II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 9. Juni 1993

über eine staatliche Beihilfe C 32/92 (ex NN 67/92) — Italien (Steueranrechnung für gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(93/496/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß obengenanntem Artikel,

in Erwägung nachstehender Gründe :

I

Mit Schreiben vom 15. April 1992 hat die Kommission bei der italienischen Regierung zusätzliche Informationen erbeten zu der folgenden Regelung, mit der eine Steueranrechnung für Güterkraftverkehrsunternehmen eingeführt wird :

„Ministero dei trasporti — Decreto 28 gennaio 1992

Determinazione dei criteri per la concessione di un credito di imposta a favore delle imprese esercenti l'autotrasporto di merci per conto di terzi" (1).

Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen kam die Kommission zu dem Schluß, daß die Regelung unter Artikel 92 Absatz 1 des EWG-Vertrages fällt.

Da auf das Schreiben vom 15. April 1992 keine Antwort einging, wurde am 6. Mai 1992 ein Mahnschreiben versandt. Daraufhin ging ein Antwortschreiben mit Datum vom 4. August 1992 bei der Kommission ein. Die darin enthaltenen Informationen konnten die Zweifel an der Vereinbarkeit der Regelung mit dem Gemeinsamen Markt nicht ausräumen.

Da die italienische Regierung der in Artikel 93 Absatz 3 verankerten Pflicht zur vorherigen Unterrichtung nicht nachgekommen war, war die Regelung unrechtmäßig eingeführt worden. Da die Kommission überdies die Auffassung vertrat, daß diese Regelung auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (2), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3578/92 (3), nicht als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar anzusehen ist und außerdem die Ausnahmeregelungen des Artikels 93 Absätze 2 und 3 nicht geltend gemacht werden können, hat sie beschlossen, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 einzuleiten.

Mit Schreiben vom 26. Oktober 1992 gab sie der italienischen Regierung Gelegenheit, ihre Bemerkungen sowie die erbetenen ausführlichen Informationen vorzulegen. Am 12. Februar 1993 wurde ein Mahnschreiben versandt. Durch Veröffentlichung des Schreibens an die italienische Regierung (4) wurden die übrigen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten aufgefordert, sich zu dem Sachverhalt zu äußern.

II

Trotz ihres Schreibens vom 26. Oktober 1992 und ihres Schreibens vom 12. Februar 1993, in denen die Kommission von der italienischen Regierung ausführliche Informationen über die Regelung erbat, blieb eine Antwort aus.

(1) Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana vom 31. 1. 1992 — Allgemeine Reihe — Nr. 25, S. 13.

(2) ABl. Nr. L 130 vom 15. 6. 1970, S. 1.
(3) ABl. Nr. L 364 vom 12. 12. 1992, S. 11.
(4) ABl. Nr. C 316 vom 3. 12. 1992, S. 7.

Unter diesen Umständen, die auf die mangelnde Kooperation von seiten der italienischen Regierung zurückzuführen sind, ist die Kommission verpflichtet, auf der Grundlage der vorliegenden Informationen ihre Entscheidung zu treffen und damit dieses Verfahren abzuschließen (siehe Urteil des Gerichtshofs vom 14. Februar 1990 in der Rechtssache 301/87 Frankreich gegen Kommission (1) und Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juli 1986 in der Rechtssache 234/84 Belgien gegen Kommission (2)).

Von den übrigen Mitgliedstaaten und sonstigen Beteiligten gingen keine Bemerkungen ein.

III

Dem italienischen Dekret vom 28. Januar 1992 zufolge können gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen ungeachtet ihrer Rechtsstellung 1992 eine Anrechnung auf die Einkommen-, Gemeinde- oder Mehrwertsteuer in Anspruch nehmen. Anspruch besteht nur für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, sofern die entsprechenden Güterkraftverkehrsunternehmen am 31. Dezember 1991 in das durch Gesetz Nr. 298 vom 6. Juni 1974 geschaffene nationale Güterkraftverkehrsregister eingetragen waren.

1992 stehen hierfür Mittel in Höhe von 275 Milliarden Lit bereit (179 Millionen ECU). Die Kommission geht davon aus, daß dieser Betrag bereits 1990 vorgesehen worden ist. Die Kommission geht außerdem davon aus, daß in Kürze weitere 300 Milliarden Lit (195 Millionen ECU) genehmigt werden, was zu Gesamtmitteln von 374 Millionen ECU führen würde. Berechnungen der Kommission zufolge reichen die bislang zur Verfügung gestellten 179 Millionen ECU nicht für alle Anträge aus, bei den voraussichtlichen Gesamtmitteln von 374 Millionen ECU dürfte jedoch ein Überschuß von etwa 50 Millionen ECU bleiben.

Der Umfang der Beihilfe für ein einzelnes Unternehmen hängt von der Zahl und Größe seiner Fahrzeuge ab. Die Beihilfe darf 13,5 % der tatsächlichen Ausgaben (ohne MwSt.) für Kraft- und Schmierstoffe nicht übersteigen; hinsichtlich des höchstzulässigen Gesamtgewichts (= HGG) eines jeden Fahrzeugs einschließlich Nutzlast sind jedoch die folgenden Obergrenzen einzuhalten:

Fahrzeugklassen	Lit	ECU	HGG
A	364 000	237	3 500 kg < HGG < 6 000 kg
B	776 000	505	6 000 kg < HGG < 11 500 kg
C	2 180 000	1 420	11 500 kg < HGG < 24 000 kg
D	3 760 000	2 450	24 000 kg und mehr.

Dem Dekret zufolge basieren diese Beträge auf einer Fahrleistung der Fahrzeuge in den genannten Klassen von 8 bzw. 6 bzw. 3,5 bzw. 2,2 Kilometern pro Liter Dieselkraftstoff. Dies bedeutet bei einem Dieselkraftstoffpreis von 941,176 Lit (0,613 ECU) pro Liter (ohne MwSt.) am 15. Dezember 1991, daß Fahrzeuge der Klasse A 3 100 km steuerfrei fahren können, Fahrzeuge der Klasse B 4 900 km, solche der Klasse C 8 100 km und solche der Klasse D 8 800 km. Diese Zahlen sollten vor dem Hintergrund einer durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung im internationalen Güterkraftverkehr von 70 000 bis 120 000 km gesehen werden.

Vergleicht man zudem die Beihilfe mit der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer, so deckt sie in der Fahrzeugklasse A 88 % dieser Steuer ab, in der Klasse B 132 %, in der Klasse C 293 % und in der Klasse D 505 %. Die Steueranrechnung nimmt nichtlinear mit der Fahrzeuggröße zu.

Das Ergebnis dieser Regelung ist eine direkte Zunahme des Netto-Cashflows ausschließlich bei Unternehmen eines bestimmten Wirtschaftszweigs.

Laut „Europa Transport", einer Veröffentlichung der Kommission auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten vorgelegten Binnenverkehrsstatistiken, sind innergemeinschaftliche Beförderungen (3) von großer Bedeutung; sie teilen sich wie folgt auf (1989 = neueste zur Verfügung stehende Daten):

Innergemeinschaftliche Beförderungen (1)

%-Anteile der Mitgliedstaaten (EUR 12 = 100 %) (innergemeinschaftliche und innerstaatliche)		%-Anteil an der Gesamtzahl der innerstaatlichen Beförderungen
Belgien	12,6	61,2
Dänemark	3,1	34,7
Deutschland	14,4	16,4
Griechenland	1,7	16,1
Spanien	9,7	13,7
Frankreich	17,5	21,5
Irland	0,8	23,7
Italien	12,7	13,9
Luxemburg	1,5	89,1
Niederlande	17,9	56,3
Portugal	2,6	28,4
Vereinigtes Königreich	5,4	5,9
EUR 12	100	19,6

(1) Innergemeinschaftliche Beförderungen: Summe der bilateralen und grenzüberschreitenden Beförderungen (innerstaatliche Beförderungen und Kabotage nicht inbegriffen).
Grenzüberschreitende Beförderungen: Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten, die von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten vorgenommen werden.

Derselben Quelle zufolge hat außerdem der Güterkraftverkehr nach und aus Italien rascher zugenommen als die Zahl der von italienischen Güterkraftverkehrsunternehmen in diesem Marktbereich durchgeführten Beförderungen; auch ist verglichen mit anderen Mitgliedstaaten die Zahl grenzüberschreitender Beförderungen im Falle Italiens hoch.

(1) Slg. 1990, I-307.
(2) Slg. 1986, 2263.

(3) Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten waren vor dem 1. Januar 1993 noch nicht völlig liberalisiert. Da sie jetzt (auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates) liberalisiert sind, ist sogar mit einer Zunahme der innergemeinschaftlichen Beförderungen zu rechnen.

Nach einer Studie, die Coopers & Lybrand im Oktober 1989 für die Kommission angefertigt haben, besteht in allen Mitgliedstaaten mit Ausnahme Griechenlands eine enge Verbindung zwischen nationalem und internationalem Güterkraftverkehr. Die meisten internationalen Güterkraftverkehrsunternehmen bedienen auch den eigenen nationalen Markt, der in den meisten Ländern wesentlich umfangreicher als der internationale Markt ist. Fahrzeuge, die im internationalen Güterkraftverkehr eingesetzt werden, unterscheiden sich nicht grundsätzlich von Fahrzeugen, die im innerstaatlichen Güterkraftverkehr Verwendung finden. Es ist daher für die Güterkraftverkehrsunternehmen einfach, sich je nach Marktlage mehr auf das nationale oder das internationale Geschäft zu verlegen. Die Lage des internationalen Güterkraftverkehrsmarktes spiegelt daher den Zustand der einzelnen größeren nationalen Märkte wider.

Artikel 92 des Vertrages soll verhindern, daß der Handel zwischen den Mitgliedstaaten dadurch beeinträchtigt wird, daß staatliche Stellen Vorteile gleich welcher Art gewähren, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen. Artikel 92 berücksichtigt nicht Gründe oder Ziele staatlicher Eingriffe, sondern definiert sie im Hinblick auf ihre Wirkungen.

Es ist davon auszugehen, daß die in dem Dekret gewährten Vergünstigungen allen gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen zugute kommen, und sie weder auf eine Umstrukturierung des betreffenden Wirtschaftszweigs noch auf eine spezielle Region ausgerichtet sind. Die einzige Anforderung, die die Begünstigten erfüllen müssen, besteht darin, am 31. Dezember 1991 in das durch das Gesetz Nr. 298 vom 6. Juni 1974 geschaffene Register eingetragen gewesen zu sein. Das Dekret läuft also auf eine allgemeine Verbesserung der finanziellen Situation aller nationalen Unternehmen in dem betreffenden Wirtschaftszweig hinaus und beeinträchtigt somit das Marktgeschehen. Stärkt ein Mitgliedstaat durch Beihilfen die Position aller nationalen Unternehmen in einem bestimmten Wirtschaftszweig, in dem innergemeinschaftlicher Handel betrieben wird, so muß dieser Handel als durch die Beihilfe beeinträchtigt angesehen werden.

Die durch das Dekret eingeführte Beihilfe ist nichts anderes als eine Betriebsbeihilfe. Hier ist der Hinweis angebracht, daß die Kommission stets negativ gegenüber solchen Beihilfen eingestellt war, da sie entweder die anderen Mitgliedstaaten dazu zwingen können, ähnliche Maßnahmen zu treffen, was mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden ist, oder aber die Schwierigkeiten von einem Mitgliedstaat auf den anderen verlagern können.

Außerdem dürfte das Dekret auf lange Sicht auch die erforderliche Anpassung des italienischen Güterkraftverkehrsmarkts an eine neue, rentable Wirtschaftsstruktur behindern, und eine Beibehaltung des Status quo würde nur dazu führen, daß in einem Wirtschaftszweig, in dem nach allgemeiner Ansicht eine Überkapazität vorhanden ist, nicht die erforderlichen Veränderungen vorgenommen würden. Es ist daher davon auszugehen, daß die durch das Dekret eingeführte Beihilferegelung dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

Aufgrund dessen vertritt die Kommission die Auffassung, daß das Dekret zu einer Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und zu einer Verfälschung des Wettbewerbs zwischen Güterkraftverkehrsunternehmen aus Italien und anderen Mitgliedstaaten führt.

Diese Ansicht wird jedoch von der italienischen Regierung nicht geteilt. Dies geht aus ihrem Antwortschreiben vom 4. August 1992 hervor. Die italienische Regierung vertritt die Auffassung, daß durch das Dekret vom 28. Januar 1992 keine staatliche Beihilfe eingeführt, sondern nur eine steuerliche Maßnahme getroffen wird. Dabei führt sie als Argument an, daß die Steuerbelastung von Dieselkraftfahrzeugen in Italien besonders hoch sei und dies einen wesentlichen Kostenfaktor für die fraglichen Unternehmen darstelle. In diesem Zusammenhang wird auch auf die geplante Steuerharmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten Bezug genommen.

Zu dem Argument, es handele sich um eine der nationalen Souveränität unterliegende Steuerfrage, ist zu bemerken, daß mit Regelungen über staatliche Beihilfen und mit steuerlichen Regelungen verschiedene Ziele verfolgt werden. Eine einzelstaatliche Maßnahme kann daher mit Steuervorschriften vereinbar sein, aber anderen Bestimmungen wie etwa den Artikeln 92 und 93 des Vertrages zuwiderlaufen. Außerdem berücksichtigt Artikel 92 nicht Gründe oder Ziele der staatlichen Eingriffe, sondern definiert sie im Hinblick auf ihre Wirkungen. Das Ergebnis der neuen Beihilferegelung ist eine direkte Zunahme des Netto-Cashflows ausschließlich bei Unternehmen eines bestimmten Wirtschaftszweigs. Außerdem ist zu betonen, daß die Maßnahme nur in Italien eingetragenen Betreibern des Güterkraftverkehrsgewerbes zugute kommt. Diese Betreiber stehen im Wettbewerb mit Betreibern anderer Verkehrsmittel und Betreibern aus anderen Mitgliedstaaten. Der sich aus der Maßnahme ergebende Cashflow führt daher zu einer Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Unternehmen, denen die Maßnahme zugute kommt. Daher reicht die Erklärung, eine Maßnahme sei fiskalischer Natur oder verfolge ein soziales Ziel, nicht aus, um sie vom Anwendungsbereich des Artikels 92 auszunehmen. Steuerbefreiungen auf branchenspezifischer oder regionaler Basis wurden daher stets als staatliche Beihilfen angesehen.

Das Dekret in seiner jetzigen Form ist daher nach Artikel 92 Absatz 1 des Vertrags eine staatliche Beihilfe.

IV

Da das Dekret den Straßenverkehr betrifft, ist die Beihilfe auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 zu beurteilen. Die Verordnung wurde eingeführt, um Unterschiede zu beseitigen, die die Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt verfälschen können. Sie gestattet Beihilfen nur unter bestimmten Umständen. Gemäß Artikel 2 gelten für Beihilfen im Verkehr die Artikel 92, 93 und 94 des EWG-Vertrages. In Artikel 3 sind die Voraussetzungen für die Gewährung von Beihilfen festgelegt.

Die durch das Dekret eingeführte Beihilfe entspricht jedoch nicht der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70.

Nach Artikel 3 dieser Verordnung „treffen die Mitgliedstaaten nur in folgenden Fällen und unter den nachstehenden Voraussetzungen Koordinierungsmaßnahmen, die die Gewährung von Beihilfen im Sinne von Artikel 77 des Vertrags zur Folge haben:

(...)

d) bis zum Inkrafttreten gemeinschaftlicher Regelungen für den Zugang zum Markt, sofern die Beihilfen ausnahmsweise und vorübergehend mit dem Ziel gewährt werden, im Rahmen eines Sanierungsplans eine Überkapazität zu beseitigen, die ernste strukturelle Schwierigkeiten zur Folge hat, und auf diese Weise dazu beizutragen, daß den Erfordernissen des Verkehrsmarktes besser entsprochen wird."

Nach Ansicht der italienischen Regierung besteht auf dem Güterkraftverkehrsmarkt ein erhebliches Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage; dies geht aus den Gesprächsprotokollen zwischen der italienischen Regierung und den entsprechenden Handelsorganisationen hervor [1]. Es kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, daß die in dieser Verordnung aufgestellten Bedingungen erfüllt sind, da in der Verordnung konkrete Ergebnisse gefordert werden, nämlich die Ausarbeitung eines Sanierungsplans und der Abbau von Überkapazitäten, und da die durch das Dekret eingeführte Regelung die finanzielle Lage aller Unternehmen des Wirtschaftszweigs verbessern soll, ohne eine Gegenleistung von ihnen zu fordern.

Auf der Grundlage der Erörterungen der Kommission in ihrer Entscheidung 90/224/EWG [2], denen der Gerichtshof in seinem Urteil vom 3. Oktober 1991 in der Rechtssache C-261/89 [3] Italien gegen Kommission gefolgt ist, ist der Schluß zu ziehen, daß der Verstoß hinreichend klar ist, daß von der Unvereinbarkeit des Dekrets mit dem Gemeinsamen Markt ausgegangen werden kann. Die Kommission weist als zusätzliches Argument darauf hin, daß die Ausnahmeregelungen des Artikels 92 Absätze 2 und 3 keine Anwendung finden.

In Artikel 92 Absatz 1 des EWG-Vertrages ist der Grundsatz verankert, daß Beihilfen mit den dort aufgeführten Merkmalen mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar sind.

Die in Artikel 92 Absatz 2 genannten Ausnahmen von diesem Grundsatz lassen sich aufgrund der Art und der Ziele der Beihilfe in diesem Fall nicht anwenden.

Außerdem hat die italienische Regierung diese Ausnahmeregelungen nicht geltend gemacht.

Zu den nach Artikel 92 Absatz 3 mit dem Gemeinsamen Markt vereinbaren Beihilfen ist u.a. festzustellen, daß die in diesem Artikel genannten Ziele im Interesse der Gemeinschaft liegen müssen und nicht nur im Interesse der Unternehmen, die die Beihilfe erhalten; auch diese Bestimmung hat die italienische Regierung nicht geltend gemacht. Diese Bestimmung muß bei der Prüfung jeglichen regionalen oder branchenspezifischen Beihilfeprogramms eng ausgelegt werden. Ausnahmen vom Grundsatz der Unvereinbarkeit von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt nach Artikel 92 Absatz 1 sind nur zulässig, wenn die Kommission zu dem Schluß gelangt, daß das freie Spiel der Marktkräfte ohne die fragliche Beihilfe nicht von selbst dafür sorgen wird, daß die begünstigten Unternehmen tätig werden, um eines der in diesen Ausnahmen genannten Ziele zu verwirklichen.

Die Einführung einer Beihilfe ohne Gegenleistung würde auch bedeuten, bestimmten Mitgliedstaaten ungebührende Vorteile einzuräumen, die den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb verfälschen, ohne daß nachgewiesen werden müßte, daß dies im Interesse der Gemeinschaft liegt.

Eine Beihilferegelung, die nicht dazu beiträgt, die in den Ausnahmen des Artikels 92 Absatz 3 genannten Ziele zu erreichen, dient — auch schon deshalb, weil sie keine Gegenleistung umfaßt — nur dazu, die finanzielle Situation der entsprechenden Unternehmen zu verbessern.

Es besteht kein Anhaltspunkt dafür, daß von den begünstigten Unternehmen irgendeine Gegenleistung erwartet wird.

Es wird daher davon ausgegangen, daß die Beihilferegelung aufgrund ihres Anwendungsbereichs (alle nationalen Unternehmen eines bestimmten Wirtschaftszweigs ungeachtet ihres Sitzes) nicht die Förderung der regionalen Entwicklung im Sinne des Artikels 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) zum Ziel hat.

Die Regelung betrifft auch weder ein wichtiges Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse noch dient sie der Behebung einer beträchtlichen Störung im italienischen Wirtschaftsleben im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b).

Zu Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c), in dem es auch um Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige geht, wäre zu bemerken, daß die fragliche Beihilfe, die allen Güterkraftverkehrsunternehmen gewährt werden kann, nicht mehr als eine Betriebsbeihilfe darstellt, die nach allgemeiner Ansicht als solche nicht die Bedingungen des Buchstabens c) erfüllt; das Fehlen jeglicher Gegenleistung macht es zudem unmöglich anzunehmen, daß die Beihilfe die „Entwicklung" fördert.

Die Tatsache, daß die Subvention von der Fahrzeuggröße abhängt, ändert nichts an den angeführten Argumenten.

[1] Siehe Protokolle vom 13. 4. 1990 und vom 15. 11. 1990, auf die die italienischen Behörden in ihrem Antwortschreiben verwiesen haben.
[2] ABl. Nr. L 118 vom 9. 5. 1990, S. 42.
[3] Slg. 1991, S. I-4437.

V

Gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages hätte die Kommission von der Beihilfe unterrichtet werden müssen. Da die italienische Regierung dies unterlassen hat, konnte die Kommission vor der Umsetzung der Maßnahme keine Stellungnahme abgeben. Da Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages nicht nachgekommen wurde, ist die Beihilfe gemäß Gemeinschaftsrecht seit ihrer ersten Vergabe als unrechtmäßig gewährt anzusehen.

In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß der verbindliche Charakter der Verfahrensregeln des Artikels 93 Absatz 3, deren Einhaltung aus dem Gesichtspunkt der öffentlichen Ordnung von Bedeutung ist und deren unmittelbare Wirkung in den Urteilen des Gerichtshofs vom 19. Juni 1973 in der Rechtssache 77/72 [1], vom 11. Dezember 1973 in der Rechtssache 120/73 [2], vom 22. März 1977 in der Rechtssache 78/76 [3] und vom 21. November 1991 in der Rechtssache C-354/90 [4] anerkannt wurde, so beschaffen ist, daß die Unrechtmäßigkeit der Beihilfe nicht durch nachfolgende Maßnahmen behoben werden kann.

Darüber hinaus kann die Kommission dann, wenn eine Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist, von der Möglichkeit Gebrauch machen, die ihr das Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 1973 in der Rechtssache 70/72 [5] eingeräumt hat und die von den Urteilen vom 24. Februar 1987 und vom 20. September 1990 in den Rechtssachen 310/85 [6] und C-5/89 [7] bestätigt wurde, und von den Mitgliedstaaten verlangen, sämtliche unrechtmäßig gewährten Beihilfen von den Empfängern zurückzufordern.

Die von dem Dekret eingeführte Beihilfe ist daher aufzuheben und zurückzuzahlen.

Die Rückzahlung hat nach den Verfahren und Vorschriften des italienischen Rechts zu erfolgen; hierzu gehören insbesondere die Verfahren und Vorschriften für Verbindlichkeiten gegenüber dem Staat, wobei die Zinsen ab dem Tag berechnet werden, an dem die Beihilfe gewährt wurde. Dies dürfte erforderlich sein, um die vorherige Lage wiederherzustellen, indem alle finanziellen Vorteile rückgängig gemacht werden, die die Firmen seit der Zahlung der rechtswidrigen Beihilfe erhalten haben (Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1990, Rechtssache C-147/87, Randnummer 66 [8]).

Es ist daran zu erinnern, daß die Rückzahlung einer rechtswidrig gezahlten Beihilfe die logische Folge der Feststellung ihrer Unrechtmäßigkeit ist (vgl. Rechtssache C-142/87 oben) —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die gewerbsmäßigen Güterkraftverkehrsunternehmen in Italien in Form einer Anrechnung auf die Einkommen-, Gemeinde- oder Mehrwertsteuer gewährte Beihilfe, die mit dem Ministerialdekret vom 28. Januar 1992 eingeführt wurde, ist insofern unrechtmäßig, als sie unter Verstoß gegen die Verfahrensregeln des Artikels 93 Absatz 3 des EWG-Vertrages gewährt wird. Die Beihilfe ist außerdem im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 des EWG-Vertrages mit dem Gemeinsamen Markt insofern unvereinbar, als sie weder die Ausnahmeregelungen des Artikels 92 Absätze 2 und 3 noch die Voraussetzungen der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 erfüllt.

Artikel 2

Die italienische Regierung muß die in Artikel 1 genannte Beihilfe abschaffen und dafür sorgen, daß die gewährte Beihilfe binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung zurückgefordert wird. Die Rückzahlung hat nach den Verfahren und Vorschriften des italienischen Rechts zu erfolgen; hierzu gehören insbesondere die Verfahren und Vorschriften für Verzugszinsen bei Verbindlichkeiten gegenüber der Regierung, wobei die Zinsen ab dem Tag berechnet werden, an dem die rechtswidrige Beihilfe gewährt wurde.

Artikel 3

Die italienische Regierung unterrichtet die Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung von den Maßnahmen, die sie getroffen hat, um dieser Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 9. Juni 1993

Für die Kommission

Abel MATUTES

Mitglied der Kommission

---

(1) Capolongo gegen Azienda Agricola Maya, Slg. 1973, 611.
(2) Lorenz gegen Deutschland, Slg. 1973, 1471.
(3) Steinike und Weilig gegen Deutschland, Slg. 1977, 595.
(4) Fédération Nationale du Commerce Extérieur de Produits Alimentaires gegen Frankreich, Slg. 1991, I-5505.
(5) Kommission gegen Deutschland, Slg. 1973, 813.
(6) Deufil gegen Kommission, Slg. 1987, 901.
(7) Kommission gegen Deutschland, Slg. 1990, I-3437.
(8) Belgien gegen Kommission, Slg. 1990, I-959.