

URTEIL DES GERICHTS (Vierte erweiterte Kammer)

4. April 2001 *

In der Rechtssache T-288/97

Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, vertreten durch R. Fusco und M. Maresca, avvocati, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch P. F. Nemitz und P. Stancanelli als Bevollmächtigte im Beistand von M. Moretto, avvocato, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Italienisch.

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung 98/182/EG der Kommission vom 30. Juli 1997 über von der Region Friaul-Julisch Venetien 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 P. Mengozzi, des Richters R. García-Valdecasas, der Richterin V. Tiili sowie der Richter R. M. Moura Ramos und J. D. Cooke,

Kanzler: G. Herzig, Verwaltungsrat

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 13. Dezember 2000,

folgendes

Urteil

Rechtlicher Rahmen und Sachverhalt

- 1 Mit ihrer Entscheidung 98/182/EG vom 30. Juli 1997 über von der Region Friaul-Julisch Venetien gewährte Beihilfen an Güterkraftverkehrsunternehmen

der Region (ABl. 1998, L 66, S. 18, im Folgenden: angefochtene Entscheidung) hat die Kommission einen Teil dieser Beihilfen für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt und ihre Rückforderung nebst Zinsen angeordnet. Diese Beihilfen wurden aufgrund einer der Kommission nicht gemeldeten regionalen Beihilferegulation an kleine Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mit Sitz in der Region Friaul-Julisch Venetien gezahlt, die zumeist örtliche oder regionale Transporte mit einem einzigen Fahrzeug durchführen.

Rechtlicher Rahmen

- 2 Die allgemeinen Bestimmungen über staatliche Beihilfen in den Artikeln 92 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 87 EG) sowie 93 und 94 EG-Vertrag (jetzt Artikel 88 EG 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) sowie die Artikel 77 und 94 EG-Vertrag gestützt ist, bekräftigt in ihrem Artikel 2, dass die Artikel 92 bis 94 EG-Vertrag für den betreffenden Bereich gelten, und legt ferner bestimmte besondere Regeln für diese Beihilfen fest, soweit sie 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 EG-Vertrag führen.

- 4 Für die Koordinierung des Verkehrs erlaubt es Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 unter bestimmten Voraussetzungen, 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. Außerdem sind nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e unter bestimmten Voraussetzungen Beihilfen zur Förderung des kombinierten Verkehrs zulässig.

- 5 Im Rahmen der Schaffung einer gemeinschaftlichen Verkehrspolitik wurde 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. Im Rahmen dieser Kontingentierung berechtigten die Gemeinschaftsgenehmigungen ihre Inhaber für die Dauer eines Jahres zum Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten. Diese Regelung blieb bis zum 1. Januar 1993 in Kraft; an diesem Tag wurde diese Tätigkeit durch die 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. 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 bis zur endgültigen Einführung der vollständigen Liberalisierung der Kabotage ab dem 1. Juli 1998 vor.

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 eingeführte 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 (im Folgenden: 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 Referenzzinssatzes 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. Euro). 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. Euro) 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. Euro); 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. Euro) 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 den kombinierten Verkehr bestimmt, und zwar für den Erwerb von Wechselbehältern und entsprechenden Haltevorrichtungen auf Fahrzeugen und Sattelanhängern für den kombinierten Verkehr. Nach diesen Informationen entsprachen diese Beihilfen 10 % bis 15 % des Gesamtbetrags der gewährten Beihilfen (Abschnitt II und Abschnitt VIII, 7. und 8. Absatz, der angefochtenen Entscheidung).

- 13 Nach der angefochtenen Entscheidung (Abschnitt II, 9. Absatz) haben die italienischen Behörden in ihren Stellungnahmen an die Kommission wiederholt unterstrichen, dass die Gewährung der Beihilfen 1995 aufgrund der Stellungnahme der Kommission zu den fraglichen Beihilferegelungen eingestellt worden sei.

Verwaltungsverfahren und Inhalt der angefochtenen Entscheidung

- 14 Nachdem die Kommission anlässlich 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 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.
- 16 Mit Schreiben vom 14. Februar 1997 teilte die Kommission der italienischen Regierung ihren Beschluss mit, das Verfahren gemäß Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag 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 Stellung-

nahme 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, im Folgenden: Ergänzungsbericht).

- 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 Regionalbeihilferegulungen verwendeten Bezugssatz ab dem Zeitpunkt der Beihilfeleistung bis zur tatsächlichen Rückzahlung.

...“

- 18 In den Gründen der angefochtenen Entscheidung unterscheidet die Kommission zwischen dem Markt des ausschließlich inländischen, regionalen oder örtlichen Güterkraftverkehrs und demjenigen des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (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 EG-Vertrag 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 eingestufteten 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 erteilt werden könne, der Beihilfen zur Förderung des kombinierten Verkehrs betrifft. Die übrigen Beihilfen hingegen (im Folgenden: 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. Ebenso wenig komme eine Freistellung, wie sie in Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a und c EG-Vertrag für Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung bestimmter Gebiete vorgesehen sei, in Betracht, da 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 EG-Vertrag 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).

Im Zusammenhang stehende Verfahren

- 23 Mit Klageschrift, die am 28. Oktober 1997 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat die Italienische Republik Klage erhoben auf Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung, hilfsweise auf Nichtigerklärung dieser Entscheidung, soweit sie in Artikel 5 die Rückforderung der ab dem 1. Juli 1990 gewährten Beihilfen anordnet (Rechtssache C-372/97).

- 24 Mit Schriftsätzen, die zwischen dem 12. Dezember 1997 und dem 26. Januar 1998 bei der Kanzlei des Gerichts eingereicht worden sind, haben 151 Unternehmen, die von der Region Friaul-Julisch Venetien Beihilfen erhalten hatten, ebenfalls Klagen auf Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung erhoben. Diese Klagen sind durch Beschluss des Präsidenten der Ersten erweiterten Kammer vom 16. Juni 1998 verbunden worden. Die mündliche Verhandlung hat am 15. September 1999 stattgefunden. Mit Urteil vom 15. Juni 2000 hat das Gericht Artikel 2 der angefochtenen Entscheidung 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; es hat weiter Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung für nichtig erklärt, soweit er die Italienische Republik zur Rückforderung dieser Beihilfen verpflichtet. Im Übrigen hat es die Klage abgewiesen (Urteil in den 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 u. a./Kommission, Slg. 2000, II-2319). Dieses Urteil ist Gegenstand eines beim Gerichtshof anhängigen Rechtsmittels (Rechtssache C-298/00 P).

Verfahren und Anträge der Parteien

- 25 Mit Klageschrift, die am 10. November 1997 bei der Kanzlei des Gerichts eingetragen worden ist, hat die Klägerin die vorliegende Klage erhoben.
- 26 Mit am 19. Februar 1998 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangenem Schriftsatz hat die Kommission gemäß Artikel 114 § 1 der Verfahrensordnung des Gerichts eine Einrede der Unzulässigkeit erhoben. Das Gericht hat gemäß Artikel 114 § 3 seiner Verfahrensordnung am 14. Juli 1998 beschlossen, die auf die Prüfung dieser Einrede beschränkte mündliche Verhandlung zu eröffnen. Die Einrede ist durch Urteil des Gerichts vom 15. Juni 1999 in der Rechtssache T-288/97 (Region autonome Friuli-Venezia Giulia/Kommission, Slg. 1999, II-1871) zurückgewiesen worden.
- 27 Nach der Verkündung dieses Urteils hat die Klägerin keine Erwiderung innerhalb der vorgesehenen Frist eingereicht; das schriftliche Verfahren wurde am 10. Fe-

bruar 2000 geschlossen. Auf Aufforderung des Gerichts hat die Klägerin sodann am 4. September 2000 schriftliche Erklärungen zu den Auswirkungen des Urteils Alzetta u. a./Kommission auf den vorliegenden Fall eingereicht. Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht (Vierte erweiterte Kammer) beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen.

28 Die Parteien haben in der Sitzung vom 13. Dezember 2000 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

29 Die Klägerin beantragt,

— die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;

— hilfsweise, Artikel 5 dieser Entscheidung für nichtig zu erklären, der die Rückforderung der ab 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen zuzüglich Zinsen anordnet;

— der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

30 Die Kommission beantragt,

— die Klage insgesamt abzuweisen;

— der Klägerin die Kosten aufzuerlegen.

- 31 Die Kommission hat in der mündlichen Verhandlung zu den Auswirkungen des Urteils Alzetta u. a./Kommission auf den vorliegenden Fall Stellung genommen. Sie hat ihren Antrag auf Klageabweisung insoweit zurückgenommen, als er auf die Nichtigklärung von Artikel 2 der angefochtenen Entscheidung, soweit dieser die nach dem 1. Juli 1990 an ausschließlich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätige Unternehmen gezahlte Beihilfen für rechtswidrig erklärt, und von Artikel 5 dieser Entscheidung, soweit dieser die Rückforderung dieser Beihilfen durch die Italienische Republik anordnet, gerichtet ist.

Zur Begründetheit

- 32 Zur Stützung ihres Antrags auf Nichtigklärung führt die Klägerin mehrere Klagegründe an, die wie folgt neu zu ordnen und zu prüfen sind: Sie macht erstens einen Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, den Grundsatz der Rechtssicherheit und die Begründungspflicht, zweitens einen Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag und gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben d und e der Verordnung Nr. 1107/70 und einen Begründungsmangel sowie weiter geltend, dass es unmöglich sei, die in der angefochtenen Entscheidung für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärten Beihilfen von den damit unvereinbaren Beihilfen zu unterscheiden und damit diese Entscheidung durchzuführen; drittens macht sie eine verfehlte Einstufung der streitigen Beihilfen als neue Beihilfen und viertens einen Verstoß gegen die Grundsätze des Vertrauensschutzes und der Verhältnismäßigkeit sowie das Fehlen einer Begründung bezüglich der Rückforderung der Beihilfen geltend.

Zum Verstoß gegen Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag, den Grundsatz der Rechtssicherheit und die Begründungspflicht

Vorbringen der Parteien

- 33 Die Klägerin trägt vor, die streitigen Beihilfen hätten einen ganz geringen Umfang und seien für kleine und mittlere Unternehmen bestimmt. Sie seien daher nicht geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. In ihrer Stellungnahme zum Urteil Alzetta u. a./Kommission bezeichnet sie dieses Urteil (Randnrn. 84 ff.) als insoweit widersprüchlich. Das Gericht stelle dort nämlich fest, dass trotz des ganz niedrigen Betrages der streitigen Beihilfen und der verhältnismäßig geringen Größe der begünstigten Unternehmen eine Auswirkung dieser Beihilfen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht auszuschließen sei, und führe das Urteil vom 30. April 1998 in der Rechtssache T-214/95 (Vlaams Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717, Randnr. 49) an, in dem es festgestellt habe, 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“. Es könne jedoch nicht gesagt werden, dass in einem Wirtschaftszweig, in dem, wie beim grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr bis 1992 und bei der Kabotage bis 1998, der Marktzugang einer Kontingentierung unterlegen habe, „ein lebhafter Wettbewerb herrscht“.
- 34 Zur Stützung dieser Auffassung hat die Klägerin in der mündlichen Verhandlung in Beantwortung einer Frage des Gerichts darauf hingewiesen, dass die in der Region ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen außerordentlich zahlreich seien, während der Italienischen Republik nur verhältnismäßig wenige Transportgenehmigungen erteilt worden seien. Insbesondere übten die meisten Unternehmen der Region, von denen es Tausende gebe, ihre Tätigkeit mit nur einem Fahrzeug aus und seien für grenzüberschreitende Transporte nicht ausgerüstet. Die größten Unternehmen betrieben 100 bis 150 Fahrzeuge, was in den übrigen

Mitgliedstaaten kleinen Güterkraftverkehrsunternehmen entspreche. Im Rahmen der für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr geltenden Kontingentierungsregelung seien der Italienischen Republik indessen — im Jahr 1992 — höchstens 7 770 Genehmigungen erteilt worden. Diese Zahl liege deutlich unter derjenigen der vorangegangenen Jahre. Im Bereich der Kabotage seien 1993 3 520 Genehmigungen erteilt worden; diese Zahl sei bis zur vollständigen Liberalisierung des Marktes am 1. Januar 1998 jährlich um 30 % gestiegen. Unter diesen Umständen sei der Wettbewerb im Rahmen der Kontingentierungsregelungen äußerst eingeschränkt, wenn nicht sogar völlig inexistent gewesen.

- 35 Außerdem müssten die streitigen Beihilfen logischerweise wie von der Anmeldepflicht befreite so genannte „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) angesehen werden, der durch die Mitteilung vom 6. März 1996 über geringfügige Beihilfen (ABl. C 68, S. 9) geändert und durch den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen vom 23. Juli 1996 (ABl. C 213, S. 4) ersetzt worden sei. Indem die Kommission in der angefochtenen Entscheidung (Abschnitt VII, 2. Absatz) lediglich auf den allgemeinen Gehalt der genannten Bestimmungen verwiesen und die im Transportsektor gewährten Beihilfen vom Geltungsbereich der „De-minimis“-Regel ausgenommen habe, weil sie besonderen Vorschriften unterlägen, habe sie ihre Begründungspflicht und den Grundsatz der Rechtssicherheit verletzt. Im Bereich der staatlichen Beihilfen sei die Kommission nämlich unabhängig vom betreffenden Wirtschaftszweig und jedenfalls dann, wenn eine spezifische Regelung nicht bestehe, verpflichtet, sich von den allgemeinen Kriterien leiten zu lassen, die der Wettbewerbspolitik und dem Wettbewerbsrecht zugrunde lägen.

- 36 Außerdem übten nahezu alle Empfänger der streitigen Beihilfen ihre Tätigkeit in den Grenzen ihrer Region aus. In diesem Zusammenhang habe die Kommission nur auf das Risiko einer Auswirkung der Beihilfen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und den Wettbewerb hingewiesen, indem sie festgestellt habe, dass die Unternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien seit dem 1. Juli 1990 grundsätzlich in Wettbewerb mit jedem anderen in Italien oder in der Gemein-

schaft Kabotage durchführenden Transportunternehmen stünden. Sie habe aber insbesondere nicht dargetan, dass bestimmten Gemeinschaftsunternehmen, die Inhaber einer Kabotagegenehmigung seien, durch die streitigen Beihilfen ein Schaden entstanden sei.

37 Überdies hätte die Kommission nachweisen müssen, dass die streitigen Beihilfen die Stellung der Unternehmen gestärkt hätten, die vor dem 31. Dezember 1992, dem Ende des Kontingentierungszeitraums, im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätig gewesen seien. Die Güterkraftverkehrsunternehmen der Region Friaul-Julisch Venetien besäßen jedoch nur einen marginalen Anteil an diesem Markt, so dass eine Auswirkung der streitigen Beihilfen auf diesen unbedeutend gewesen sei.

38 Aus all diesen Gründen seien die Voraussetzungen für eine Anwendung des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag im vorliegenden Fall nicht erfüllt.

39 Die Kommission erwidert, sie habe in der angefochtenen Entscheidung ausdrücklich und genau die Gründe dargelegt, aus denen sie die Auffassung vertreten habe, dass die streitigen Beihilfen geeignet seien, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und den Wettbewerb zu beeinträchtigen. Insbesondere habe sie darin (Abschnitt VII) die Gründe dargelegt, aus denen die „De-minimis“-Regel auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar sei. Außerdem sei sie keineswegs verpflichtet, die tatsächliche Wirkung der streitigen Beihilfen nachzuweisen.

40 In der mündlichen Verhandlung hat die Kommission der Auffassung der Klägerin widersprochen, dass die untersuchten Kontingentierungsregelungen einen Wett-

bewerb fast völlig ausgeschaltet hätten. Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr herrsche nämlich starker Wettbewerb, da sehr viele Genehmigungen erteilt worden seien, die ihre Inhaber zu grenzüberschreitenden Transporten ohne Beschränkung während eines Jahres berechtigt hätten.

Würdigung durch das Gericht

- 41 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass im Bereich der staatlichen Beihilfen die beiden Tatbestandsvoraussetzungen des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag Auswirkung auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und Verzerrung des Wettbewerbs im Allgemeinen untrennbar miteinander verbunden sind. So muss, 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 (Urteil Alzetta u. a./Kommission, Randnr. 81, und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 42 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 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).
- 43 Zu prüfen ist daher, ob diese Beurteilung im Hinblick auf die Umstände des vorliegenden Falles und unter Berücksichtigung der von der Klägerin vorgebrachten Argumente begründet ist.

- 44 Was zunächst das Vorbringen der Klägerin zur geringen Höhe der streitigen Beihilfen angeht, so kann nach gefestigter Rechtsprechung auch eine verhältnismäßig geringfügige Beihilfe den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, wenn — wie im vorliegenden Fall — in der Branche, in der das dadurch begünstigte Unternehmen tätig ist, ein lebhafter Wettbewerb herrscht (Urteil Vlaams Gewest/Kommission, Randnr. 49).
- 45 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 Klägerin in den Grenzen der festgelegten Kontingente eine effektive Wettbewerbssituation zu, die durch die Gewährung der streitigen Beihilfen beeinträchtigt werden konnte, wie das Gericht bereits im Urteil Alzetta u. a./Kommission (Randnr. 92) festgestellt hat. 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 für die Dauer eines Jahres bei grenzüberschreitendem Verkehr und von zwei Monaten bei Kabotageverkehr erteilt. Während dieser Geltungsdauer durften die Inhaber von Genehmigungen für grenzüberschreitenden oder Kabotageverkehr mit einem Fahrzeug ohne Beschränkung Warentransporte zwischen den Mitgliedstaaten ihrer Wahl oder innerhalb des jeweiligen Mitgliedstaats durchführen.
- 46 Überdies ist selbst eine verhältnismäßig geringe Beihilfe wegen der Struktur des Marktes — die im Güterkraftverkehrssektor durch das Vorhandensein vieler kleinerer Unternehmen gekennzeichnet ist — geeignet, die Stellung des begünstigten Unternehmens gegenüber derjenigen seiner Wettbewerber im innergemeinschaftlichen Handel zu stärken. In diesem Zusammenhang kann es daher vorkommen, dass die Auswirkungen einer verhältnismäßig geringen Beihilfe auf den Wettbewerb und den Handel spürbar sind. Eine solche Beihilfe kann daher nicht als geringfügig angesehen werden.
- 47 Da die streitigen Beihilfen geeignet waren, sich auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und den Wettbewerb spürbar auszuwirken, hat die Kommission

zu Recht angenommen, dass die Voraussetzungen des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag im vorliegenden Fall erfüllt seien. Unter diesem Gesichtspunkt verletzt die angefochtene Entscheidung nicht den Grundsatz der Rechtssicherheit. Der Gemeinschaftsrahmen für Beihilfen an kleinere und mittlere Unternehmen vom 20. Mai 1992, der die „De-minimis“-Regel für staatliche Beihilfen an kleinere und mittlere Unternehmen eingeführt hat, und die Mitteilung vom 6. März 1996 über „De-minimis“-Beihilfen schließen nämlich den Transportsektor ausdrücklich vom Anwendungsbereich dieser Regel aus.

- 48 Die Kommission hat schließlich die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt hinreichend begründet, indem sie knapp, aber klar begründet hat, warum die streitigen Beihilfen geeignet seien, 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. Hierzu hat sie in der angefochtenen Entscheidung (Abschnitt VII, 2. Absatz) insbesondere darauf hingewiesen, dass der genannte Gemeinschaftsrahmen für Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen und die „De-minimis“-Regel erst 1992 erlassen worden seien und „gemäß Ziffer 2.2 des Gemeinschaftsrahmens nicht für den Verkehrsbereich [gelten], da hier eigene Wettbewerbsvorschriften bestehen“.
- 49 Was zweitens die Rüge des fehlenden Nachweises einer tatsächlichen Auswirkung der streitigen Beihilfen auf den innergemeinschaftlichen Handel und den Wettbewerb angeht, so erfüllen staatliche Beihilfen die Tatbestandsvoraussetzungen des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag schon dann, wenn sie den Wettbewerb zu verfälschen drohen und geeignet sind, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen (Urteil Alzetta u. a./Kommission, Randnr. 80, und die dort angeführten Urteile).
- 50 Es oblag somit entgegen der Auffassung der Klägerin nicht der Kommission, nachzuweisen, dass die streitigen Beihilfen die Wettbewerbsstellung bestimmter Transportunternehmen beeinträchtigt hatten.

- 51 Was im Übrigen das Vorbringen der Klägerin 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 Aussichten der in den anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Erzeugnisse auf den Markt dieses Mitgliedstaats auszuführen, verringern.
- 52 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 Kobotagemarkts am 1. Juli 1990 ausschließen könne.
- 53 Für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, der seit 1969 dem Gemeinschaftswettbewerb teilweise geöffnet und seit dem 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 Verkehrsart nur sehr schwach beteiligt seien, so dass der von ihnen ausgehende 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 EG-Vertrag im Bereich des Güterkraftverkehrs nicht ausschließen könne, hat die Kommission zu Recht festgestellt, dass die

streitigen Beihilfen die Finanzlage und damit die Handlungsmöglichkeiten der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs der Region Friaul-Julisch Venetien gegenüber ihren Wettbewerbern stärkten und deshalb den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnten.

- 54 Somit konnte der Umstand, dass die meisten durch die streitigen Beihilfen Begünstigten im Wesentlichen auf lokaler Ebene tätig sind und dass Kontingentierungsregelungen gelten, nicht ausschließen, dass diese Beihilfen Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und den Wettbewerb hatten, wie das Gericht bereits im Urteil Alzetta u. a./Kommission (Randnrn. 91 bis 97) festgestellt hat.
- 55 Aus all diesen Gründen sind die Klagegründe des Verstoßes gegen Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit sowie der unzureichenden Begründung als unbegründet zurückzuweisen.

Zum Verstoß gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben d und e der Verordnung Nr. 1107/70, Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag und die Begründungspflicht sowie zur Rüge, es sei unmöglich, die in der angefochtenen Entscheidung für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärten Beihilfen von den damit unvereinbaren Beihilfen zu unterscheiden und damit diese Entscheidung durchzuführen

Vorbringen der Beteiligten

- 56 Die Klägerin macht geltend, indem die Kommission festgestellt habe, dass die meisten streitigen Beihilfen nicht die Voraussetzungen für die Ausnahmen des

Artikels 3 Absatz 1 Buchstaben d und e der Verordnung Nr. 1107/70 und der Freistellung nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag erfüllten, habe sie gegen diese Bestimmungen verstoßen und die angefochtene Entscheidung insoweit nicht hinreichend begründet.

- 57 Sie hält die angefochtene Entscheidung erstens insoweit für unzutreffend, als es darin heiße, dass die streitigen Beihilfen nicht die Freistellungsvoraussetzungen von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 erfüllten, da sie nicht im Rahmen eines Sanierungsplans für den betreffenden Wirtschaftszweig im Sinne dieses Artikels gewährt würden und nicht zum Ziel hätten, Überkapazitäten in diesem Wirtschaftszweig zu beseitigen. Entgegen den Behauptungen der Kommission gehörten alle diese Beihilfen zu einem dieser mitgeteilten wirksamen Vorhaben zur Umstrukturierung des Güterkraftverkehrssektors, bei dem die Gemeinschaftsvorschriften beachtet worden seien. Zudem dienten die Beihilfen für das Leasing von Neufahrzeugen nicht einer Erhöhung der Kapazität — diese sei aufgrund der Lizenzregelung eingefroren —, sondern einer qualitativen Umstrukturierung insbesondere zu dem Zweck, eine Überbeanspruchung der Produktionsmittel und des Personals zu beenden, die zu negativen Auswirkungen im Sicherheitsbereich geführt habe.
- 58 Zweitens führt die Klägerin zu den Beihilfen zur Finanzierung von Ausrüstungen für den kombinierten Verkehr, für die eine Freistellung nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung Nr. 1107/70 gelte, in ihrer Stellungnahme zu den Auswirkungen des Urteils *Alzetta u. a./Kommission* aus, diese Frage habe das Gericht in diesem Urteil nicht zu prüfen gehabt. Die Kommission habe einen Beurteilungsfehler begangen, indem sie gemeint habe, nur 10 % bis 15 % der streitigen Beihilfen könnten unter diese Freistellung fallen. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung Nr. 1107/70 beziehe sich allgemein auf Beihilfen für „Investitionen in ortsfeste und bewegliche Umschlaganlagen“. Diese Voraussetzung werde aber von allen streitigen Beihilfen erfüllt. Hierzu hätten die italienischen Behörden klargestellt, dass der von ihnen für die Beihilfen zur Finanzierung von Ausrüstungen für den kombinierten Verkehr genannte Prozentsatz von 10 % bis 15 % der streitigen Beihilfen einen Durchschnittssatz

darstelle und dass es nicht möglich sei, die konkrete Verwendung der finanzierten Ausrüstungen nachzuprüfen, die sowohl für eine Verwendung im Verkehr auf der Straße als auch im kombinierten Verkehr mit Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern für kombinierten Gebrauch in Betracht kämen.

59 Zudem sei es den nationalen und regionalen Behörden unmöglich, die zurückzufordernden Beihilfen zu ermitteln. Da der angefochtenen Entscheidung hinsichtlich der Beihilfen der Kategorie, die in Artikel 3 des verfügenden Teils dieser Entscheidung bezeichnet worden sei, in dem Beihilfen zur Finanzierung von Ausrüstungen für den kombinierten Verkehr für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt worden seien, jede Klarheit fehle, seien diese Behörden zur Durchführung der angefochtenen Entscheidung außerstande.

60 Drittens erfüllten die streitigen Beihilfen die Freistellungsvoraussetzungen des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag. Sie bezweckten eine Förderung der Entwicklung des Wirtschaftszweigs des Verkehrs im Respekt und unter Berücksichtigung der Umweltbelange und der regionalen Besonderheiten. Aufgrund ihrer besonderen geographischen Lage müsse nämlich die Region Friaul-Julisch Venetien wegen des geringen Anteils des von den in dieser Region ansässigen Unternehmen bestrittenen Güterkraftverkehrs am internationalen Markt vor dem Wettbewerb der nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Länder, wie Österreich (bis 1994), Kroatien und Slowenien, geschützt werden. Außerdem gehörten die streitigen Beihilfen zu einem Vorhaben der qualitativen Umstrukturierung der betroffenen Unternehmen, was sich aus der Natur dieser Beihilfen selbst ergebe, die auf die Verwirklichung von gesetzlich genau festgelegten Zielen gerichtet seien. Die Beihilfen würden in einem Sektor gewährt, der nicht durch Überkapazitäten gekennzeichnet sei, wie die Kommission selbst eingeräumt habe. Dem formalen Umstand, dass es keinen ausdrücklich „Umstrukturierungsplan“ genannten Rechtsakt der italienischen nationalen oder regionalen Behörden gebe, könne keinerlei rechtliche Bedeutung beigemessen werden. Vielmehr sei die tatsächliche, konkrete Tragweite der Beihilfemaßnahmen in ihrem wirtschaftlichen Zusammenhang zu beurteilen. Im vorliegenden Fall seien die streitigen Beihilfen, die degressiv gestaltet seien, sich auf einen geringen Betrag beliefen und zumeist für sehr kleine Unternehmen bestimmt seien, nicht geeignet, die Handels-

bedingungen in einer Weise zu verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufe. Im Übrigen habe die Klägerin die in den Jahren 1994 und 1995 gestellten Anträge nicht beschieden.

- 61 In ihrer Stellungnahme zum Urteil *Alzetta u. a./Kommission* und in der mündlichen Verhandlung — in Beantwortung einer Frage des Gerichts — hat die Klägerin den Standpunkt vertreten, die Kommission habe im Entwurf einer Verordnung (EG) über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen (ABl. 2000, C 89, S. 15) selbst eingeräumt, dass die kleineren Transportunternehmen gewährten Beihilfen als im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 EG mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar anzusehen seien. Denn nach diesem Entwurf einer Verordnung über kategoriebezogene Freistellungen, der aufgrund der Ermächtigung der Kommission aus der Verordnung (EG) Nr. 994/98 des Rates vom 7. Mai 1998 über die Anwendung der Artikel 92 und 93 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen (ABl. L 142, S. 1) angenommen worden sei, gehöre der Transportsektor nicht zu den Sektoren, die vom Anwendungsbereich der Freistellung ausgenommen seien.
- 62 Die Kommission vertritt erstens die Auffassung, die Tatbestandsvoraussetzungen des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70, die das Bestehen einer Überkapazität, die ernste strukturelle Schwierigkeiten im Transportsektor zur Folge habe, und eines Sanierungsplans betreffen, seien im vorliegenden Fall nicht erfüllt.
- 63 Zweitens weist sie die Auslegung der Klägerin zurück, wonach die Ausnahme des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung Nr. 1107/70 auch alle nach den streitigen Gesetzen gewährten Beihilfen einschließlich derjenigen, die für die Erneuerung des Fuhrparks bestimmt gewesen seien, hätte erfassen müssen.
- 64 Drittens sei Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag dahin auszulegen, dass sektorbezogene Beihilfen nur dann als zulässig angesehen werden könnten, wenn

ihre nachteiligen Folgen für Handel und Wettbewerb durch konkrete Vorteile für das gemeinsamen Interesse ausgeglichen würden und dieser Ausgleich in einem gemeinschaftsrechtlichen Rahmen und nicht nur aus der Sicht eines einzigen Mitgliedstaats erfolge (Urteil des Gerichts vom 15. September 1998 in den Rechtssachen T-126/96 und T-127/96, Breda Fucine Meridionali/Kommission, Slg. 1998, II-3437, Randnrn. 97 ff., und Urteil des Gerichtshofes vom 17. September 1980 in der Rechtssache 730/79, Philip Morris/Kommission, Slg. 1980, 2671, Randnr. 26). So gesehen könne die Ausarbeitung eines Umstrukturierungsplans, in dem detailliert festgeschrieben sei, welche Vorteile die Zahlung der streitigen Beihilfen für das gemeinsamen Interesse habe, grundsätzlich eine im gemeinsamen Interesse liegende Maßnahme darstellen, die geeignet sei, die verzerrenden Wirkungen dieser Beihilfen für den Wettbewerb und den Handel auszugleichen.

Würdigung durch das Gericht

- 65 Was erstens die Anwendung von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 angeht, so lässt diese Bestimmung — unter bestimmten Voraussetzungen — überhaupt nur Beihilfen zu, die im Rahmen eines Sanierungsplans zum Abbau einer Überkapazität beitragen sollen, die ernste strukturelle Schwierigkeiten zur Folge hat.
- 66 Im vorliegenden Fall deutet indessen nichts in den Akten 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 Wirtschaftszweig 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 wird durch das Vorbringen der Klägerin bestärkt, dass die streitigen

Beihilfen den strukturellen Schwierigkeiten infolge einer Überbeanspruchung von Material und Belegschaft abhelfen sollten.

- 67 Ferner ist festzustellen, dass die betreffenden Beihilferegungen in keiner Weise auf die Notwendigkeit eingehen, die Kapazität des Sektors nicht zu erhöhen, und nichts dafür vorsehen, eine solche Erhöhung zu vermeiden. Außerdem ist die Behauptung der Klägerin, die streitigen Beihilfen gehörten zu einem „Vorhaben“ zur Umstrukturierung des Güterkraftverkehrssektors, ganz allgemein gehalten und erlaubt nicht die Feststellung, dass sich diese Beihilfen in einen Sanierungsplan eingefügt hätten, der diesen Beihilfen vorausgegangen und mit ihrer Durchführung einhergegangen wäre, wie es Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung Nr. 1107/70 verlangt.
- 68 Zweitens ist auch die Ansicht der Klägerin nicht begründet, dass die Kommission gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung Nr. 1107/70 verstoßen habe, indem sie in der angefochtenen Entscheidung die Auffassung vertreten habe, dass nur 10 % bis 15 % der streitigen Beihilfen für den kombinierten Verkehr bestimmt gewesen seien, für die eine Ausnahmeregelung nach dieser Bestimmung in Betracht kommen könne. Die Klägerin meint nämlich nur, dass alle im kombinierten Verkehr verwendeten, auch nicht speziellen, Ausrüstungen von dieser Bestimmung erfasst würden. Diese Auslegung ist jedoch mit dem Wortlaut von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung Nr. 1107/77 unvereinbar, wonach nur für diejenigen Beihilfen eine Freistellung gewährt werden kann, die „den kombinierten Verkehr fördern sollen“, sofern sie insbesondere „Investitionen in ortsfeste und bewegliche Umschlaganlagen“ oder „Investitionen in Spezialausrüstung für den kombinierten Verkehr, die ausschließlich im kombinierten Verkehr eingesetzt wird“, betreffen. Die Auffassung der Klägerin ist auch mit den Zielen dieser Bestimmung unvereinbar, wie sie sich aus der vierten, der fünften und der sechsten Begründungserwägung der Verordnung (EWG) Nr. 3578/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 (ABl. L 364, S. 11) ergeben: baldmöglichste Erreichung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Gemeinschaft durch Förderung des „kombinierten Verkehrs“ insbesondere dann, wenn dieser eine Alternative zu Infrastrukturmaßnahmen bietet, die kurzfristig nicht durchführbar sind, Anreiz für kleine und mittlere Unternehmen, diese Verkehrsart in Anspruch zu nehmen, und Entwicklung von neuen bimodalen Techniken und Umschlagtechniken.

- 69 Überdies gründet sich die Feststellung der Kommission, dass 10 % bis 15 % aller streitigen Beihilfen für die Finanzierung von Ausrüstungen des kombinierten Verkehrs bestimmt gewesen seien, auf Angaben, die von der italienischen Regierung im Verwaltungsverfahren gemacht worden sind.
- 70 Hierzu hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung (Abschnitte II und VIII, jeweils 7. Absatz) eindeutig klargestellt, dass im Rahmen der geprüften Beihilferegelungen die Beihilfen für den kombinierten Verkehr, die nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung Nr. 1107/70 für mit Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag vereinbar erklärt wurden, für den Erwerb von Wechselbehältern und entsprechenden Haltevorrichtungen auf Fahrzeugen und Sattelanhängern für den kombinierten Verkehr bestimmt gewesen seien.
- 71 Somit entbehrt auch die Behauptung der Klägerin jeder Grundlage, es sei unmöglich, in der angefochtenen Entscheidung die für den kombinierten Verkehr bestimmten und deshalb freigestellten Beihilfen von den Beihilfen zu unterscheiden, die für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt worden seien. Entgegen der Auffassung der Klägerin war den italienischen nationalen und regionalen Behörden somit eine Durchführung der angefochtenen Entscheidung nicht unmöglich.
- 72 Drittens ist bezüglich der Ausnahmen zugunsten sektorbezogener Beihilfen nach Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag darauf hinzuweisen, dass im vorliegenden Fall die Beihilfen 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. Die Beihilfen, die nicht zu einem dieser Rahmen gehören, können gleichwohl ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag die Förderung der Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige bezwecken, ohne die Handelsbedingungen in einer den gemeinsamen Interessen zuwiderlaufenden Weise zu verändern.

- 73 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 hat die Kommission die positiven Wirkungen der Beihilfe und die negativen Auswirkungen auf die Handelsbedingungen und die Aufrechterhaltung eines unverfälschten Wettbewerbs gegeneinander abzuwägen (Urteile des Gerichtshofes Philip Morris/Kommission, Randnrn. 24 und 26, und vom 14. September 1994 in den Rechtssachen C-278/92 bis C-280/92, Spanien/Kommission, Slg. 1994, I-4103, Randnr. 51, und 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. 282 und 283).
- 74 Es bleibt indessen zu berücksichtigen, dass Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag 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 eingeführt wird, einen weiten Beurteilungsspielraum einräumt. 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 des Gerichtshofes Philip Morris/Kommission, Randnrn. 17 und 24, vom 21. März 1990 in der Rechtssache C-142/87, Belgien/Kommission [„Tubemeuse“], Slg. 1990, I-959, Randnr. 56, und vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1433, Randnr. 34; Urteil des Gerichts vom 5. November 1997 in der Rechtssache T-149/95, Slg. 1997, II-2031, Randnr. 63).
- 75 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 Unternehmenszusammenschlüssen und Anreize für den kombinierten und intermodalen Verkehr angedeutet, die demnächst von der Regionalverwaltung durchgeführt werden sollten (Ergänzungsbericht, Punkt 2-4, Absatz 2).

- 76 Unter diesen Umständen durfte die Kommission in Abschnitt VIII, 14. Absatz, der angefochtenen Entscheidung, ohne die Grenzen ihres Beurteilungsspielraums zu überschreiten, davon ausgehen, dass die ihr vorliegenden Informationen nicht die Feststellung erlaubten, dass die streitigen Beihilfen mit einer Maßnahme von gemeinsamem Interesse, wie etwa einem Umstrukturierungsplan, einhergingen.
- 77 Außerdem hat die Kommission in Abschnitt VIII, 13. Absatz, der angefochtenen Entscheidung 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 EG-Vertrag nicht gilt (Urteil des Gerichts vom 8. Juni 1995 in der Rechtssache T-459/93, Siemens/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnrn. 77 und 78). Da nämlich die Ersetzung alter Fahrzeuge Kosten verursacht, die alle Güterkraftverkehrsunternehmen normalerweise aufbringen müssen, um weiterhin ihre Dienste zu Wettbewerbsbedingungen auf dem Markt anbieten zu können, haben diese Beihilfen die Finanzsituation der begünstigten Unternehmen künstlich und zu Lasten der Wettbewerber verstärkt.
- 78 Aus alledem ergibt sich, dass die Klagegründe, mit denen ein Verstoß gegen Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben d und e der Verordnung Nr. 1107/70 und gegen Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag sowie ein Begründungsmangel geltend gemacht und mit denen gerügt wird, dass es unmöglich sei, die in der angefochtenen Entscheidung für zulässig erklärten Beihilfen zu erkennen und folglich die angefochtene Entscheidung durchzuführen, zurückzuweisen sind.

Zur irrigen Einstufung der streitigen Beihilfen als neue Beihilfen

Vorbringen der Parteien

- 79 Die Klägerin trägt vor, die streitigen Beihilfen seien als bestehende Beihilfen einzustufen, weil sie mit vor der Liberalisierung der betreffenden Wirtschaftszweige erlassenen Gesetzen der Jahre 1981 und 1985 eingeführt worden seien. Indem sie sie in der angefochtenen Entscheidung als neue Beihilfen qualifiziert habe, habe die Kommission einen schweren Verstoß gegen die Verfahrensvorschriften des Artikels 93 EG-Vertrag begangen.
- 80 Erst mit der vollständigen Wettbewerbsöffnung des Güterkraftverkehrsmarktes am 1. Januar 1993 und des Kobotagemarktes am 1. Juli 1998 hätten sich nämlich die in diesen beiden Sektoren gewährten Beihilfen auf den Handel auswirken und als „Beihilfen“ im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag qualifiziert werden können. Nach seinem Wortlaut und Sinn und Zweck baue aber Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag auf einer Verpflichtung zur vorherigen Anmeldung des „Beihilfevorhabens“ sowie der Verpflichtung auf, dieses Vorhaben nicht vor Abschluss des Kontrollverfahrens durch die Kommission durchzuführen. Somit würden bei vollständiger Liberalisierung eines Sektors die vorher eingeführten Beihilfen von dieser Bestimmung nicht erfasst, soweit sie bereits durchgeführt worden seien.
- 81 In ihrer schriftlichen Stellungnahme zu den Auswirkungen des Urteils *Alzetta u. a./Kommission* verweist die Klägerin darauf, dass das Gericht in diesem Urteil (Randnr. 149) die Einstufung der Beihilfen, die nach dem 1. Juli 1990 an ausschließlich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätige Unternehmen gezahlt worden seien, als neue Beihilfen für fehlerhaft gehalten habe.

- 82 Die Klägerin hält die Einstufung der im internationalen Verkehr tätigen Unternehmen gewährten Beihilfen als neue Beihilfen für unzutreffend; diese Einstufung sei vom Gericht im vorgenannten Urteil mit der Begründung bestätigt worden, dass diese Beihilfen nach der im Jahr 1969 durch die Verordnung Nr. 1018/68 über die Bildung einer Kontingentierungsregelung bewirkten Liberalisierung des Marktes des internationalen Güterkraftverkehrs eingeführt worden seien.
- 83 Es könne nämlich nicht davon ausgegangen werden, dass der Sektor des internationalen Güterkraftverkehrs erst nach seiner vollständigen Liberalisierung durch die mit der am 1. Januar 1993 in Kraft getretenen Verordnung Nr. 881/92 bewirkte Einführung einer Regelung von „Gemeinschaftsgenehmigungen“, nach der für den Zugang zum Markt rein qualitative Kriterien gegolten hätten, dem freien Wettbewerb zugänglich gewesen sei.
- 84 Die Auffassung, dass dann von der Liberalisierung eines Sektors gesprochen werden könne, wenn der Übergang von einer auf quantitativen Kriterien beruhenden Marktregelung auf eine auf qualitativen Kriterien beruhende Marktregelung stattgefunden habe, werde auf einem entsprechenden Gebiet durch die Analyse der mit der Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. L 199, S. 84) eingeführten Gemeinschaftsregelung für öffentliche Aufträge in Bereichen mit Gemeinnützigkeitscharakter bestätigt. Aus der 11., der 13. und der 19. Begründungserwägung dieser Richtlinie gehe hervor, dass die dem Wettbewerb geöffneten Märkte von ihrem Anwendungsbereich ausgenommen seien. In ihrer Mitteilung gemäß Artikel 8 der Richtlinie 93/38 (ABl. 1999, C 129, S. 11) habe die Kommission den Standpunkt eingenommen, dass nach diesem Artikel eine Reihe von Telekommunikationsdienstleistungen aufgrund der Liberalisierung der betreffenden Telekommunikationsmärkte vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen seien. Diese Liberalisierung sei jedoch durch den Übergang von einem System von Sonder- oder Ausschließlichkeitsrechten (und damit einem System quantitativer Beschränkungen) auf ein System von Genehmigungen (und damit ein System qualitativer Auswahlkriterien) gekennzeichnet gewesen.
- 85 Die Kommission hat in der mündlichen Verhandlung ausgeführt, sie stelle die vom Gericht im Urteil Alzetta u. a./Kommission vorgenommene Einstufung der

Beihilfen, die ab 1. Juli 1990 an ausschließlich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätige Unternehmen gewährt worden seien (siehe oben, Randnr. 31), als bestehende Beihilfen nicht mehr in Frage.

- 86 Sie hat jedoch darauf hingewiesen, dass diese Beihilfen in der angefochtenen Entscheidung insoweit als neue Beihilfen angesehen worden seien, als es für den betreffenden Mitgliedstaat vorhersehbar gewesen sei, dass diese Maßnahmen mit der Liberalisierung des Marktes zu staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag würden. Unter diesen Umständen hätten die Grundsätze der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes eine Einstufung dieser Beihilfen als bestehende Beihilfen nicht geboten. Ebenfalls in Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen sehe im Übrigen die — auf den vorliegenden Fall nicht anwendbare — Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 83, S. 1) abweichend von dem Grundsatz, dass Maßnahmen, die später aufgrund der Entwicklung des Marktes zu Beihilfen geworden seien, als bestehende Beihilfen gälten, vor: „Werden bestimmte Maßnahmen im Anschluss an die Liberalisierung einer Tätigkeit durch gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zu Beihilfen, so gelten derartige Maßnahmen nach dem für die Liberalisierung festgelegten Termin nicht als bestehende Beihilfen.“ Im vorliegenden Fall hat die Kommission klargestellt, dass es im Güterkraftverkehrssektor vor seiner Liberalisierung durch die Verordnung Nr. 4059/89 keine Kabotage gegeben habe.
- 87 Außerdem sei das Argument der Klägerin zurückzuweisen, dass Subventionen erst mit der vollständigen Liberalisierung des betreffenden Marktes staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag seien.
- 88 Im vorliegenden Fall hätten somit die die streitigen Beihilfen vorsehenden Gesetze bei ihrem Erlass in den Jahren 1981 und 1985 der Kommission als Bestimmungen über die Einführung neuer Beihilfen mitgeteilt werden müssen, da der Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs seit 1969 teilweise für den innergemeinschaftlichen Wettbewerb geöffnet gewesen sei.

Würdigung durch das Gericht

- 89 Da die Kommission die im Urteil Alzetta u. a./Kommission vorgenommene Einstufung der Beihilfen, die nach der Liberalisierung des Kabotagemarktes ausschließlich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätige Unternehmen gezahlt wurden, als bestehende Beihilfen nicht in Frage stellt, genügt der Hinweis, dass, wie das Gericht bereits in diesem Urteil (Randnrn. 142 bis 144, 146 und 147) festgestellt hat, eine Beihilferegelung für einen Markt, der ursprünglich dem Wettbewerb entzogen war, bei der Liberalisierung dieses Marktes als bereits bestehende Beihilferegelung anzusehen ist, weil sie zum Zeitpunkt ihrer Einführung nicht in den Anwendungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag fiel, der nur für die dem Wettbewerb geöffneten Wirtschaftszweige gilt. Im vorliegenden Fall hat die Kommission in der mündlichen Verhandlung jedoch eingeräumt, dass der Kabotagesektor vor seiner Liberalisierung durch die Verordnung Nr. 4059/89 dem gemeinschaftlichen Wettbewerb entzogen gewesen sei.
- 90 Überdies war eine Anwendung der mit Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag eingeführten Regelung über neue Beihilfen auf vor der Liberalisierung des Kabotagesektors eingeführte Beihilfen während dieser Liberalisierung entgegen der Ausführungen der Kommission in der mündlichen Verhandlung für den betreffenden Mitgliedstaat aufgrund der Bestimmungen des EG-Vertrags allein nicht vorhersehbar. Da diese Beihilfen zu einer Zeit eingeführt worden waren, als der Markt noch dem gemeinschaftlichen Wettbewerb entzogen war, mussten die Betroffenen davon ausgehen, dass für sie die Regelung über bestehende Beihilfen gelte, da genaue Bestimmungen zur Durchführung von Artikel 93 EG-Vertrag fehlten, nach denen diese Beihilfen nach dem für die Liberalisierung festgelegten Zeitpunkt nicht mehr als bestehende Beihilfen anzusehen wären. Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag verpflichtet nämlich ausdrücklich nur zur Unterrichtung von „jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen“, um diese vor ihrer Durchführung der Kontrolle der Kommission zu unterwerfen.
- 91 Folglich sind die Beihilfen für ausschließlich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätige Unternehmen als bestehende Beihilfen an-

zusehen und können, wie das Gericht im Urteil Alzetta u. a./Kommission (Randnrn. 147 und 148) ausgeführt hat, lediglich, soweit die Voraussetzungen gegeben sind, mit Wirkung für die Zukunft für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden.

- 92 Da umgekehrt der Sektor des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs 1969 durch die Verordnung Nr. 1018/68 dem Wettbewerb geöffnet wurde, fielen die 1981 und 1985 eingeführten fraglichen Beihilferegeln bei ihrer Einführung eindeutig in den Geltungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag und waren daher als Regelungen über neue Beihilfen anzusehen, die als solche der Anmeldepflicht nach Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag unterlagen.
- 93 Insoweit ist die Auffassung der Klägerin, dass nur nach der vollständigen Wettbewerbsöffnung eingeführte Beihilfen als neue Beihilfen eingestuft werden könnten, zurückzuweisen.
- 94 Wie bereits festgestellt worden ist (siehe oben, Randnr. 45), wurde nämlich mit der Einführung einer Kontingenzierungsregelung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr seit 1969 eine effektive Wettbewerbssituation geschaffen, die durch die Gewährung der streitigen Beihilfen verfälscht werden konnte, so dass diese seither in den Geltungsbereich des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag fielen.
- 95 Der von der Klägerin angestellte Vergleich mit der durch die Richtlinie 93/38 eingeführten Gemeinschaftsregelung über das öffentliche Auftragswesen im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor geht daher fehl. Denn in diesem Bereich wird das Kriterium der vollständigen Liberalisierung des Marktes angewandt, um den Geltungsbereich der mit dieser Richtlinie eingeführten Regelung gegenüber demjenigen der übr-

gen auf das öffentliche Auftragswesen anwendbaren Rechtsvorschriften festzulegen. Im Bereich der staatlichen Beihilfen genügt es dagegen für die Geeignetheit einer Beihilfe, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, schon, dass der betreffende Markt dem Wettbewerb nur teilweise geöffnet ist.

- 96 Aus all diesen Gründen greift der Klagegrund, mit dem eine fehlerhafte Einstufung der streitigen Beihilfen als neue Beihilfen gerügt wird, nur insoweit durch, als er sich auf die Beihilfen bezieht, die seit dem 1. Juli 1990 an ausschließlich im örtlichen, regionalen oder inländischen Güterkraftverkehr tätige Unternehmen gezahlt worden sind.
- 97 Wie das Gericht bereits im Urteil Alzetta u. a./Kommission (Randnr. 150) festgestellt hat, ist daher die angefochtene Entscheidung 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.

Zum Verstoß gegen die Grundsätze des Vertrauensschutzes und der Verhältnismäßigkeit sowie zum Fehlen einer Begründung hinsichtlich der Rückforderung der Beihilfen zuzüglich Zinsen

Vorbringen der Parteien

- 98 Nach Ansicht der Klägerin verstößt die in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung angeordnete Verpflichtung zur Rückforderung der streitigen Beihilfen gegen die Grundsätze des Vertrauensschutzes und der Verhältnismäßigkeit. Die Klägerin und die durch die Beihilfen Begünstigten hätten 1985 nicht vorhersehen

können, dass diese Beihilfen, die rechtmäßig eingeführt worden seien, zwölf Jahre später „nur unter Hinweis auf die nach dem 1. Juli 1990 gezahlten Beihilfen“ als rechtswidrig angesehen würden. Die Gutgläubigkeit der Klägerin werde dadurch belegt, dass sie die Zahlung der streitigen Beihilfen sofort ausgesetzt habe, nachdem sie von den Beanstandungen der Kommission hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit dem EG-Vertrag unterrichtet worden sei.

- 99 In ihrer Stellungnahme zu den Auswirkungen des Urteils Alzetta u. a./Kommission hat die Klägerin hervorgehoben, dass das Gericht in diesem Urteil (Randnr. 158) darauf verwiesen habe, dass sich die begünstigten Unternehmen aufgrund „außergewöhnlicher Umstände“ auf ihr Vertrauen in die Rechtmäßigkeit dieser Beihilfe berufen könnten, auch wenn diese nicht gemäß Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag angemeldet worden sei. Nach der Rechtsprechung können solche „außergewöhnlichen Umstände“ durch die bis zum Erlass der angefochtenen Entscheidung verstrichene lange Zeitspanne begründet sein (Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache 223/85, RSV/Kommission, Slg. 1987, 4617).
- 100 Nach Auffassung der Kommission erstreckt sich die in der angefochtenen Entscheidung angeordnete Rückforderungsverpflichtung auch auf die Beihilfen, die seit 1981 an im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätige Unternehmen gezahlt worden seien.
- 101 Außer bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände könnten sich die Unternehmen, die eine Beihilfe erhalten hätten, nur dann auf ihr Vertrauen in die Rechtmäßigkeit der Beihilfe berufen, wenn diese unter Einhaltung des Verfahrens des Artikels 93 Absatz 3 EG-Vertrag gewährt worden sei.

Würdigung durch das Gericht

- 102 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass das Gericht im Urteil Alzetta u. a./Kommission (Randnrn. 162 bis 166) bereits festgestellt hat, dass Artikel 5 des ver-

fügenden Teils der angefochtenen Entscheidung, der die in Artikel 4 für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärten Subventionen betrifft, dahin zu verstehen ist, dass er die Rückforderung der Beihilfen, die nach dem 1. Juli 1990 an im örtlichen, regionalen oder inländischen Verkehr tätige Unternehmen gezahlt worden sind, und derjenigen, die seit der Einführung der betreffenden Beihilferegelung an Unternehmen des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs gezahlt worden sind, anordnet.

- 103 Weiter unterliegen die Beihilfen an Unternehmen, die nur im örtlichen, regionalen oder inländischen Verkehr tätig waren, nicht der Rückforderung, weil sie, wie bereits ausgeführt worden ist (siehe oben, Randnrn. 89 bis 91), bestehende Beihilfen darstellen, die lediglich ex nunc für mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar erklärt werden können.
- 104 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 der Klägerin angeführten Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und des Vertrauensschutzes vereinbar ist.
- 105 Zunächst ist zur angeblichen Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit darauf hinzuweisen, dass die Rückforderungspflicht grundsätzlich nicht außer Verhältnis zu den mit den Artikeln 92, 93 und 94 EG-Vertrag verfolgten Zielen stehen kann, weil die Beseitigung einer rechtswidrigen Beihilfe durch Rückforderung des gezahlten Beihilfebetrags nebst Zinsen die denotwendige Folge der Feststellung der Unvereinbarkeit dieser Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt

ist und lediglich die Wiederherstellung der früheren Wettbewerbssituation bezweckt (Urteil Alzetta u. a./Kommission, Randnr. 169, und die angeführten Urteile).

- 106 Im vorliegenden Fall hat die Klägerin nichts Konkretes vorgetragen, was die Annahme rechtfertigen könnte, dass die Pflicht, die den im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen gewährten einzelnen Beihilfen zurückzufordern, angesichts der Auswirkung dieser Beihilfen auf den Wettbewerb offensichtlich außer Verhältnis zu den Zielen des EG-Vertrages stünde.
- 107 Bezüglich der Rüge der Verletzung des Grundsatzes des Vertrauensschutzes ist daran zu erinnern, dass nur außergewöhnliche Umstände ein schutzwürdiges Vertrauen der Begünstigten auf die Rechtmäßigkeit einer Beihilfe begründen können. Außerdem setzt die Anerkennung eines solchen schutzwürdigen Vertrauens grundsätzlich voraus, dass die Beihilfe unter Einhaltung des Verfahrens des Artikels 93 EG-Vertrag gewährt worden ist. Ein umsichtiger Wirtschaftsteilnehmer muss sich nämlich normalerweise vergewissern können, ob dieses Verfahren beachtet worden ist (Urteil Alzetta u. a./Kommission, Randnr. 171, und die dort angeführten Urteile).
- 108 Im vorliegenden Fall sind die fraglichen Beihilferegeln nicht angemeldet worden. Zudem macht die Klägerin keinen außergewöhnlichen Umstand geltend, der ein berechtigtes Vertrauen in die Rechtmäßigkeit der Beihilfen an die im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr tätigen Unternehmen begründen könnte. Der Umstand, dass viele Jahre nach Gewährung der Beihilfen eine Unvereinbarkeitsentscheidung erlassen wurde, ist nämlich in Wirklichkeit durch die fehlende Anmeldung der fraglichen Beihilferegeln durch den betreffenden Mitgliedstaat zu erklären. Die Klägerin macht hier im Gegensatz zu der von ihr angeführten Situation, die im Urteil RSV/Kommission (Randnr. 13 bis 17) geprüft worden ist, keine Verspätung geltend, die der Kommission zuzurechnen wäre.

- 109 Somit ist nicht dargetan, dass die Pflicht zur Rückzahlung dieser Beihilfen gegen den Grundsatz des Vertrauensschutzes verstößt.
- 110 Im Übrigen hat das Gericht im Urteil Alzetta u. a./Kommission (Randnr. 176) zur Verpflichtung zur Rückforderung der mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbaren Beihilfen bereits festgestellt, dass die angefochtene Entscheidung hinreichend begründet ist. Nachdem nämlich die Kommission in der angefochtenen Entscheidung zunächst dargetan hat, dass die streitigen Beihilfen innerhalb der Gemeinschaft zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den in der Region Friaul-Julisch Venetien und den außerhalb dieser Region ansässigen gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen führten (Abschnitt VI, 8. Absatz), hat sie sodann festgestellt, dass die Rückforderung dieser Beihilfen notwendig sei, um die vor der Gewährung der Beihilfe geltenden „gleichen Wettbewerbsbedingungen“ wiederherzustellen (Abschnitt IX, 2. Absatz).
- 111 Demgemäß sind die Klagegründe einer Verletzung der Grundsätze des Vertrauensschutzes und der Verhältnismäßigkeit sowie des Fehlens einer Begründung hinsichtlich der Rückforderung der streitigen Beihilfen zurückzuweisen.
- 112 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

- 113 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 Klägerin mit ihren Anträgen teilweise unterlegen ist, hat sie ihre eigenen Kosten zu tragen. Die Kommission hat 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. Jede Partei trägt ihre eigenen Kosten.

Mengozzi

García-Valdecasas

Tiili

Moura Ramos

Cooke

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 4. April 2001.

Der Kanzler

H. Jung

Der Präsident

P. Mengozzi