta komission määräystä voitaisiin noudattaa.

8 Menettelyn päätteeksi komissio teki 22.10.1996 riidanalaisen päätöksen, jonka 1, 2 ja 3 artiklassa määrättiin seuraavaa:

"1 artikla

Italian verohelpotusten muodossa käyttöön ottama tukijärjestelmä, jota sovelletaan toisen lukuun harjoitettavaan maanteiden tavaraliikenteeseen 27 päivänä toukokuuta 1993 annettuun lakiin nro 162 (GURI nro 123, 28.5.1993), 22 maaliskuuta 1995 annettuun lakiin nro 84 (GURI nro 68, 22.3.1995) ja 26 päivänä syyskuuta 1995 annettuun asetukseen nro 402, joka on muunnettava laiksi (GURI nro 226, 27.9.1995), sisältyvien yksityiskohtaisten säännösten mukaisesti, on laiton, koska se on pantu täytäntöön perustamissopimuksen 92 artiklan 3 kohdassa mainittujen menettelyä koskevien määräysten vastaisesti; se ei myöskään sovellu sisämarkkinoille perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaisesti, sillä se ei täytä yhtäkään 92 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeusten edellytyksistä eikä asetuksen N:o 1107/70 edellytyksiä.

2 artikla

Italian on lakkautettava 1 artiklassa tarkoitettu tuki, pidättäydyttävä säätämästä uutta lainsäädäntöä ja antamasta uusia määräyksiä kaiken 1 artiklassa tarkoitetussa muodossa annettavan uuden tuen käyttöönotosta ja perittävä tuki takaisin. Tuki peritään takaisin menettelyä ja täytäntöönpanoa koskevan Italian lainsäädännön mukaisesti korkoineen, jotka lasketaan alueellisia tukijärjestelmiä arvioitaessa käytettävien vertailulukujen pohjalta ja jotka peritään tuen maksupäivästä sen todelliseen takaisinmaksupäivään.

3 artikla

Italian on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta toimenpiteistä, jotka se on toteuttanut noudattaakseen sitä."

9 Kanteessaan Italian tasavalta vetoaa yhteen ainoaan kanneperusteeseen, jonka mukaan EY:n perustamissopimuksen 92 artiklaa (josta on muutettuna tullut EY 87 artikla) ja 93 artiklaa on rikottu. Kanneperuste jakautuu kahteen osaan, ensisijaiseen osaan ja toissijaiseen osaan.

10 Italian tasavalta väittää ensisijaisesti, ettei verohelpotusjärjestely ole yhteismarkkinoille soveltumatonta valtiontukea, koska siinä ei myönnetä — suoraan tai välillisesti — valtion varoista tukea, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Toissijaisesti se väittää, että riidanalaisen päätöksen 2 artiklassa edellytetty tuen takaisinperiminen on täysin mahdotonta.

Perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitetun valtiontuen luonne

11 Pitäen lähtökohtanaan riidanalaisen päätöksen johdanto-osan IV osan ensimmäisessä perustelukappaleessa olevaa toteamusta, jonka mukaan "perustamissopimuksen 92 artiklassa ei tukitoimenpiteitä erotella toisistaan niiden muodon, syiden tai tavoitteiden mukaan, vaan tukitoimenpiteet määritellään niiden vaikutusten perusteella", Italian tasavalta huomauttaa, että se olisi voinut päästä siihen päämäärään, johon se on nyt päässyt verohelpotusjärjestelyn avulla, laillisestikin alentamalla polttoaineveron määrää, mikä olisi johtanut arvonlisäveron ja dieselöljyn vähittäismyyntihinnan suhteelliseen alenemiseen. Tällaiseen järjestelyyn ei kuitenkaan Italian

mukaan ryhdytty, koska jos se olisi ulotettu kaikkiin dieselöljyn käyttäjiin — yrityksiin ja yksityisiin henkilöihin — se olisi aiheuttanut sellaisen verotulojen laskun, joka ei olisi ollut hyväksyttävissä; jos taas dieselöljyn myynnissä olisi ryhdytty erottelemaan maantiekuljetusten harjoittajat ja muut käyttäjät (muun muassa ajoneuvojen omistajat), ei petoksia voitaisi tyydyttävällä tavalla estää, sillä ei olisi mahdollista tehdä eroa yhdelle ja toiselle ryhmälle myönnetyn tuen välille.

12 Italian tasavalta toteaa lisäksi, että — toisin kuin riidanalaisen päätöksen johdantoosan IV osan toisessa perustelukappaleessa todetaan — italialaisille maantiekuljetusyrityksille myönnettävien verohelpotusten järjestelmä ei ole sen paremmin väliaikainen kuin pysyväkään poikkeus yleisestä verojärjestelmästä. Luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden tuloverotusta, bruttotuloverotusta ja arvonlisäverotusta sekä palkansaajien ja itsenäisestä työstä saaduista tuloista perittävää lähdeverotusta ei nimittäin muutettu muodollisesti eikä aineellisesti. Verohelpotusvähennys, joka oli tiukasti sidottu Italiassa ostetun dieselöljyn ja mineraaliöljyn määrään, oli vain "kassahyvityksen" kaltainen kirjanpidollinen toimi, toisin sanoen polttoaineesta maksettujen verojen välillistä palauttamista.

13 Komission mielestä perustamissopimuksen ja yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tuen käsite on hyvin laaja, eikä tällöin tutkita toimenpiteen varsinaista luonnetta kansallisessa oikeusjärjestyksessä eikä asianomaisen yrityksen kirjanpitokäytännössä, kunhan on kiistatonta, että toimenpide vähentää valtion budjettituloja (tässä tapauksessa on komission mukaan kyse nimenomaan verotuloista) ja antaa etua tietyille yrityksille.

14 Tältä osin on huomattava, että perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä tai valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

15 Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tuen käsite on yleisluontoisempi kuin avustuksen käsite sen vuoksi, että tuki ei käsitä ainoastaan sitä, että valtio maksaa yritykselle konkreettista tukea, kuten avustuksia, vaan myös toimenpiteitä, jotka erilaisissa muodoissaan keventävät yrityksen talousarvioon tavallisesti sisältyviä maksuja ja joilla tämän johdosta on — olematta kuitenkaan avustuksia sanan varsinaisessa merkityksessä — avustuksen luonnetta vastaava luonne ja sen vaikutuksia vastaavat vaikutukset (ks. asia 30/59, De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg v. korkea viranomainen, tuomio 23.2.1961, Kok. 1961, s. 1 ja 39; Kok. Ep. I, s. 69 ja asia C-200/97, Ecotrade, tuomio 1.12.1998, Kok. 1998, s. I-7907, 34 kohta).

16 Kuitenkin toimenpide, jolla viranomaiset myöntävät tietyille yrityksille verovapautuksen, joka — vaikka valtion varoja ei siirretäkään — asettaa kyseisen edun saajat muita verovelvollisia edullisempaan taloudelliseen asemaan, on perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea (ks. asia C-387/92, Banco Exterior de España, tuomio 15.3.1994, Kok. 1994, s. I-877, 14 kohta).

17 Tässä tapauksessa on riittävää todeta, että riidanalaisen päätöksen kohteena olevien kansallisten säännösten avulla pyrittiin vähentämään maanteiden tavaraliikennettä toisen lukuun harjoittavien verotaakkaa. Tuen erityisyyden edellytyksen, joka on yksi valtiontuen käsitteeseen liittyvistä ominaispiirteistä (ks. em. asia Ecotrade, tuomion 40 kohta), täyttyessä ei ole tarpeen määrittää, olisivatko muut mahdolliset kyseisen alan hyväkseen saamat verojärjestelyt olleet sellaisia, että perustamissopimuksen 92 artiklassa tarkoitetun tuen määritelmä ei olisi täyttynyt.

18 Italian tasavalta korostaa lisäksi, että Italiassa dieselöljystä kannettava valmistevero on muiden mineraaliöljyistä kannettavien valmisteverojen tapaan ollut aina merkittävä tulolähde valtiolle ja siten korkea, vieläpä koko yhteisön korkein absoluuttisesti tarkasteltuna. Italia viittaa tältä osin riidanalaisen päätöksen johdanto-osan IV osan viidennessä perustelukappaleessa oleviin lukuihin, joiden mukaan kaikissa naapurivaltioissa dieselöljyn valmisteverot ovat selvästi alhaisempia kuin Italiassa.

19 Italian tasavallan mukaan toisin kuin seitsemännessä perustelukappaleessa — jonka mukaan lainsäädännössä esiintyvät kilpailun vääristymiä aiheuttavat erot eivät ole riittävä peruste tasoittavalle valtion tuelle — todetaan, käyttöön otetussa järjestelmässä palautetaan koko kyseiselle alalle välttämätön lainsäädännöllinen tasavertaisuus (palautusjärjestelmän avulla, joka on joustavampi tapa kuin verotaakan vähentäminen, mutta jolla on täysin vastaavat vaikutukset).

20 Komissio huomauttaa, ettei johonkin toimintaan kohdistuvan verotaakan erilaisuus vielä sellaisenaan oikeuta valtiontuen myöntämistä. Tässä tapauksessa verohelpotusjärjestelmä ilmeni yhden ainoan taloudenalan eli maanteiden tavaraliikennettä toisen lukuun harjoittavien italialaisten yritysten kassavirran kasvuna, kun alan osalta poikettiin väliaikaisesti yleisen verojärjestelmän soveltamisesta. Kyseessä ei siis ollut järjestelmän luonteen tai rakenteen vuoksi perusteltu poikkeus.

21 Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan se, että jäsenvaltio pyrkii yksipuolisin toimin lähentämään kilpailun edellytyksiä tietyllä taloudenalalla toisissa jäsenvaltioissa vallitseviin edellytyksiin nähden, ei muuta sitä, että toimet ovat tukea (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat 6/69 ja 11/69, komissio v. Ranska, tuomio 10.12.1969, Kok. 1969, s. 523, 21 kohta; Kok. Ep. I, s. 425). Näin ollen on tutkittava, vaikuttaako verohelpotusten myöntäminen kielteisesti kyseisen edun saajien kilpailijoihin eli toisiin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin, maantiekuljetuksia joko omaan tai toisen lukuun hoitaviin yrityksiin.

22 Italian tasavalta huomauttaa tältä osin, etteivät omaan lukuun kuljetuksia hoitavat yritykset saa säännösten mukaan palautuksia, jolloin dieselöljyn hinta näkyy täysin tuotteiden jakelukustannuksissa. Kuitenkin tällä kokonaiskustannusten osalla on vain marginaalinen merkitys, koska se on ainoastaan vaatimaton osa yrityksen pääasiallisen toiminnan kaikista kustannuksista eikä varmasti suoraan sidoksissa muiden yhteismarkkinoilla kilpailevien yritysten tuotantokustannuksiin. Koska kyseinen toiminta ei ole yhdenmukaista, ei Italian mielestä ole hyväksyttävää verrata kilpailevan toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ottamatta huomioon muuta yritysten

harjoitettavissa olevaa toimintaa, kuten komissio teki riidanalaisen päätöksen johdanto-osan IV osan 16. perustelukappaleessa.

23 Verohelpotuksen merkityksestä yhteisössä toimivien kuljetusyritysten kilpailulle Italian tasavalta korostaa, että toisin kuin yhdeksännessä perustelukappaleessa todetaan, verohelpotuksen määrän laskutapa — erityisesti eri ajoneuvoryhmiä koskevien enimmäismäärien osalta — ei suosi kuormankantokyvyltään suurimpia ajoneuvoja eli niitä, jotka useimmin joutuvat kilpailemaan kansainvälisillä markkinoilla. Italian mukaan Italian ulkopuolelle lähtevät italialaiset kuljetusyritykset eivät toimi vain siinä maassa, johon ne ovat lähteneet, ostamalla sieltä paikan päältä halvimpaan hintaan polttoainetta, vaan ne palaavat muiden kuin italialaisten kuljetusyritysten tapaan Italiaan otettuaan polttoainetta, eikä ulkomailta ostettu dieselöljy vaikuta verohelpotukseen. Italian mukaan järjestelmässä saavat siten suurimman edun ne italialaiset kuljetusyritykset, jotka eivät hoida kuljetuksia ulkomailla.

24 Komissio huomauttaa, että kilpailun tasapaino omaan lukuun ja toisen lukuun kuljetuksia hoitavien yritysten välillä voi häiriintyä annettaessa tukea, jolla vähennetään yhden ryhmän osalta sellaisia kustannuksia, jotka kaikkien olisi muutoin ollut otettava samalla tavoin lukuun liikevoiton määrän laskemisessa. Komission mukaan tämä merkitsee selvästi omaan lukuun ja toisen lukuun kuljetuksia hoitavien yritysten erilaista kohtelua sekä lisäksi suurten ja pienten kuljetusyritysten erilaista kohtelua (kun otetaan huomioon verohelpotuksen edellytyksenä Italian lain mukaan oleva ajoneuvojen enimmäismäärä).

25 On huomattava, että riidanalaisen päätöksen johdanto-osan IV osan 14. perustelukappaleen mukaan "tavaraliikennettä maanteitse toisen lukuun harjoittavat italialaiset yritykset kilpailevat muita kansalaisuuksia olevien maantieliikenteenharjoittajien kanssa ja sellaisten tavaraliikenteenharjoittajien kanssa, jotka toimivat omaan lukuunsa".

26 Omaan lukuun tapahtuvien kuljetusten osalta 15. perustelukappaleessa tarkennetaan, että vuonna 1992 tällaisia kuljetuksia oli 19,2 prosenttia kaikista italialaisten yritysten kansallisista kuljetuksista ja 3,8 prosenttia kansainvälisistä kuljetuksista. Mitä taas tulee kilpailuun muiden yhteisössä toimivien kuljetuksia toisen lukuun hoitavien yritysten kanssa, niin 17. perustelukappaleesta ilmenee, että vuonna 1992 kansainväliset kuljetukset muodostivat tonnikilometrein laskettuna noin 16,2 prosenttia italialaisten maantiekuljetuksia toisen lukuun hoitavien yritysten toiminnasta.

27 Italian tasavalta myöntää verohelpotusjärjestelmän vaikuttavan kielteisesti italialaisten ja ulkomaisten maantiekuljetusyritysten väliseen kilpailuun. Sen Italian esittämän väitteen osalta, jonka mukaan kuormankantokyvyltään suurimmat ja siten kansainvälisillä markkinoilla todennäköisimmin kilpailemaan joutuvat ajoneuvot eivät juurikaan hyödy järjestelmästä, koska ne ajavat Italiassa ulkomailta ostetulla dieselöljyllä, mikä ei vaikuta verohelpotukseen, on riittävää todeta, ettei sen tueksi ole esitetty minkäänlaisia asiatietoja.

28 Italian tasavalta väittää vielä 11. perustelukappaleen osalta — jonka mukaan hyvitysten soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt eivät ole selvät eikä niitä ole pantu täytäntöön tehokkaasti — että täytäntöönpanomääräyksen antamiseen hyvityksen maksamiseksi muille kuin italialaisille kuljetusyrityksille ei voitu ryhtyä käynnistetyn rikkomismenettelyn takia. Italian mukaan ei se, ettei menettelyn järjestämisestä annettu halutussa ajassa säännöksiä, kuitenkaan ole estänyt niitä, joita asia koskee, esittämästä hyvitysvaatimustaan voimassa jo olleiden säännösten nojalla. Se, ettei tällaisia vaatimuksia ole tähän päivään mennessä esitetty, osoittaa Italian mukaan, että muut kuin kansalliset toimijat eivät itse asiassa osoita minkäänlaista kiinnostusta järjestelmää kohtaan, koska ne ovat voineet toimia Italiassa alkuperämaastaan alimpaan mahdolliseen hintaan ostamansa polttoainetankillisen turvin.

29 Komissio huomauttaa, että vaikka pitää paikkansa, ettei kyseisiä asetuksia annettu, verohelpotustakaan ei tällä välin myönnetty italialaisille kuljetusliikkeille voimassa

olleiden säännösten nojalla. Komission mukaan Italian hallitus vain jätti muut säännökset antamatta ja noudatti riidanalaisen päätöksen 2 kohdan määräystä, joka koski vain voimassa olevaa syrjivää järjestelmää, tehden näin "valinnan" säännösten välillä ja soveltaen tosiasiassa järjestelmää, jonka osalta komissio oli jo käynnistänyt rikkomismenettelyn. Se, että muut kuin italialaiset kuljetusliikkeet eivät olleet esittäneet hyvitysvaatimusta, selittyy komission mukaan juuri säännösten puuttumisella.

30 Tältä osin on huomattava, että hyvityksen myöntämistä koskevien tarkempien säännösten puuttuessa muista jäsenvaltioista olevat kuljetusliikkeet eivät voineet missään tapauksessa tehokkaasti vedota siihen, että niillä on oikeus tällaiseen hyvitykseen.

31 Näin ollen on hylättävä väitteet, joiden mukaan kyseinen verohelpotusjärjestelmä ei ole luonteeltaan tukea.

Tuen takaisinperimisen mahdottomuus

32 Riidanalaisen päätöksen 2 artiklassa asetetun velvollisuuden osalta, joka koskee myönnetyn tuen takaisinperintää, Italian tasavalta toteaa, että ensiksikin vaatimus kuljetusliikkeille annetun tuen takaisinmaksusta saisi missä tahansa muodossa esitettynä aikaan yhteiskunnallisen selkkauksen, jossa valtio voisi vain hävitä, ja toiseksi kyseisten maksujen palauttamisen edellyttämät tekniset toimenpiteet aiheuttaisivat

vaikeuksia, joita voidaan kohtuudella pitää ylipääsemättöminä, koska asia koskee hyvin suurta joukkoa yrityksiä ja koska verohelpotus jakautuu eri veroihin ja verokantoihin.

33 Viimeksi mainitun väitteen osalta Italian hallituksen edustaja myönsi istunnossa Italian verohallinnon kykenevän yksilöimään verohelpotuksen saaneet italialaiset kuljetusliikkeet ja vaatimaan niitä tavanomaisessa menettelyssä tai oikeusteitse maksamaan sen takaisin.

34 Ensin mainitun väitteen osalta taas on riittävää todeta, että koska Italian hallitus ei ole yrittänyt mitenkään periä kyseistä verohelpotusta takaisin, ei voida näyttää toteen, että takaisinperintää koskevan päätöksen täytäntöönpaneminen olisi mahdotonta (ks. asia C-280/95, komissio v. Italia, tuomio 29.1.1998, Kok. 1998, s. I-259, 15 kohta).

35 Näin ollen kanne on hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

36 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Komissio on vaatinut Italian tasavallan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Koska Italian tasavalta on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) Kanne hylätään.

2) Italian tasavalta velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Kapteyn Hirsch Mancini

Ragnemalm Schintgen

Julistettiin Luxemburgissa 19 päivänä toukokuuta 1999.

R. Grass

kirjaaja

P. J. G. Kapteyn

kuudennen jaoston puheenjohtaja