KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 9. juli 2003

om Italiens påtænkte statsstøtte C 11/2002 (ex N 382/2001) til fordel for lastvogne til godstransport med henblik på en omledning af trafikken fra hovedvej 33 ved Lago Maggiore til motorvej A26

(meddelt under nummer K(2003) 2154)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2004/261/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 88, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret Italien og interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]), under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 12. juni 2001 anmeldte Italien over for Kommissionen et samlet forslag til regionallov nr. 14 og nr. 87 af 2000 om omkørsel for lastvogne til godstransport fra hovedvej 33 ved Lago Maggiore til motorvej A26 (»Deviazione di circolazione degli automezzi pesanti dalla strada statale 33 del Lago Maggiore verso l'autostrada A26«).

Kommissionen modtog yderligere oplysninger fra de italienske myndigheder ved brev af 4. september 2001 og af 21. januar 2002. Ved brev af 14. januar 2002 (DG TREN/A/51067) meddelte disse Kommissionen et udkast til aftalememoranda indgået mellem ministeriet for infrastruktur og transport, regionen Piemonte, sammenslutningerne af vejtransportfirmaer og Società Autostrade SpA (motorvejsselskabet).

(2) Ved blev af 27. februar 2002 underrettede Kommissionen Italien om sin beslutning om at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, vedrørende ovennævnte støtte.

(3) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* ([2]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte.

(4) Ved brev af 17. maj 2002 (DG TREN/A/59000) og af 17. januar 2003 (SG(2003)A/1199) meddelte Italien Kommissionen sine bemærkninger hertil. Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede tredjeparter.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF STØTTEN

2.1. Kort beskrivelse af de oprindelige foranstaltninger

(5) For at øge sikkerheden for de berørte indbyggere, beskytte miljøet og udvikle turismen i området omkring Lago Maggiore foreslår regionen Piemonte at indføre en sæsonbestemt obligatorisk omledning af trafikken for al godstransport med lastvogne på over 7,5 tons fra hovedvej 33 ved Lago Maggiore til motorvej A26.

(6) Med henblik herpå forpligter regionen sig til at dække indtil 40 % af de ovennævnte køretøjers vejafgift for anvendelse af den pågældende motorvej. I overensstemmelse med national lovgivning for midlertidig omledning af lastvognstraffikken begrunder de italienske myndigheder bl.a. foranstaltningen derved, at det eneste alternativ til hovedvejen er motorvejen, hvor der skal betales vejafgift.

2.2. Detaljeret beskrivelse af de aktuelle foranstaltninger

(7) Ifølge det samlede forslag af de to regionallove nr. 14/2000 og 87/2000 påtænker regionen Piemonte i perioden fra 1. juni til 30. september 2003 at omlede trafikken af bestemte lastvogne i Lago Maggiore-området fra hovedvejen til motorvej A26, hvor der betales vejafgift, på strækningerne mellem Gravellona Toce og Castelletto Ticino og Gravellona Toce og Borgomanero i begge retninger. Denne foranstaltning har til formål at øge sikkerheden for indbyggerne ved Lago Maggiore, hvor vejene i sommermånederne er særlig farlige på grund af den betydelige trafikforøgelse forårsaget af turiststrømmen i hele dette område. Den pågældende foranstaltning vil ligeledes bidrage til miljøbeskyttelse (især nedbringelse af forureningen) og øge turismen i området ved at mindske godstransporttiden ad vej.

([1]) EFT C 87 af 11.4.2002, s. 2.
([2]) Jf. fodnote 1.

(8) Foranstaltningen gælder lastvogne på mindst 7,5 tons til godstransport og navnlig busser, vejtraktorer, lastvognstog, sættevognstog og køretøjer til transport af byggematerialer, til vedligehold af vejinfrastrukturer og til minedrift ([3]). Disse køretøjer identificeres direkte af Società Autostrade SpA, der er koncessionshaveren af motorvej A26, ved hjælp af det elektroniske vejafgiftssystem »Telepass« og den udstedte betalingskvittering, når køretøjerne passerer igennem vejafgiftsstationen.

(9) Ved brev af 17. januar 2003 (SG(2003)A/1199) har Italien udvidet anvendelsesområdet for den pågældende foranstaltning til lastvogne, både italienske og fra medlemsstaterne, på mindst 7,5 tons, der betaler vejafgift ved hjælp af de forskellige »Telepass«-betalingssystemer, navnlig køretøjer af denne kategori, der betaler vejafgifter kontant, med Bancomat, kreditkort og Viacard ([4]).

(10) For så vidt angår denne foranstaltnings anvendelse begrænset til kategorien af køretøjer på 7,5 tons og derover, bør det understreges, at det i italiensk lovgivning normalt er disse køretøjer, der omfattes af midlertidige kørselsforbud ([5]).

(11) Anvendelsesbetingelserne er nedfældet i et udkast til aftalememorandum, som er underskrevet af ministeren for infrastruktur og transport, af regionen Piemonte, af Società Autostrade SpA og af sammenslutningerne af vejtransportfirmaer. På basis af denne aftale har regionen Piemonte forpligtet sig til delvis at dække de vejafgifter, som den obligatoriske anvendelse af motorvej A26 medfører, dvs. indtil 40 % og inden for et samlet budget på ca. 155 000 EUR. Sammenslutningerne af vejtransportfirmaer har for deres side forpligtet sig til, at deres medlemmer betaler mindst 40 % af de pågældende afgifter. Motorvejsselskabet har desuden tilbudt en reduktion på 20 % for de nævnte køretøjer.

(12) Hvad angår de nærmere regler for reduktionen, er det fastsat, at brugerne af det elektroniske »Telepass«-betalingssystem modtager reduktionen af afgifterne i henhold til faktura, medens de transportører, der betaler vejafgiften kontant, med bancomat, kreditkort eller Viacard, modtager reduktionen direkte, når de passerer betalingsstedet. Regionen Piemonte forpligter sig til at betale motorvejsselskabet sin andel (indtil 40 % af omkostningerne) af reduktionerne på vejafgifterne.

(13) Vejafgiften varierer efter køretøjskategori og den pågældende vejstrækning; den ligger på mellem 0,77 og 5,40 EUR pr. køretøj pr. strækning.

(14) Indførelse af denne foranstaltning er nødvendig, fordi det eneste alternativ til Lago Maggiore-hovedvejen, hvortil adgangen begrænses, er motorvej A26, hvor der betales vejafgift. Som fastsat i den italienske lovgivning ([6]) skal de lokale myndigheder hver gang, der indføres midlertidigt kørselsforbud for lastbiler af hensyn til den offentlige sikkerhed, trafiksikkerheden eller af sundhedsgrunde, angive en eller flere alternative ruter, hvoraf mindst én ikke må indebære obligatorisk anvendelse af motorvejsstrækninger med vejafgift.

(15) Ved brev af 17. januar 2003 (SG(2003)A/1199) meddelte de italienske myndigheder Kommissionen resultaterne af en undersøgelse, der skulle måle forureningsniveauet fra et køretøj med en vægt på højst 26 tons, der kører strækningen frem og tilbage Castelletto Ticino-Gravellona Toce og Borgomanero-Gravellona Toce dels ad motorvej A26, dels hovedvej SS 33, SS 142 og SR 229 ([7]). Denne undersøgelse viser, at selv om motorvejsstrækningen er 10 km længere end strækningen på de nationale hovedveje, konstateres der ved anvendelse af motorvej A26 en betydelig reduktion af brændstofforbruget og derved færre forurenende emissioner. På basis af prognoser om stigning i antallet af køretøjer, der anvender ovennævnte motorvej i forbindelse med omkørslen for lastvogne i Lago Maggiore-området, har de italienske myndigheder ligeledes beregnet brændstofmængden, der spares i årene 2003, 2004 og 2005. Ifølge Italien ville denne reduktion medføre en reduktion af de forurenende emissioner og således bidrage til at forbedre det pågældende områdes miljøforhold, navnlig hvad angår luftforurening ([8]).

(16) Den pågældende foranstaltning forekommer at være en forsøgsordning i en begrænset periode fra 1. juni og til 30. september 2003. Medens der afventes en kontrol af forsøgsresultaterne, har Piemonte-regionen til hensigt at nedsætte en arbejdsgruppe, der består af en repræsentant for hver af underskriverne af aftalememorandummet.

([3]) Jf. artikel 54, 1. komma, litra d), e), h), i) og n), i færdselsloven, lovdekret nr. 285 af 30.4.1992 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* n. 114 del 18.5.1992), som ændret ved lovdekret nr. 360 af 10.9.1993 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* n. 217 del 15.9.1993). Jf. ligeledes dekret fra ministeriet for infrastruktur og transport af 5.12.2001 og artikel 7 i dekret fra Presidente della Repubblica n. 495 del 16.12.1992.

([4]) Jf. navnlig punkt 5 i udkastet til aftalememorandum.

([5]) Jf. ligeledes dekret fra ministeriet for infrastruktur og transport af 5.12.2001 og artikel 7 i dekret fra Presidente della Repubblica n. 495 del 16.12.1992.

([6]) Jf. ministercirkulære nr. 62 af 5. august 1993, artikel 6 og 7 i lovdekret nr. 285 af 30.4.1992 og artikel 7 i dekretet fra Presidente della Repubblica nr. 495 af 16.12.1992 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* nr. 303 af 28.12.1992) som ændret ved dekret fra Presidente della Repubblica nr. 610 af 16.9.1996 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* nr. 284 af 4.12.1996).

([7]) Prøvekørsel gennemført den 23. oktober 2002 med en trækker af typen IVECO AS 440 S 45 (240 HK) med en sættevogn på højst 40,5 t.

([8]) Jf. navnlig regionalplanen for luftforurening »Piano regionale per il risanamento e la qualità dell'aria« (offentliggjort i *Bollettino Regione ufficiale Piemonte* n. 47 del 21.11.2002), der blev vedtaget i forhandling med regionalmyndigheden den 21. november 2002 i medfør af miljøministerens dekret nr. 60/2002. Af dette program fremgår, at otte kommuner i det pågældende område er blandt dem, der har et luftforureningsniveau højere end grænseværdien, og hvor regionen har til hensigt at tage tiltag.

2.3. **Begrundelse for indledning af proceduren**

(17) Med indledning af proceduren konstaterede Kommissionen, at den af de italienske myndigheder påtænkte foranstaltning forekommer at være omfattet af anvendelsesområdet for EF-traktatens artikel 87, stk. 1. De afsatte statsmidler giver udelukkende vejtransportsektoren fordele, navnlig de virksomheder der udfører godstransport ad vej med lastvogne på over 7,5 tons, som anvender det elektroniske vejafgiftsbetalingssystem »Telepass« ved at undtage dem fra at betale beløb, de normalt ville skulle. Kommissionen har ligeledes konstateret, at foranstaltningen udelukkende gælder for en begrænset del af det nationale vejnet. Den har desuden fundet, at den pågældende foranstaltning kan kvalificeres som driftstilskud, idet vejtransport af gods er en åben konkurrencesektor, og foranstaltningen fordrejer eller truer med at fordreje samhandelen mellem medlemsstaterne.

(18) Kommissionen har udtrykt tvivl med hensyn til foranstaltningens eventuelle overensstemmelse med traktatens artikel 87, stk. 2 eller 3, og med artikel 73. Kommissionen mener bl.a., at der er en risiko for, at den pågældende foranstaltning ikke medvirker til en bedre fordeling mellem de forskellige transportmåder, og forekommer snarere at begunstige vejtransport frem for de andre former, navnlig jernbanetransport og korte søfartsruter.

(19) Kommissionen opfordrede følgelig i beslutning af 27. februar 2002 Italien til at sende yderligere oplysninger til brug for vurderingen af foranstaltningen inden en måned efter modtagelse af nævnte beslutning. Den opfordrede ligeledes tredjeparter til at fremsætte bemærkninger.

3. **BEMÆRKNINGER FRA ITALIEN**

(20) Ved brev af 17. maj 2002 (DG TREN/A/59000) gav Italien flere detaljerede oplysninger om indholdet af foranstaltningen. Efterfølgende blev Kommissionen ved brev af 17. januar 2003 (SG(2003)A/1199) informeret om nogle ændringer, der var blevet indført i støtteforanstaltningen. De forelagte bemærkninger resumeres i det følgende.

(21) Oprindelig havde de italienske myndigheder fremhævet, at anvendelsen af den pågældende foranstaltning ville være reserveret lastvogne fra Italien og fra medlemsstaterne i de nævnte kategorier, som passerer den udpegede motorvejsstrækning og er udstyret med »Telepass«-anordningen. Som begrundelse for kun at begunstige de med elektronisk »Telepass« udstyrede køretøjer bemærkede de italienske myndigheder, at italienske og andre medlemsstaters køretøjer allerede var udstyret med anordningen, som er nødvendig for udøvelse af deres virksomhed. Italien besluttede derefter at udvide foranstaltningens anvendelsesområde til alle italienske og medlemsstaters køretøjer på mindst 7,5 tons, der betaler vejafgift på andre måder end ved elektronisk »Telepass«.

(22) Italien påstår, at foranstaltningen er i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen om statsstøtte til miljøbeskyttelse ([9]), navnlig punkt 50 og 51 heri. Ifølge de italienske myndigheder er den påtænkte foranstaltning nødvendig for at bidrage betydeligt til miljøbeskyttelse, sikkerhed og sundhed, der bringes i fare på grund af trafikintensiteten på hovedvej 33 ved Lago Maggiore. Regionens tiltag er desuden nedfældet i et aftalememorandum, »Protocollo d'intesa«, som er underskrevet af den regionale administration og sammenslutningerne af vejtransportfirmaer i overensstemmelse med punkt 51 i ovennævnte lovgivning.

(23) Til at underbygge det forhold, at foranstaltningen bidrager til miljøbeskyttelse, har de italienske myndigheder meddelt resultaterne af den undersøgelse, der blev udført med et køretøj på højst 26 tons, der tilbagelagde strækningen frem og tilbage Castelletto Ticino-Gravellona Toce og Borgomanero-Gravellona Toce dels ad motorvej A26, dels ad hovedvej SS 33 og SR 229. De italienske myndigheder insisterer på, at brændstofforbruget ved at anvende motorvej A26 kan reduceres betydeligt og derved også de forurenende emissioner. Ifølge Italien ville forøgelsen af antallet af køretøjer, der anvender motorvej A26, medføre en mindskelse af brændstofforbruget og deraf generelt af forurenende emissioner og således bidrage til at forbedre miljøforholdene i Lago Maggiore-området. De italienske myndigheder fremfører bl.a., at omledning af trafikken ville bidrage til at forbedre miljøforholdene, og især hvad angår mindskelse af luftforureningen, i nogle kommuner langs hovedvejen, der ifølge lov nr. 43/2000 ([10]) udstedt af Piemonte-regionen ligger i regionalzone 1 og 2, som er kendetegnet ved en luftforurening, der overstiger grænseværdierne.

(24) De italienske myndigheder bemærker videre, at foranstaltningen kan begrundes på basis af EF-traktatens artikel 73. I denne forbindelse bemærker Italien, at beskyttelse af den offentlige sikkerhed afhænger af begrebet »offentlig tjenesteydelse« anført i artikel 73. For så vidt angår »samordning af transportvæsenet« finder de italienske myndigheder, at områdets morfologi, den høje turistmæssige værdi og stedets kendetegn ikke vil mulig-

([9]) EFT C 37 af 3.2.2001, s. 3.
([10]) Regionallov nr. 43 af 7.4.2000 om miljøbeskyttelsesforanstaltninger inden for luftforurening. Første gennemførelse af regionalplanen for forbedring og beskyttelse af luftkvaliteten.

gøre en begunstigelse af godstransport ved at øge jernbanetrafikken og endnu mindre søfarten. Derimod ville den påtænkte ordning ved at garantere en bedre trafikstyring genetablere områdets værdighed og sikkerhed.

(25) Italien minder om foranstaltningens strengt forsøgsmæssige art i en periode fra 1. juni til 30. september 2002 ved at understrege, at hvis Kommissionen ikke skulle afslutte sagsforløbet i tide, vil foranstaltningen blive anvendt i perioden fra 1. juni til 30. september 2003. De italienske myndigheder præciserer endelig, at tiltaget aldrig på nogen som helst måde må være til skade for de fulgte overordnede mål.

(26) Kommissionen har ikke modtaget officielle bemærkninger fra andre interesserede parter.

4. VURDERING AF FORANSTALTNINGEN: DET DREJER SIG OM STØTTE

(27) I henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

4.1. Overførsel af offentlige midler

(28) I det foreliggende tilfælde konstateres det, at regionen Piemonte bidrager med indtil 40 % til betaling af de vejafgifter, som nogle vejtransportfirmaer, der benytter motorvej A26, skal betale i form af en tilbagebetaling til Società Autostrade SpA for den reduktion, som dette selskab yder vejtransportfirmaerne. Der synes således ikke at være nogen tvivl om, at det drejer sig om en overførsel af offentlige midler. Hvad derimod angår den reduktion på 20 %, som motorvejsselskabet yder vejtransportfirmaerne, må det konstateres, at i betragtning af dette selskabs åbenlyse private art drejer det sig her ikke om overførsel af offentlige midler ([11]).

([11]) Efter en privatiseringsproces, der fandt sted i december 1999, ejes størstedelen af aktierne i Società Autostrade SpA i øjeblikket af private aktionærer.

4.2. Finansielle fordele

(29) Den finansielle fordel for nogle lastvogne er indlysende, også fordi regionens deltagelse gør det muligt for Società Autostrade SpA at give reduktion på vejafgiften til fordel for de pågældende lastvogne. Følgelig ville de støttebegunstigede virksomheder blive fritaget helt eller delvis for de omkostninger, de normalt ville have skullet betale i forbindelse med udøvelsen af deres normale virksomhed ved anvendelse af motorvejen.

4.3. Foranstaltningens selektivitet

(30) Med hensyn til foranstaltningens selektive art bekræftes det, at den kun gælder for lastvogne til godstransport på mindst 7,5 tons af alle lastvogne til vejgodstransport ([12]) for anvendelse af et begrænset stykke af det nationale vejnet.

4.4. Virkninger for konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstater

(31) Det er konstateret, at den påtænkte foranstaltning ved at fritage nogle virksomheder for omkostninger, der henhører under normaldriften, bør defineres som driftsstøtte og derfor — i princippet — medvirker til at fordrejer konkurrencen ([13]) i forhold til de virksomheder, i Italien eller andre medlemsstater, der ikke nyder godt af den pågældende foranstaltning.

(32) I betragtning af vejgodstransportsektorens ([14]) udstrakte konkurrence kan det formodes, at de køretøjer, der er begunstiget ved denne kompensation, arbejder på det samme marked som dem, der ikke modtager denne reduktion af vejafgifter, og at en sådan foranstaltning ved at begunstige de førstnævnte således kan fordreje den normale konkurrence i vejtransportsektoren. Der kan udelukkes skade for konkurrencen mellem de forskellige transportmåder. Støtten kunne få følger for samhandlen mellem medlemsstaterne.

([12]) Jf. Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/3/EF, EUT L 49 af 19.2.2004, s. 36. Motorkøretøjer til godstransport er alle køretøjer af klasse N med enten mindst fire hjul eller med tre hjul og en totalmasse på over 1 tons. Navnlig klasse N1, der omfatter køretøjer med en totalmasse på 3,5 tons; klasse N2 køretøjer med en totalmasse på mellem 3,5 og 12 tons; klasse N3 køretøjer med en totalmasse på over 12 tons.

([13]) Jf. navnlig Domstolens dom af 8. juni 1995, Siemens mod Kommissionen, T-45993, Sml. 1995 II, s. 1675, præmis 48 og 77, og dom af 30. april 1998, Vlaams Gewest mod Kommissionen, T-214-95, Sml. 1998 II, s. 717, præmis 64 eller 46.

([14]) Jf. navnlig Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 (EFT L 95 af 9.4.1992), der fra den 1.1.1993 garanterer åben konkurrence inden for international godstransport for enhver indehaver af fællesskabstilladelsen omhandlet af samme forordning; jf. desuden Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 (EFT L 279 af 12.11.1993), der gradvis udfaser enhver kvantitativ restriktion for cabotagekørsel, og fra 1.7.1998 er al national godstransport fuldstændig åben for konkurrence.

5. **STØTTENS FORENELIGHED MED FÆLLESMARKEDET**

(33) Selv om den påtænkte foranstaltning kan kvalificeres som støtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1, skal den også undersøges i lyset af undtagelser omhandlet i artikel 87, stk. 2 og 3. Foranstaltningens forenelighed med traktatens artikel 73 og med fællesskabslovgivningen om statsstøtte til miljøbeskyttelse ([15]) bør ligeledes undersøges.

5.1. **Vurdering af foranstaltningen i lyset af undtagelser under artikel 87**

(34) For så vidt angår forenelighed med artikel 87, stk. 2, kan den italienske foranstaltning ikke omfattes af de anførte undtagelser, fordi det hverken drejer sig om støtte af social karakter til enkelte forbrugere, støtte, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller af andre usædvanlige begivenheder, eller støtteforanstaltninger, der er nødvendige for at opveje de økonomiske ulemper, som Tysklands deling har forårsaget.

(35) Hvad angår muligheden for undtagelse omhandlet i artikel 87, stk. 3, litra a) og b), bemærkes, at den pågældende støtte ikke kan anses for at være støtte til fremme af den økonomiske udvikling i områder, hvor levestandarden er usædvanlig lav, eller hvor der hersker en alvorlig underbeskæftigelse, og heller ikke støtte, der kan fremme virkeliggørelsen af vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse eller afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi. I betragtning af arten af undtagelserne i artikel 87, stk. 3, litra d) og e), finder disse heller ikke anvendelse i det givne tilfælde.

(36) For så vidt angår undtagelsen i artikel 87, stk. 3, litra c), finder Kommissionen, at ingen af fællesskabsbestemmelserne til gennemførelse af nævnte undtagelse kan bringes i anvendelse i dette tilfælde. Navnlig hvad angår anvendelsen af en sådan undtagelse i miljøsammenhæng skal det konstateres, at uafhængig af de af de italienske myndigheder fremsatte argumenter opfylder den pågældende foranstaltning ikke de betingelser, der er fastsat i fællesskabsbestemmelserne for støtte til miljøbeskyttelse, specielt for at kunne benytte undtagelsen omhandlet i punkt E.3.2.

(37) Foranstaltningen henviser ikke i første omgang til en afgift i betydningen i punkt E.3.2. i ovennævnte bestemmelser, men til en »vejafgift«, med andre ord et beløb, der betales for anvendelse af en infrastruktur, der er beregnet i henhold til den tilbagelagte strækning og køretøjskategorien ([16]). Heraf følger, at den pågældende foranstaltning ikke kan opfattes som en »ny afgift«, der er indført af miljøhensyn i henhold til punkt 51.1 i nævnte bestemmelser. Foranstaltningen kan heller ikke henhøre under undtagelser i punkt 51.2, fordi det ikke drejer sig om »eksisterende afgifter« med mærkbar positiv virkning på miljøbeskyttelsen, hvis tilladelse for nogle virksomheder ville kunne berettiges derved, at en væsentlig ændring i deres økonomiske betingelser ville have bragt dem i en vanskeligere situation i forhold til deres konkurrenter.

(38) Følgelig kan undtagelsen omhandlet i artikel 87, stk. 3, litra c), navnlig i miljøsammenhæng ikke anvendes i det pågældende tilfælde.

5.2. **Foranstaltningens forenelighed med traktatens artikel 73**

(39) Det bør først og fremmest understreges, at Italien har fjernet fortrinsbehandlingen for brugere af »Telepass«-systemet, der primært bruges af italienske godstransportfirmaer og i mindre grad af dem fra andre medlemsstater. De italienske myndigheder har indført muligheden af at anvende foranstaltningen på andre betalingsformer (herunder kontantbetaling), der er tilgængelige for andre landes transportfirmaer. Hermed svinder den væsentligste tvivl omkring de eventuelle diskriminerende virkninger af foranstaltningen mellem de forskellige medlemsstaters transportfirmaer. Kommissionen finder, at denne ændring udgør et afgørende element i undersøgelsen af foranstaltningen.

(40) Det skal undersøges, om foranstaltningen er forenelig med traktatens artikel 73 og med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje ([17]), navnlig artikel 3, stk. 1, litra b).

(41) I henhold til artikel 73 er støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, forenelige med traktaten. Artikel 3, stk. 1, litra b), i ovennævnte forordning siger, at medlemsstaterne kan gennemføre en samordning af transportvæsenet »indtil en fælles bestemmelse om påligning af infrastrukturomkostningerne træder i kraft, når støtten ydes til virksomheder, der i modsætning til andre virksomheder har udgifter til de af dem benyttede infrastrukturer; derved skal størrelsen af støtten bedømmes under hensyntagen til de infrastrukturomkostninger, som de konkurrerende transportformer ikke har«.

(42) Normalt anses samordning af transportvæsenet for sidestillet med statens indgriben på markedet af transportpolitiske grunde.

([15]) EFT C 37 af 3.2.2001, s. 3.

([16]) Jf. navnlig artikel 2, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EFT L 187 af 20.7.1999, s. 12.

([17]) EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1.

(43) I det foreliggende tilfælde konstateres det, at regionalregeringen ved at omlede trafikken af tunge lastvogne fra ruten langs søen til andre veje har til hensigt at sikre en bedre regulering af trafikken i Lago Maggiore-området. Trafikken i området er reelt vanskeliggjort af områdets morfologi og forværres i sommerperioden på grund af den betydelige forøgelse af trafikken. Foranstaltningen henhører under en samordning af transportvæsenet derved, at den gør det muligt for de lokale myndigheder at reducere antallet af motorkøretøjer på vejene langs søen og bedre regulere trafikken i den pågældende periode.

(44) Det bør ligeledes bemærkes, at der i øjeblikket ikke findes nogen fællesskabsbestemmelser om påligning af infrastrukturomkostningerne. Det bør ligeledes bemærkes, at de køretøjer, der berøres af foranstaltningen (på over 7,5 tons), pålægges omkostninger for at benytte infrastrukturen, medens andre virksomheder ikke bliver pålagt dem (for så vidt de kan benytte vejen langs søen). Kompensationens størrelse er forholdsmæssig.

(45) I betragtning af at foranstaltningen udgør en samordning af transportvæsenet, der anvendes i mangel af fælles bestemmelser om påligning af infrastrukturomkostninger, og støtten ydes til virksomheder, der i modsætning til andre virksomheder har udgifter til de af dem benyttede infrastrukturer, kan det fremføres, at betingelserne, der ligger til grund for artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning (EØF) nr. 1107/70, er opfyldte, og at Italien er berettiget til at indføre foranstaltningen, der desuden er yderst begrænset tidsmæssigt, vedrører en ganske bestemt infrastruktur og berører et særdeles lokalt problem.

(46) Der mindes yderligere om, at foranstaltningen skal undersøges på ny, hvis der skulle blive indført fællesskabsbestemmelser på området infrastrukturomkostninger, og at enhver anden tilsvarende foranstaltning desuden skal vurderes i lyset af de særlige karakteristika.

(47) Kommissionen finder, at der praktisk talt ikke kan tales om nogen fordrejning af samhandlen i betragtning af støttens begrænsede omfang. I betragtning af den korte anvendelsesperiode bliver foranstaltningens indvirkning ligeledes meget begrænset for konkurrencen, og fordrejer på ingen måde konkurrencen ved at se bort fra almeninteressen.

(48) For så vidt angår foreneligheden med den europæiske transportpolitik, konstaterer Kommissionen, at den pågældende foranstaltning ved at forbedre den offentlige sikkerhed på de lokale veje i området er i overensstemmelse med målsætningerne for den fælles transportpolitik ([18]).

6. **KONKLUSIONER**

(49) Kommissionen konkluderer, at den påtænkte foranstaltning udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 87, stk. 1.

(50) I henhold til artikel 73 og artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning (EØF) nr. 1107/70 finder Kommissionen imidlertid, at støtten er forenelig med traktaten —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Statsstøtte på indtil 155 000 EUR, som Italien påtænker at yde for at omlede trafikken af lastvogne på mindst 7,5 tons fra hovedvej 33 ved Lago Maggiore til motorvej A26 i perioden fra 1. juni til 30. september 2003, er forenelig med fællesmarkedet i henhold til forordning (EØF) nr. 1107/70 til gennemførelse af traktatens artikel 73.

Støtten på højest 155 000 EUR er følgelig tilladt.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. juli 2003.

På Kommissionens vegne
Loyola DE PALACIO
Næstformand

([18]) Jf. navnlig hvidbogen fra 2002, »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«, der henstiller til at øge trafiksikkerheden, s. 16.