II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 9 juni 1993

inzake Staatssteun C 32/92 (ex NN 67/92) — Italië (belastingkrediet ten behoeve van het beroepsvervoer van goederen over de weg)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(93/496/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste alinea,

Na belanghebbenden overeenkomstig genoemd artikel te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken,

Overwegende hetgeen volgt:

I

Bij brief van 15 april 1992 verzocht de Commissie Italië gedetailleerde inlichtingen over de volgende regeling tot invoering van een belastingkrediet voor de wegvervoersector:

„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].

Op grond van de informatie waarover zij beschikte, was de Commissie van oordeel dat de regeling onder artikel 92, lid 1, van het Verdrag viel.

Daar de brief van 15 april 1992 onbeantwoord was gebleven, werd op 6 mei 1992 een herinnering verstuurd die bij brief van 4 augustus 1992 werd beantwoord. De hierin verstrekte informatie heeft de twijfel betreffende de onverenigbaarheid van de regeling met de gemeenschappelijke markt niet weggenomen.

Daar Italië niet aan de in artikel 93, lid 3, neergelegde verplichting tot voorafgaande kennisgeving heeft voldaan, is de regeling onwettig ingevoerd. Aangezien de Commissie verder van oordeel was dat de regeling niet verenigbaar was met de gemeenschappelijke markt in de zin van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren [2], laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3578/92 [3], noch in aanmerking komt voor een van de afwijkingen waarin in artikel 93, leden 2 en 3, is voorzien, heeft zij besloten de in artikel 93, lid 2, bedoelde procedure in te leiden.

Bij brief van 26 oktober 1992 maande zij Italië aan haar opmerkingen te maken en de gevraagde gedetailleerde inlichtingen te verstrekken. Op 12 februari is een herinnering verzonden. Met de publikatie van de brief aan Italië [4] werd de overige Lid-Staten en andere belanghebbenden de gelegenheid geboden hun opmerkingen te maken.

II

De Commissie heeft Italië weliswaar bij brieven van 26 oktober 1992 en 12 februari 1993 om gedetailleerde inlichtingen over de regeling gevraagd, maar een antwoord is uitgebleven.

[1] Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana van 31. 1. 1992, Serie generale, nr. 25, blz. 13.

[2] PB nr. L 130 van 15. 6. 1970, blz. 1.
[3] PB nr. L 364 van 12. 12. 1992, blz. 11.
[4] PB nr. C 316 van 3. 12. 1992, blz. 7.

In deze omstandigheden, een gevolg van het gebrek aan medewerking vanwege Italië, is de Commissie niettemin verplicht de lopende procedure af te sluiten met een beslissing op grond van de beschikbare informatie (Arresten van het Hof van Justitie van 14 februari 1990 in zaak C-301/87, Frankrijk/Commissie (Boussac) (1) en van 10 juli 1986 in zaak 234/84, België/Commissie (Meura) (2)).

Geen van de overige Lid-Staten of andere belanghebbenden heeft opmerkingen gemaakt.

III

Krachtens het Italiaanse decreet van 28 januari 1992 komen ondernemingen voor het vervoer van goederen over de weg, ongeacht hun rechtsvorm, in 1992 in aanmerking voor een belastingkrediet op de inkomstenbelasting, de gemeentebelasting of de belasting op de toegevoegde waarde. De regeling is uitsluitend van toepassing op voertuigen van meer dan 3 500 kg, in gebruik bij ondernemingen die op 31 december 1991 waren ingeschreven in het bij Wet nr. 298 van 6 juni 1974 ingestelde nationaal register voor het vervoer van goederen over de weg.

Op de begroting voor 1992 is hiervoor 275 miljard lire (179 miljoen ecu) opgenomen. De Commissie heeft begrepen dat dit bedrag reeds in 1990 was vastgesteld en dat binnenkort over een aanvullend bedrag van 300 miljard lire (195 miljoen ecu) zal worden gestemd, waardoor in totaal 374 miljoen ecu ter beschikking komt. Volgens berekeningen van de Commissie zal het eerste bedrag van 179 miljoen ecu niet volstaan om aan alle aanvragen te voldoen, maar zou het verwachte totaalbedrag van 374 miljoen ecu een saldo van 50 miljoen ecu vertonen.

De hoogte van de steun die aan een onderneming wordt toegekend, hangt af van het aantal en de grootte van de voertuigen. De steun is beperkt tot 13,5 % van de effectieve uitgaven, zonder BTW, voor brandstof en smeermiddelen, met inachtneming van de volgende plafonds voor het totale gewicht per voertuig, met lading (= maximaal toegestaan gewicht of MTG):

Voertuigencategorie	Lire	Ecu	MTG
A	364 000	237	3 500 kg < MTG < 6 000 kg
B	776 000	505	6 000 kg < MTG < 11 500 kg
C	2 180 000	1 420	11 500 kg < MTG < 24 000 kg
D	3 760 000	2 450	24 000 kg en meer.

Voor het decreet is bij het vaststellen van deze bedragen uitgegaan van een verbruik door bovengenoemde categorieën voertuigen van één liter respectievelijk per 8, 6, 3,5 en 2,2 km. Dit betekent dat bij een prijs voor brandstof van 941,176 lire per liter (0,613 ecu), zonder BTW, op 15 december 1991, het belastingkrediet de brandstofkosten dekt van 3 100 km voor voertuigen van categorie A, van 4 900 km voor voertuigen van categorie B, van 8 100 km voor voertuigen van categorie C en van 8 800 km voor voertuigen van categorie D. Deze cijfers staan tegenover een gemiddelde afstand in het internationale vervoer van 70 000 tot 120 000 km per jaar.

Verder bedraagt de tegemoetkoming voor de jaarlijkse rijtuigenbelasting 88 % voor voertuigen van categorie A, 132 % voor voertuigen van categorie B, 293 % voor voertuigen van categorie C en 505 % voor voertuigen van categorie D. Het belastingkrediet stijgt dus op niet-lineaire wijze met de grootte van het voertuig.

De regeling leidt tot een rechtstreekse toename van de directe netto cash flow voor ondernemingen in één bepaalde bedrijfstak.

Volgens „Europa Transport", een publikatie van de Commissie waarin van de Lid-Staten afkomstige cijfers over het nationale transport worden bekendgemaakt (3), is het intracommunautaire vervoer belangrijk en heeft het de volgende structuur (meest recente beschikbare gegevens: 1989):

Intracommunautair vervoer (1)

Aandeel in % per Lid-Staat (EUR 12 = 100 %) (intracommunautair en nationaal)		Aandeel in % van het totale vervoer
België	12,6	61,2
Denemarken	3,1	34,7
Duitsland	14,4	16,4
Griekenland	1,7	16,1
Spanje	9,7	13,7
Frankrijk	17,5	21,5
Ierland	0,8	23,7
Italië	12,7	13,9
Luxemburg	1,5	89,1
Nederland	17,9	56,3
Portugal	2,6	28,4
Verenigd Koninkrijk	5,4	5,9
EUR 12	100	19,6

(1) Definities: Intracommunautair vervoer: som van bilateraal en cross-trade transport (nationaal vervoer en cabotage niet inbegrepen). Cross-trade transport: vervoer tussen Lid-Staten met voertuigen uit andere Lid-Staten.

Volgens dezelfde bron is het wegvervoer van en naar Italië sneller gegroeid dan vervoer in dit marktsegment door Italiaanse ondernemers en is in vergelijking met andere Lid-Staten het aandeel cross-trade in het verkeer met Italië groot.

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

(3) Het vervoer tussen de Lid-Staten was tot op 1 januari 1993 nog niet volledig geliberaliseerd. Nu het vervoer tussen de Lid-Staten wel vrij is (Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad) zal het intracommunautaire vervoer nog aangroeien.

Volgens de studie die Coopers & Lybrand in oktober 1989 voor de Commissie heeft uitgevoerd, zijn nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg in alle Lid-Staten, behalve Griekenland, nauw met elkaar verbonden. De meeste internationale vervoerders van goederen over de weg zijn ook actief op hun nationale markt, die in de meeste landen aanzienlijk groter is dan de internationale markt. De voertuigen die bij het internationale goederenvervoer worden gebruikt, zijn niet inherent verschillend van de voertuigen die bij het nationale goederenvervoer worden gebruikt. Vervoerders van goederen over de weg kunnen dan ook gemakkelijk van nationaal naar internationaal vervoer overschakelen afhankelijk van de toestand op de respectieve markten. De toestand op de internationale markt voor goederenvervoer over de weg weerspiegelt de toestand op de meer belangrijke, nationale markten.

Artikel 92 van het Verdrag heeft als doel te voorkomen dat de handel tussen de Lid-Staten ongunstig wordt beïnvloed door steunmaatregelen die met openbare middelen worden bekostigd in welke vorm ook en die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of de produktie van bepaalde goederen vervalsen of dreigen te vervalsen. Artikel 92 maakt geen onderscheid tussen de verschillende soorten overheidssteun naar oorzaak of doel. Overheidssteun wordt op grond van de gevolgen gedefinieerd.

De Commissie heeft begrepen dat de bij het decreet vastgestelde steunmaatregelen zijn bestemd voor alle beroepsvervoerders van goederen over de weg, zonder dat het de bedoeling is de betrokken sector te herstructureren en zonder dat regionale belangen op het spel staan. Het enige vereiste waaraan de betrokken vervoerders moeten voldoen is dat zij per 31 december 1991 moesten zijn ingeschreven in het register dat bij Wet nr. 298 van 6 juni 1974 is ingevoerd. Ten gevolge van het decreet wordt dus de financiële situatie van alle nationale ondernemingen in de betrokken sector verbeterd en wordt het marktmechanisme verstoord. Indien een Lid-Staat door middel van financiële steun de positie versterkt van alle nationale ondernemingen in een bepaalde sector die aan de intracommunautaire handel deelnemen, wordt aangenomen dat deze handel hierdoor wordt verstoord.

De steun die volgens het decreet wordt gegeven, houdt simpelweg een bijdrage in de exploitatiekosten in. Opgemerkt dient te worden dat de Commissie altijd afkerig is geweest van dergelijke steun, omdat andere Lid-Staten daardoor tot aanzienlijke kosten gedwongen worden om soortgelijke maatregelen te nemen of omdat hierdoor de problemen van de ene Lid-Staat naar de andere worden doorgeschoven.

De Commissie is voorts van oordeel dat het decreet gevolgen zal hebben die strijdig zijn met de ordelijke aanpassing van de markt voor het goederenvervoer over de weg aan nieuwe, op langere termijn levensvatbare economische structuren en dat het handhaven van de status quo de noodzakelijke aanpassingen zal verhinderen in een sector die, naar algemeen wordt aangenomen, met overcapaciteit te kampen heeft. Derhalve moet worden aangenomen dat de steunmaatregelen waarin het decreet voorziet in strijd zijn met het algemeen belang.

Gezien het bovenstaande wordt geoordeeld dat het decreet de handel tussen de Lid-Staten ongunstig kan beïnvloeden en de mededinging tussen in Italië en in andere Lid-Staten gevestigde vervoerondernemingen, en tussen de vervoerde goederen zal vervalsen.

Dit standpunt wordt echter niet gedeeld door Italië, zoals blijkt uit zijn antwoord van 4 augustus 1992. Italië is van oordeel dat het decreet van 28 januari 1992 geen steunmaatregel van de Staat is, maar een belastingmaatregel. Ter ondersteuning van dit standpunt beklemtoont Italië voorts dat dieselvoertuigen in Italië aan een bijzonder hoge belasting worden onderworpen en dat dit voor de betrokken ondernemingen een belangrijke kostenpost vormt. Verwezen wordt ook naar de voorgenomen harmonisering van de belastingen tussen de Lid-Staten.

Wat het belastingargument en de nationale soevereiniteit ter zake betreft, wenst de Commissie erop te wijzen dat met Staatssteun en belasting verschillende doeleinden worden nagestreefd. Dit betekent dat een nationale maatregel in overeenstemming kan zijn met de belastingwetgeving, maar in strijd met andere voorschriften zoals de artikelen 92 en 93 van het Verdrag. Voorts wordt in artikel 92 geen onderscheid gemaakt tussen steunmaatregelen van de Staat op grond van hun oorzaak of doeleinden, maar wordt overheidssteun slechts op grond van de gevolgen gedefinieerd. Het effect van de regeling is een directe netto cash flow voor ondernemingen in één bepaalde bedrijfstak. Er dient inderdaad ook op te worden gewezen dat uitsluitend in Italië geregistreerde wegvervoerders een beroep kunnen doen op de maatregel. Deze vrachtvervoerders concurreren met vervoerders in andere vervoersectoren en uit andere Lid-Staten. De cash flow ten gevolge van de maatregel leidt duidelijk tot een vervalsing van de mededinging ten gunste van de ontvangers van de steun. Bijgevolg is het niet voldoende aan te voeren dat de maatregelen van fiscale aard zijn of dat daarmede een sociaal doel wordt nagestreefd om ze buiten het toepassingsgebied van artikel 92 te doen vallen. Om deze redenen werden belastingvrijstellingen op sectoriële of regionale basis steeds als steunmaatregelen van de Staat beschouwd.

Gezien het bovenstaande houdt het bedoelde decreet een Staatssteun in in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag.

IV

Aangezien het decreet betrekking heeft op het wegvervoer, dienen de bedoelde steunmaatregelen in overeenstemming te zijn met Verordening (EEG) nr. 1107/70. Overeenkomstig deze verordening, die als doel had ongelijkheden uit te schakelen die de mededingingsvoorwaarden op de vervoermarkt kunnen vervalsen, is het verlenen van steun slechts toegestaan onder welbepaalde voorwaarden. Krachtens artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1107/70 zijn artikel 92, 93 en 94 van het Verdrag onverkort van toepassing op steunmaatregelen in de vervoersector. In artikel 3 zijn de voorwaarden vastgesteld waaronder het verlenen van steun kan worden toegestaan.

De bij het bedoelde decreet ingevoerde steun is echter niet in overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 1107/70.

Volgens artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1107/70 treffen „de Lid-Staten slechts in de hierna genoemde gevallen en onder de volgende voorwaarden coördinatiemaatregelen die de toekenning van steun uit hoofde van artikel 77 van het Verdrag ten gevolge hebben :

(...)

d) tot het in werking treden van communautaire voorschriften betreffende de toegang tot de vervoermarkt, wanneer de steun tijdelijk en bij wijze van uitzondering wordt toegekend om in het kader van een saneringsplan een overcapaciteit te doen verdwijnen, die ernstige structurele moeilijkheden met zich brengt en om aldus een bijdrage te leveren om beter te voldoen aan de behoeften van de vervoermarkt ;".

Volgens Italië bestaat er een groot gebrek aan evenwicht tussen vraag en aanbod op de markt van het wegvervoer, zoals is verklaard in de protocollen tussen de Italiaanse Regering en de betrokken bedrijfsorganisaties (1). De Commissie is echter van oordeel dat niet wordt voldaan aan de overige voorwaarden die volgens Verordening (EEG) nr. 1107/70 aanwezig moeten zijn. Volgens deze verordening zijn concrete resultaten vereist, namelijk een saneringsplan en de verdwijning van overcapaciteit, terwijl de regeling die bij voornoemd decreet wordt ingevoerd ertoe dient de financiële positie van alle ondernemingen in de sector te verbeteren zonder dat van deze ondernemingen wordt verlangd dat zij een tegenprestatie leveren.

Op grond van de overwegingen van de Commissie in Beschikking 90/224/EEG (2), bevestigd bij arrest van het Hof van Justitie van 3 oktober 1991 in zaak C-261/89, Italië/Commissie (3), kan worden geconcludeerd dat de inbreuk voldoende duidelijk is om te besluiten dat het decreet onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt. De Commissie merkt als bijkomend argument op, dat de in artikel 92, leden 2 en 3, van het Verdrag genoemde uitzonderingen niet van toepassing zijn.

In artikel 92, lid 1, van het Verdrag is het beginsel neergelegd dat steunmaatregelen die bepaalde daarin omschreven kenmerken hebben, onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt.

Afwijkingen van dit beginsel, die in artikel 92, lid 2, van het Verdrag zijn omschreven, zijn in dit geval niet van toepassing, gezien de aard en het doel van de steunmaatregelen. Bovendien heeft Italië zich niet op deze uitzonderingen beroepen.

Steunmaatregelen die volgens artikel 92, lid 3, van het Verdrag — een bepaling die evenmin door Italië wordt ingeroepen — verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt, moeten onder meer in het belang van de Gemeenschap zijn en niet slechts in het belang van de begunstigde ondernemingen. Dit lid moet strikt worden geïnterpreteerd wanneer een regionaal of sectorieel hulpprogramma wordt onderzocht. Afwijkingen van de regel dat steunmaatregelen onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt, zoals bepaald in lid 1 van artikel 92, kunnen slechts worden toegestaan indien de Commissie kan vaststellen dat zonder deze steunmaatregelen het vrije spel van de marktkrachten alleen niet voldoende zal zijn om te bewerkstelligen dat de begunstigde ondernemingen het nodige zullen doen om een van de doeleinden te bereiken waarvoor deze uitzonderingen zijn toegestaan.

Steun zonder enige tegenprestatie zou gelijk staan aan het onterecht verlenen van voordelen aan sommige Lid-Staten, waardoor de handel tussen Lid-Staten ongunstig wordt beïnvloed en de mededinging verstoord zonder dat kan worden gesteld dat dit in het belang van de Gemeenschap is.

Steunmaatregelen die er niet toe bijdragen dat de doeleinden van de in artikel 92, lid 3, van het Verdrag bedoelde afwijkingen worden bereikt en waarvoor geen tegenprestaties worden gevraagd, dienen er slechts toe de financiële positie van de betrokken ondernemingen te verbeteren.

Uit niets blijkt dat wordt verwacht dat de ondernemingen die de steun ontvangen een tegenprestatie leveren.

De Commissie is van oordeel dat bedoelde steunmaatregelen, op grond van hun toepassingsgebied, namelijk alle nationale ondernemingen in een bepaalde bedrijfstak, waar zij ook zijn gevestigd, niet kunnen worden geacht de regionale ontwikkeling ten doel te hebben, welk doel in artikel 92, lid 3, onder a) en c), is omschreven.

De steunmaatregelen zijn evenmin gericht op de verwezenlijking van een belangrijk project van Europees belang of op de opheffing van een ernstige verstoring van de Italiaanse economie, in de zin van artikel 92, lid 3, onder b), van het Verdrag.

Wat artikel 92, lid 3, onder c), van het Verdrag betreft, dat eveneens betrekking heeft op steunmaatregelen ter bevordering van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid, zij opgemerkt dat de gewraakte steunmaatregelen, waarvoor alle beroepsvervoerders van goederen over de weg in aanmerking komen, niet meer inhouden dan een bijdrage in de exploitatiekosten. Van een dergelijke steun wordt algemeen aangenomen dat deze niet beantwoordt aan de eisen om voor deze afwijkingsbepaling in aanmerking te komen. Het ontbreken van een tegenprestatie staat eraan in de weg dat wordt geconcludeerd dat de steun de ontwikkeling zal bevorderen.

Het feit dat de financiële steun afhankelijk is van de grootte van de voertuigen, doet niet af aan het voorgaande.

(1) Zie de protocollen van 13. 4. 1990 en 15. 11. 1990 waarnaar door Italië wordt verwezen in de brief van 4. 8. 1992.
(2) PB nr. L 118 van 9. 5. 1990, blz. 42.
(3) Jurispr. 1991, blz. I-4437.

V

Volgens artikel 93, lid 3, van het Verdrag had de Commissie in kennis moeten worden gesteld van de steunmaatregelen. Aangezien Italië heeft nagelaten dit te doen, was de Commissie niet in staat haar standpunt bekend te maken voordat de maatregel van toepassing werd. Aangezien de bepalingen van artikel 93, lid 3, van het Verdrag niet zijn nagekomen, is de steun overeenkomstig het Gemeenschapsrecht onwettig vanaf het moment dat hij is toegekend.

In dit verband dient te worden aangestipt dat het dwingende karakter van de in artikel 93, lid 3, van het Verdrag vastgestelde procedure, waarvan de naleving belangrijk is uit het oogpunt van de openbare orde en waarvan het directe effect is erkend door het Hof van Justitie in zijn arresten van 19 juni 1973 in zaak 77/72 [1], 11 december 1973 in zaak 120/73 [2], 22 maart 1977 in zaak 78/76 [3] en 21 november 1991 in zaak C-354/90 [4], voor gevolg heeft dat de onwettigheid van de betrokken steun niet door maatregelen achteraf kan worden hersteld.

Bovendien kan de Commissie in gevallen waarin steun is verleend die onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, gebruik maken van de optie die haar wordt gelaten in het arrest van het Hof van Justitie van 12 juli 1973 in zaak 70/72 [5], bevestigd door de arresten van 24 februari 1987 in zaak 310/85 [6] en 20 september 1990 in zaak C-5/89 [7], en de Lid-Staten verzoeken alle onwettig verleende steun terug te vorderen van de ontvangende partijen.

Gezien het bovenstaande dient de bij het bedoelde decreet ingevoerde steun te worden ingetrokken en terugbetaald.

Deze terugbetaling dient te geschieden overeenkomstig de procedures en bepalingen van het Italiaanse recht, en met name de bepalingen inzake de moratoire interesten op bedragen die aan de Staat zijn verschuldigd, waarbij de interesten berekend worden vanaf de dag waarop de onwettige steun werd verleend. Om de oorspronkelijke toestand te herstellen, moeten immers alle financiële voordelen die de ontvangers van de onwettige steun hebben genoten sinds de dag waarop de steun werd uitgekeerd, ongedaan worden gemaakt (arrest van het Hof van Justitie van 21 maart 1990, zaak C-142/87, rechtsoverweging 66 [8]).

Er wordt op gewezen dat de terugvordering van ten onrechte ontvangen steun een logisch gevolg is van de vaststelling dat een steunmaatregel onwettig is (zie zaak C-142/87, Tubemeuse),

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De steun voor het beroepsvervoer van goederen over de weg in Italië in de vorm van een belastingkrediet op de inkomstenbelasting, de gemeentebelasting of de BTW, die Italië bij ministerieel decreet van 28 juni 1992 heeft ingevoerd, is onwettig, want toegekend in strijd met de in artikel 93, lid 3, van het EEG-Verdrag vastgestelde procedure. De steun is voorts onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 92, lid 1, van het EEG-Verdrag, aangezien hij aan geen enkele van de in artikel 92, lid 2 en lid 3, genoemde afwijkingsvoorwaarden voldoet, en ook niet aan de voorwaarden van Verordening (EEG) nr. 1107/70 beantwoordt.

Artikel 2

Italië schaft de in artikel 1 genoemde steun af en zorgt ervoor dat de toegekende steun uiterlijk twee maanden na de bekendmaking van deze beschikking is teruggevorderd. De steun dient te worden teruggevorderd overeenkomstig de procedures en bepalingen van het Italiaanse recht, met name de bepalingen inzake de moratoire interesten op bedragen die aan de Staat zijn verschuldigd, waarbij de interesten worden berekend vanaf de dag waarop de onwettige steun werd verleend.

Artikel 3

Italië deelt de Commissie binnen twee maanden vanaf de kennisgeving mee welke maatregelen zijn getroffen om aan deze beschikking te voldoen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 9 juni 1993.

Voor de Commissie
Abel MATUTES
Lid van de Commissie

---

(1) Capolongo, Jurispr. 1973, blz. 611.
(2) Lorenz, Jurispr. 1973, blz. 1471.
(3) Steinike en Weilig, Jurispr. 1977, blz. 595.
(4) Fédération nationale du commerce extérieur des produits alimentaires, Jurispr. 1991, blz. I-5505.
(5) Commissie/Duitsland, Jurispr. 1973, blz. 813.
(6) Denfil, Jurispr. 1987, blz. 901.
(7) Commissie/Duitsland, Jurispr. 1990, blz. I-3437.
(8) België/Commissie (Tubemeuse), Jurispr. 1990, blz. I-959.