ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 9. Juli 2003

über die staatliche Beihilfe C 11/2002 (ex N 382/2001), die Italien zugunsten bestimmter Lastkraftwagen im Straßengüterverkehr zur Umleitung dieses Verkehrs von der Nationalstraße 33 des Lago Maggiore auf die Autobahn A26 gewähren will

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2003) 2154)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2004/261/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung Italiens und der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln [1] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 12. Juni 2001 hat Italien den konsolidierten Wortlaut der Entwürfe der regionalen Gesetze Nr. 14 und 87 aus dem Jahr 2000 über die „Umleitung des Lastkraftwagenverkehrs von der Nationalstraße 33 des Lago Maggiore auf die Autobahn A26“ mitgeteilt.

Mit den Schreiben vom 4. September 2001 und vom 21. Januar 2002 haben die italienischen Behörden der Kommission zusätzliche Informationen übermittelt. Mit Schreiben vom 14. Januar 2002 (GD TREN/A/51067) hat Italien der Kommission den Entwurf des Vereinbarungsprotokolls zwischen dem Ministerium für Infrastrukturen und Verkehr, der Region Piemont, den Güterkraftverkehrsverbänden und der Società Autostrade S.p.A. vorgelegt.

(2) Mit Schreiben vom 27. Februar 2002 hat die Kommission Italien von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung dieses Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht [2]. Die Kommission hat Italien und die Beteiligten um Stellungnahme zur vorgenannten Maßnahme ersucht.

(4) Mit den Schreiben vom 17. Mai 2002 (GD TREN/A/59000) und vom 17. Januar 2003 (SG(2003) A/1199) hat Italien der Kommission Stellungnahmen übermittelt. Die Kommission hat keine Stellungnahmen von Dritten erhalten.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

2.1. Kurzbeschreibung der ursprünglichen Maßnahmen

(5) Zur Gewährleistung des Schutzes der betroffenen Bürger und der Umwelt sowie zum Ausbau des Fremdenverkehrs im Gebiet des Lago Maggiore schlägt die Region Piemont vor, für alle Fahrzeuge im Güterkraftverkehr mit einem Mindestgewicht von 7,5 t ein jahreszeitabhängiges, obligatorisches System der Umleitung von der Nationalstraße 33 des Lago Maggiore auf die Autobahn A26 einzuführen.

(6) Zu diesem Zweck verpflichtet sich die Region Piemont, bis zu 40 % der von den vorgenannten Fahrzeugen für die Nutzung der erwähnten Autobahn zu entrichtenden Mautgebühren zu übernehmen. Gemäß den innerstaatlichen Vorschriften über die zeitweilige Umleitung des Lastkraftwagenverkehrs begründen die italienischen Behörden diese Maßnahme unter anderem damit, dass die gebührenpflichtige Autobahn im vorliegenden Fall die einzige Alternative zur Nationalstraße darstellt.

2.2. Ausführliche Beschreibung der laufenden Maßnahmen

(7) Gemäß den konsolidierten Entwürfen der regionalen Gesetze Nr. 14/2000 und Nr. 87/2000 beabsichtigt die Region Piemont, zwischen dem 1. Juni und dem 30. September 2003 bestimmte schwere Nutzfahrzeuge im Küstengebiet des Lago Maggiore von der Nationalstraße zwischen Gravellona Toce und Castelletto Ticino sowie zwischen Gravellona Toce und Borgomanero in beiden Fahrtrichtungen zeitweilig auf die gebührenpflichtige Autobahn A26 umzuleiten. Ziel dieser Maßnahme ist es, den Schutz der Bürger am Lago Maggiore zu gewährleisten. Dieses Gebiet ist insbesondere in den Sommermonaten Risiken ausgesetzt, da es dort aufgrund der Touristenströme zu einem starken Verkehrsaufkommen kommt. Die vorgenannte Maßnahme soll überdies einen Beitrag zum Umweltschutz (und insbesondere zur Verringerung der Umweltverschmutzung) sowie zum Ausbau des Fremdenverkehrs in dieser Gegend leisten und gleichzeitig die Beförderungszeit der Güter im Straßenverkehr verringern.

[1] ABl. C 87 vom 11.4.2002, S. 2.
[2] Siehe Fußnote 1.

(8) Betroffen sind im Kraftverkehr eingesetzte Nutzfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 7,5 t, insbesondere Kraftomnibusse, Zugmaschinen, Lastzüge, Sattelzüge und Fahrzeuge zur Beförderung von Materialien der Baustoffindustrie, der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur sowie des Bergbaus ([3]). Diese Fahrzeuge werden von der Aktiengesellschaft Società Autostrade S.p.A., dem Konzessionär der Autobahn A26, durch das elektronische System zur Entrichtung von Mautgebühren („Telepass") direkt erfasst oder anhand der an der Autobahnzahlstelle ausgegebenen Zahlungsbescheinigungen identifiziert.

(9) Mit Schreiben vom 17. Januar 2003 (SG(2003) A/1199) hat Italien den Anwendungsbereich der betreffenden Maßnahme auf Nutzfahrzeuge mit einem Gewicht von mindestens 7,5 t sowohl aus Italien als auch der Gemeinschaft ausgeweitet, die die Mautgebühren mit anderen Mitteln als mit „Telepass" entrichten, insbesondere auf Fahrzeuge der betreffenden Klasse, die Bargeld, Bank- bzw. Kreditkarten oder die eigens für die Bezahlung von Autobahngebühren vorgesehene Viacard benutzen ([4]).

(10) Angesichts des Umstands, dass die Maßnahme ausschließlich auf die Fahrzeuge mit einem Gewicht von mindestens 7,5 t angewandt wird, ist darauf hinzuweisen, dass die zeitweiligen Fahrverbote ([5]) normalerweise für eben diese Fahrzeuge gelten.

(11) Die Bestimmungen zur Durchführung dieser Maßnahme wurden in einem Entwurf für eine Vereinbarung zwischen dem Ministerium für Infrastrukturen und Verkehr, der Region Piemont, der Società Autostrade S.p.A. und den Güterkraftverkehrsverbänden festgelegt. Auf der Grundlage dieser Vereinbarung hat sich die Region Piemont verpflichtet, sich mit bis zu 40 % und bis zu einer Gesamtsumme von rund 155 000 EUR an den Gebühren für die obligatorische Nutzung der Autobahn A26 zu beteiligen. Die Güterkraftverkehrsverbände haben sich ihrerseits verpflichtet, dafür zu sorgen, dass ihre Mitglieder mindestens 40 % der vorgenannten Mautgebühren entrichten. Ferner bietet Società Autostrade S.p.A. für die genannten Fahrzeuge eine Ermäßigung von 20 % an.

(12) In Bezug auf die Ermäßigungsmodalitäten ist vorgesehen, dass die Nutzer des elektronischen Systems „Telepass" die Ermäßigung für die entrichtete Mautgebühr gegen Rechnung erhalten, während die mit Bargeld, Bank- bzw. Kreditkarte oder Viacard zahlenden Verkehrsunternehmen an der Zahlstelle der Società Autostrade S.p.A. direkt den ermäßigten Betrag entrichten. Die Region Piemont verpflichtet sich, der betreffenden Gesellschaft den auf sie entfallenden Teil der Mautgebührenermäßigung (bis zu 40 % der Kosten) zu erstatten.

(13) Die Höhe der zu entrichtenden Mautgebühren richtet sich nach der Fahrzeugklasse und dem betreffenden Autobahnabschnitt und reicht von 0,77 bis 5,40 EUR pro Fahrzeug und zurückgelegter Strecke.

(14) Die Annahme der vorgenannten Maßnahme ist notwendig, weil die gebührenpflichtige Autobahn A26 die einzige Alternative zur Nationalstraße des Lago Maggiore darstellt, die nur begrenzt zugänglich sein wird. Nach italienischem Recht ([6]) müssen die örtlichen Behörden bei einem Fahrverbot für Lastkraftwagen, das aus Gründen der öffentlichen Sicherheit, der Straßenverkehrssicherheit oder zum Schutz der menschlichen Gesundheit zeitweilig verhängt wird, eine oder zwei alternative Strecken angeben, wovon mindestens eine nicht Teil einer gebührenpflichtigen Autobahn sein darf.

(15) Mit Schreiben vom 17. Januar 2003 (SG(2003) A/1199) haben die italienischen Behörden der Kommission die Ergebnisse einer Studie vorgelegt, in der die Verschmutzung gemessen wurde, die ein Fahrzeug mit einem Höchstgewicht von 26 t beim Zurücklegen der Strecke Castelletto Ticino — Gravellona Toce und Borgomanero — Gravellona Toce und zurück auf der Autobahn A26 bzw. auf den Straßen SS 33, SS 142 und SR 229 ([7]) verursacht. Aus dieser Studie geht hervor, dass beim Zurücklegen der Strecke auf der Autobahn A26 ein beträchtlicher Rückgang des Kraftstoffverbrauchs und somit auch der Schadstoffemissionen zu verzeichnen ist, auch wenn ein Fahrzeug über die Autobahn 10 km mehr zurücklegt als über die Nationalstraßen. Auf der Grundlage des voraussichtlichen Anstiegs der Zahl der Fahrzeuge, die infolge der Umleitung des Schwerlastverkehrs im Gebiet des Lago Maggiore auf die vorgenannte Autobahn ausweichen, haben die italienischen Behörden auch die Gesamtmenge an Dieselkraftstoff ermittelt, die in den Jahren 2003, 2004 und 2005 eingespart werden könnte. Nach Auffassung Italiens würde dieser reduzierte Kraftstoffverbrauch zu verminderten Schadstoffemissionen führen und folglich zur Verbesserung der Umweltbedingungen, insbesondere im Hinblick auf die Luftverunreinigung, im betreffenden Gebiet beitragen ([8]).

(16) Gegenwärtig scheint die vorgenannte Maßnahme experimentellen Charakters zu sein und sich lediglich auf den Zeitraum zwischen dem 1. Juni und dem 30. September 2003 zu beschränken. Für die Bewertung der Studienergebnisse beabsichtigt die Region Piemont, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, der jeweils ein Vertreter der Parteien angehören soll, die die Vereinbarung unterzeichnet haben.

([3]) Siehe Artikel 54 Absatz 1 Buchstaben d), e), h), i) und n) der Straßenverkehrsordnung, Gesetzesverordnung Nr. 285 vom 30. April 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana Nr. 114 vom 18.5.1992), geändert durch Gesetzesverordnung Nr. 360 vom 10. September 1993 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana Nr. 217 vom 15.9.1993). Siehe auch Erlass des Ministeriums für Infrastrukturen und Verkehr vom 5. Dezember 2001 und Artikel 7 des Erlasses des Präsidenten der Italienischen Republik Nr. 495 vom 16. Dezember 1992.

([4]) Siehe insbesondere Punkt 5 des Entwurfs des Vereinbarungsprotokolls.

([5]) Siehe auch Erlass des Ministeriums für Infrastrukturen und Verkehr vom 5. Dezember 2001 und Artikel 7 des Erlasses des Präsidenten der Italienischen Republik Nr. 495 vom 16. Dezember 1992.

([6]) Siehe Ministerialrunderlass Nr. 62 vom 5. August 1993, Artikel 6 und 7 der Gesetzesverordnung Nr. 285 vom 30. April 1992 und Artikel 7 des Erlasses Nr. 495 des Präsidenten der Italienischen Republik vom 16. Dezember 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana Nr. 303 vom 28.12.1992), geändert durch den Erlass Nr. 610 des Präsidenten der Italienischen Republik vom 16. September 1996 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana Nr. 284 vom 4.12.1996).

([7]) Die Studie wurde am 23. Oktober 2002 mit einer Zugmaschine IVECO AS 440 S 45 (240 PS) mit Sattelanhänger mit einem Höchstgewicht von 40,5 t durchgeführt.

([8]) Siehe insbesondere Regionaler Sanierungs- und Luftqualitätsplan (Piano regionale per il risanamento e la qualità dell'aria (Bollettino ufficiale Regione Piemonte Nr. 47 vom 21.11.2002)), erlassen mit Beschluss der Regionalverwaltung (Giunta regionale) vom 21. November 2002 gemäß dem Erlass des Umweltministers Nr. 60/2002. Daraus geht hervor, dass in acht der in diesem Gebiet liegenden Gemeinden die Luftverschmutzung die Grenzwerte überschreitet und Maßnahmen vonseiten der Region vorgesehen sind.

2.3. **Gründe für die Einleitung des Verfahrens**

(17) Bei der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens stellte die Kommission fest, dass im vorliegenden Fall die von den italienischen Behörden vorgesehene Maßnahme offenbar in den Geltungsbereich von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag fällt. Mithilfe der Maßnahme werden staatliche Mittel aufgewandt, um ausschließlich dem Straßenverkehrssektor finanzielle Vorteile zu verschaffen. Hiervon sind Unternehmen betroffen, die Fahrzeuge mit einem Gewicht von mindestens 7,5 t im Güterkraftverkehr einsetzen und das elektronische System zur Entrichtung von Mautgebühren „Telepass" nutzen. Diese werden durch die Maßnahme von Finanzlasten befreit, die ihnen normalerweise aufgebürdet würden. Die Kommission hat ebenfalls festgestellt, dass die Maßnahme lediglich auf einen begrenzten Teil des nationalen Straßennetzes Anwendung findet. Ferner hat sie festgestellt, dass eine solche Maßnahme als Betriebsbeihilfe eingestuft werden kann, die aufgrund des intensiven Wettbewerbs im Bereich des Güterkraftverkehrs die innergemeinschaftlichen Handelsbedingungen verfälscht oder diese zu verfälschen droht.

(18) Die Kommission äußerte Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahme mit Artikel 87 Absatz 2 oder 3 und Artikel 73 EG-Vertrag. Nach Auffassung der Kommission zielt die betreffende Maßnahme möglicherweise nicht auf eine bessere Aufteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ab und scheint den Straßenverkehr zum Nachteil der anderen Verkehrsträger, insbesondere des Eisenbahn- und des Kurzstreckenseeverkehrs, zu begünstigen.

(19) Folglich hat die Kommission in der Entscheidung vom 27. Februar 2002 Italien aufgefordert, zusätzliche Fragen zu beantworten und innerhalb eines Monats nach Erhalt der vorgenannten Entscheidung alle für die Bewertung der Maßnahmen nötigen Informationen vorzulegen. Auch sonstige Betroffene wurden um Stellungnahme ersucht.

3. **STELLUNGNAHME ITALIENS**

(20) Mit Schreiben vom 17. Mai 2002 (GD TREN/A/59000) hat Italien den Inhalt der Maßnahme präzisiert. Anschließend haben die italienischen Behörden mit Vermerk vom 17. Januar 2003 (SG(2003) A/1199) die Kommission über die vorgenommenen Änderungen unterrichtet. Die Bemerkungen Italiens können wie folgt zusammengefasst werden.

(21) Anfänglich hatten die italienischen Behörden betont, der Anwendungsbereich der betreffenden Maßnahme erstrecke sich gleichermaßen auf die in Italien und anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Lastkraftwagen der entsprechenden Fahrzeugklasse, die auf der betreffenden Autobahnstrecke verkehren und mit der „Telepass"-Vorrichtung ausgestattet sind. Die Tatsache, dass ausschließlich Fahrzeuge, die das elektronische System „Telepass" benutzen, in den Anwendungsbereich der Maßnahme fallen, hatten die italienischen Behörden damit begründet, dass die Mehrheit der italienischen und gemeinschaftlichen Fahrzeuge mit dieser für ihre Tätigkeit notwendigen Vorrichtung ausgestattet sei. Im Anschluss hat Italien jedoch beschlossen, den Anwendungsbereich der Maßnahme auf italienische und gemeinschaftliche Fahrzeuge mit einem Mindestgewicht von 7,5 t auszuweiten, die die Mautgebühren mit anderen Zahlungsmitteln als mit „Telepass" entrichten.

(22) Nach Auffassung Italiens ist die betreffende Maßnahme mit dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen ([9]), insbesondere mit den Erwägungsgründen 50 und 51, vereinbar. Die Maßnahme sei notwendig, um einen bedeutenden Beitrag zum Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie zur öffentlichen Sicherheit zu leisten, die durch den starken Verkehr auf der Nationalstraße 33 des Lago Maggiore beeinträchtigt werden. Ferner sieht die gemäß Erwägungsgrund 51 des vorgenannten Gemeinschaftsrahmens von der regionalen Verwaltung und den Straßenverkehrsverbänden unterzeichnete Vereinbarung die Beteiligung der Region vor.

(23) Als Beleg für den Beitrag der Maßnahme zum Umweltschutz führen die italienischen Behörden die Ergebnisse einer Studie an, bei der ein Fahrzeug mit einem Höchstgewicht von 26 t die Strecken Castelletto Ticino — Gravellona Toce sowie Borgomanero — Gravellona Toce und zurück sowohl auf der Autobahn A26 als auch auf den Straßen SS 33 und SR 229 zurückgelegt hat. Die italienischen Behörden betonen, dass beim Zurücklegen der Strecke auf der Autobahn A26 mit einem nennenswerten Rückgang des Kraftstoffverbrauchs und folglich auch der Schadstoffemissionen zu rechnen ist. In der Tat würde nach Ansicht Italiens die wachsende Anzahl von Fahrzeugen, die auf die Autobahn ausweichen, eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sowie generell der Schadstoffemissionen mit sich bringen und zur Verbesserung der Umweltbedingungen in der Gegend um den Lago Maggiore beitragen. Die italienischen Behörden heben besonders hervor, dass die Verkehrsumleitung zur Verbesserung der Umweltbedingungen und vor allem zur Reduzierung der Luftverunreinigung in einigen entlang der Nationalstraße liegenden Gemeinden beitragen würde. Diese Gemeinden sind nach dem Gesetz Nr. 43/2000 ([10]) der Region Piemont Teil der Regionalzonen 1 und 2, in denen die Luftverunreinigung die Luftqualitätsgrenzwerte übersteigt.

(24) Nach Auffassung der italienischen Behörden kann die Maßnahme auf der Grundlage des Artikels 73 EG-Vertrag gerechtfertigt werden. In diesem Zusammenhang weist Italien darauf hin, dass der Schutz der öffentlichen Sicherheit mit dem in Artikel 73 angeführten Begriff des „öffentlichen Dienstes" zusammenhängt. In Bezug auf die Notwendigkeit der „Koordinierung des Verkehrs" wäre es nach Ansicht der italienischen Behörden aufgrund der

([9]) ABl. C 37 vom 3.2.2001, S. 3.

([10]) Regionalgesetz Nr. 43 vom 7. April 2000, Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico (Bestimmungen zum Schutz der Umwelt vor Luftverschmutzung). Prima attuazione del piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (Erste Durchführung des Regionalplans für die Sanierung und den Schutz der Luftqualität).

topografischen Gegebenheiten, des hohen touristischen Wertes und des typischen Charakters der Gegend derzeit nicht möglich, die Beförderung von Gütern unter Ausbau des Eisenbahn- oder gar des Seeverkehrs zu erleichtern. Die fragliche Regelung gewährleiste hingegen eine bessere Verkehrsführung, wodurch das betreffende Gebiet wieder Wert und Sicherheit erlange.

(25) Italien verweist auf den rein experimentellen Charakter der Maßnahme im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September 2002 und betont, dass die Maßnahme vom 1. Juni bis zum 30. September 2003 angewandt werde, falls die Kommission das Prüfverfahren nicht im vorgesehenen Zeitraum abschließen sollte. Ferner heben die italienischen Behörden hervor, dass diese Maßnahme unter keinen Umständen den allgemeinen Zielsetzungen zuwiderlaufen werde.

(26) Die Kommission hat keine offiziellen Stellungnahmen von Dritten erhalten.

4. WÜRDIGUNG DER MASSNAHME: VORLIEGEN STAATLICHER BEIHILFE

(27) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

4.1. Übertragung öffentlicher Mittel

(28) Im vorliegenden Fall ist festzustellen, dass die Region Piemont bis zu 40 % der von bestimmten Güterverkehrsunternehmen auf der Autobahn A26 zu entrichtenden Mautgebühren übernimmt und somit der Società Autostrade S.p.A. einen Teil der Ermäßigung zurückerstattet, die diese den Güterverkehrsunternehmen gewährt. Es ist folglich unbestreitbar, dass öffentliche Mittel übertragen werden. In Bezug auf die Ermäßigung von 20 %, die die Società Autostrade S.p.A. den Güterverkehrsunternehmen direkt gewährt, ist hingegen festzustellen, dass es sich aufgrund des privatwirtschaftlichen Charakters dieser Aktiengesellschaft nicht um eine Übertragung öffentlicher Mittel ([11]) handelt.

4.2. Vorliegen finanzieller Vorteile

(29) Die finanzielle Begünstigung bestimmter Lastkraftwagen ist auch daraus ersichtlich, dass die Società Autostrade S.p.A. aufgrund der Beteiligung der Region bestimmten Lastkraftwagen eine Ermäßigung auf die Mautgebühren gewähren kann. Folglich würden die begünstigten Unternehmen vollständig oder teilweise von normalerweise anfallenden laufenden Kosten oder den im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit durch die Nutzung der Autobahn entstehenden Kosten befreit.

([11]) Infolge der Privatisierung im Dezember 1999 ging der Großteil des Kapitals der Società Autostrade S.p.A. auf private Aktionäre über.

4.3. Selektivität der Maßnahme

(30) Die Maßnahme ist selektiv, da sie nur auf den Güterkraftverkehr Anwendung findet, insbesondere auf Fahrzeuge zur Beförderung von Gütern ([12]) mit einem Gewicht von mindestens 7,5 t. Sie beschränkt sich auf einen Teil des nationalen Straßennetzes.

4.4. Auswirkungen auf den Wettbewerb und auf den innergemeinschaftlichen Handel

(31) Da die vorgesehene Maßnahme einige Unternehmen von Kosten befreit, die im Rahmen ihrer laufenden Tätigkeit anfallen würden, gilt sie als Betriebsbeihilfe und kann mithin prinzipiell den Wettbewerb ([13]) mit italienischen und gemeinschaftlichen Unternehmen verfälschen, die nicht durch die fragliche Maßnahme gefördert werden.

(32) Aufgrund des starken Wettbewerbs im Bereich des Güterkraftverkehrs ([14]) ist davon auszugehen, dass die diesen Ausgleich in Anspruch nehmenden Fahrzeuge auf demselben Markt tätig sind wie die nicht Begünstigten. Durch die Begünstigung der ersteren kann eine solche Maßnahme folglich zur Verfälschung des normalen Wettbewerbs im Güterkraftverkehr führen. Eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist ebenfalls nicht auszuschließen. Ferner kann diese Beihilfe den innergemeinschaftlichen Handel beeinträchtigen.

([12]) Vgl. Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 36). Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Gütern sind alle unter der Klasse N aufgeführten Fahrzeuge mit mindestens vier Rädern oder mit drei Rädern und einem Höchstgewicht von über 1 t. Im Einzelnen umfassen die Klassen: N 1 Fahrzeuge mit einem Höchstgewicht von 3,5 t, N 2 Fahrzeuge mit einem Höchstgewicht zwischen 3,5 t und 12 t, N 3 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 12 t.

([13]) Siehe insbesondere die Urteile des Gerichts vom 8. Juni 1995, Siemens/Kommission, T-45993, Slg. S. II-1675, Punkte 48 und 77, sowie vom 30. April 1998, Vlaams Gewest/Kommission, T-214-95, Slg. S. II-717, Punkt 64 oder 46.

([14]) Siehe insbesondere die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates (ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1), die den Inhabern der darin vorgesehenen Gemeinschaftslizenz die vollständige Öffnung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs für den Wettbewerb gewährleistet, sowie die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates (ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 1), wodurch alle quantitativen Beschränkungen der Kabotage schrittweise abgeschafft und die vollständige Öffnung des innerstaatlichen Güterkraftverkehrs für den Wettbewerb ab dem 1. Juli 1998 verwirklicht wurden.

5. VEREINBARKEIT DER BEIHILFE MIT DEM GEMEINSCHAFTSRECHT

(33) Obwohl die betreffende Maßnahme gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag als Beihilfe gelten kann, ist sie im Hinblick auf die in Artikel 87 Absätze 2 und 3 vorgesehenen Ausnahmen und Freistellungen zu prüfen. Überdies ist die Vereinbarkeit der Maßnahme mit Artikel 73 EG-Vertrag und mit dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen ([15]) zu prüfen.

5.1. Bewertung der Maßnahme im Hinblick auf die Ausnahmen nach Artikel 87

(34) Was die Vereinbarkeit mit Artikel 87 Absatz 2 anbelangt, so trifft für die italienische Maßnahme keine der dort beschriebenen Ausnahmen zu, da es sich dabei weder um Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher, noch um Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturschutzkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind, noch um Beihilfen zum Ausgleich der durch die Teilung der Bundesrepublik Deutschland verursachten wirtschaftlichen Nachteile handelt.

(35) In Bezug auf die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben a) und b) genannten Freistellungsmöglichkeiten ist festzustellen, dass die betreffende Beihilfe weder als Beihilfe zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten, in denen die Lebenshaltung außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht, noch als Beihilfe zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaates gelten kann. Die Freistellungen nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstaben d) und e) finden im vorliegenden Fall ebenfalls keine Anwendung.

(36) In Bezug auf die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) vorgesehene Freistellung kann im vorliegenden Fall nach Auffassung der Kommission keine der Gemeinschaftsregeln, die eine entsprechende Ausnahme begründen, geltend gemacht werden. Hinsichtlich der Anwendung dieser Ausnahmeregel in Bezug auf die Umwelt ist festzustellen, dass die fragliche Maßnahme trotz der Argumente der italienischen Behörden die in den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften über Umweltschutzbeihilfen festgelegten Bedingungen nicht erfüllt und die unter Punkt E.3.2 vorgesehenen Ausnahmeregelungen nicht in Anspruch genommen werden können.

(37) Die betreffende Maßnahme betrifft nämlich nicht eine „Steuer" im Sinne des Punktes E.3.2 des vorgenannten Gemeinschaftsrahmens, sondern eine „Mautgebühr", d. h. eine für die Benutzung bestimmter Verkehrswege zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Strecke und der Fahrzeugklasse bemisst ([16]). Folglich kann die Maßnahme auch nicht als gemäß Punkt 51.1 des vorgenannten Gemeinschaftsrahmens aus Umweltschutzgründen eingeführte „neue Steuer" gelten. Ebenso wenig fällt diese Maßnahme unter die in Punkt 51.2 aufgeführten Ausnahmen, da es sich nicht um eine „bestehende Steuer" handelt, die eine beachtliche positive Wirkung auf den Umweltschutz hat und die für manche Unternehmen nur dadurch gerechtfertigt werden, dass eine wesentliche Veränderung ihrer Wirtschaftsbedingungen eintritt, die sie in eine schwierigere Lage versetzen als ihre Konkurrenten.

(38) Folglich kann im vorliegenden Fall die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) vorgesehene Ausnahme insbesondere in Bezug auf die Umwelt nicht in Anspruch genommen werden.

5.2. Vereinbarkeit der Maßnahme mit Artikel 73 EG-Vertrag

(39) In erster Linie ist hervorzuheben, dass Italien die Nutzer des „Telepass"-Systems, von dem hauptsächlich italienische Güterverkehrsunternehmen und weniger die der anderen Mitgliedstaaten Gebrauch machen, nicht mehr mit Vorzug behandelt. Zu diesem Zweck haben die italienischen Behörden die Möglichkeit vorgesehen, die betreffende Maßnahme auf andere Zahlungssysteme (einschließlich Barzahlung) auszuweiten, die auch für ausländische Güterverkehrsunternehmen zugänglich sind. Dadurch werden die Bedenken über mögliche diskriminierende Auswirkungen der Maßnahme gegenüber Unternehmen aus den verschiedenen Mitgliedstaaten ausgeräumt. Nach Auffassung der Kommission ist die vorgenannte Ausweitung des Anwendungsbereiches ein entscheidendes Kriterium bei der Bewertung der Maßnahme.

(40) Die Vereinbarkeit der Maßnahme mit Artikel 73 EG-Vertrag und mit der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehr ([17]), insbesondere mit deren Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b), muss geprüft werden.

(41) Gemäß Artikel 73 sind die 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. Gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der vorgenannten Verordnung können die Mitgliedstaaten „bis zum Inkrafttreten einer gemeinsamen Regelung für die Anlastung der Wegekosten (Maßnahmen für die Koordinierung des Verkehrs treffen), sofern die Beihilfen an Unternehmen gewährt werden, die im Gegensatz zu anderen Unternehmen mit Ausgaben für die von ihnen benutzten Verkehrswege belastet sind; dabei muss die Höhe der Beihilfen unter Berücksichtigung der Wegekosten beurteilt werden, welche die konkurrierenden Verkehrsarten nicht zu tragen haben".

(42) Der Begriff der Verkehrskoordinierung entspricht dem Eingreifen der Regierung in den Markt aus verkehrspolitischen Gründen.

([15]) ABl. C 37 vom 3.2.2001, S. 3.

([16]) Siehe Artikel 2 Buchstabe b) der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

([17]) ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1.

(43) Im vorliegenden Fall ist in erster Linie festzustellen, dass die regionalen Behörden durch die Umleitung des Schwerlastverkehrs vom Ufergebiet auf andere Straßen eine bessere Verkehrsführung im Gebiet des Lago Maggiore gewährleisten wollen. Der Straßenverkehr wird im Bereich des Lago Maggiore durch die topografische Beschaffenheit der Gegend erschwert und verschärft sich in den Sommermonaten infolge der starken Verkehrszunahme. Die Maßnahme wird insofern dem Erfordernis einer Koordinierung des Verkehrs gerecht, als die lokalen Behörden mit ihrer Hilfe die Anzahl der Kraftfahrzeuge auf den Uferstraßen reduzieren und den Straßenverkehr in der betreffenden Jahreszeit besser koordinieren können.

(44) Gegenwärtig ist kein Gemeinschaftsrahmen über die Anlastung der Wegekosten in Kraft. Überdies ist darauf hinzuweisen, dass die von der Maßnahme betroffenen Fahrzeuge (über 7,5 t) eine Infrastrukturgebühr werden entrichten müssen, von der andere Unternehmen nicht betroffen sind (da sie die Uferstraße nutzen können). Die Ausgleichsleistung wird deshalb als verhältnismäßig angesehen.

(45) Da es sich bei der Maßnahme um eine Koordinierung des Verkehrs handelt, die in Ermangelung eines Gemeinschaftsrahmens für die Anlastung der Wegekosten angewandt wird, und die betroffenen Unternehmen eine Infrastrukturgebühr zu entrichten haben, während anderen keine Kosten entstehen, sind die Bedingungen des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 erfüllt und Italien kann die fragliche Maßnahme treffen, zumal die Anwendung der Maßnahme zeitlich begrenzt ist, sie sich auf eine genau bestimmte Infrastruktur bezieht und vorwiegend von lokaler Bedeutung ist.

(46) Die Maßnahme ist im Fall des Inkrafttretens eines Gemeinschaftsrahmens über die Anlastung der Wegekosten erneut zu prüfen. Ferner ist jede analoge Maßnahme in jedem Fall im Hinblick auf ihre Besonderheiten zu bewerten.

(47) Nach Auffassung der Kommission ist aufgrund des eingeschränkten Charakters der Förderung eine Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels praktisch nicht gegeben. In Anbetracht des kurzen Anwendungszeitraums wirkt sich die Maßnahme nur geringfügig auf den Wettbewerb aus und führt auf keinen Fall zu Wettbewerbsverzerrungen, die dem allgemeinen Interesse zuwiderlaufen.

(48) In Bezug auf die Vereinbarkeit mit der europäischen Verkehrspolitik ist die betreffende Maßnahme nach Auffassung der Kommission mit den Zielen der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik ([18]) vereinbar, da sie die öffentliche Sicherheit der lokalen Straßen im betreffenden Gebiet verbessert.

6. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(49) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass es sich bei der betreffenden Maßnahme um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag handelt.

(50) Die Kommission stellt allerdings fest, dass die Beihilfe gemäß Artikel 73 und EG-Vertrag und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 mit dem Vertrag vereinbar ist —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe in Höhe von bis zu 155 000 EUR, die Italien zur Umleitung des Verkehrs schwerer Nutzfahrzeuge mit einem Gewicht von mindestens 7,5 t von der Nationalstraße 33 des Lago Maggiore auf die Autobahn A26 im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September 2003 gewähren will, ist gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 und Artikel 73 EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Die Gewährung der vorgenannten Beihilfe in Höhe von bis zu 155 000 EUR wird daher genehmigt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 9. Juli 2003

Für die Kommission
Loyola DE PALACIO
Vizepräsidentin

([18]) Siehe Weißbuch vom Jahr 2002, „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft", worin eine Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit gefordert wird (S. 16).