ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Ιουλίου 2003

σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 11/2002 (ex N 382/2001) την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Ιταλία για ορισμένα βαρέα φορτηγά οχήματα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με σκοπό την εκτροπή της κυκλοφορίας από την εθνική οδό 33 του Lago Maggiore προς τον αυτοκινητόδρομο A26

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2003) 2154]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/261/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε την Ιταλία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα ανωτέρω άρθρα [1] και αφού έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις που της διαβιβάσθηκαν,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της στις 12 Ιουνίου 2001 η Ιταλία κοινοποίησε το ενοποιημένο κείμενο των σχεδίων περιφερειακών νόμων αριθ. 14 και 87 του 2000, για την «Εκτροπή της κυκλοφορίας από την εθνική οδό 33 του Lago Maggiore προς τον αυτοκινητόδρομο A26».

Με τις επιστολές της 4ης Σεπτεμβρίου 2001 και της 21ης Ιανουαρίου 2002 οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή. Συγκεκριμένα, με την επιστολή της 14ης Ιανουαρίου 2002 (DG TREN/A/51067) οι εν λόγω αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή σχέδιο μνημονίου συμφωνίας μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της περιφέρειας του Piemonte, των ενώσεων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και της Società Autostrade SpA.

(2) Με επιστολή της στις 27 Φεβρουαρίου 2002, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ για την εν λόγω ενίσχυση.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2]. Η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία και τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το μέτρο.

(4) Με επιστολές της στις 17 Μαΐου 2002 (DG TREN/A/59000) και στις 17 Ιανουαρίου 2003 [SG(2003)A/1199] η Ιταλία διαβίβασε στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις της επί του θέματος. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από πλευράς τρίτων.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. Σύντομη περιγραφή των αρχικών μέτρων

(5) Για να διαφυλαχθεί η ασφάλεια των ενδιαφερόμενων πολιτών, να προστατευθεί το περιβάλλον και να αναπτυχθεί ο τουρισμός στην περιοχή του Lago Maggiore, η Περιφέρεια του Piemonte πρότεινε να εφαρμοσθεί ένα σύστημα εποχικής εκτροπής της υποχρεωτικής κυκλοφορίας για όλα τα οχήματα οδικών εμπορευματικών μεταφορών τουλάχιστον 7,5 τόνων από την εθνική οδό 33 του Lago Maggiore προς τον αυτοκινητόδρομο A26.

(6) Προς το σκοπό αυτό, δεσμεύεται να καταβάλει έως το 40 % των διοδίων που οφείλουν να πληρώνουν τα οχήματα αυτά για τη χρήση του αυτοκινητοδρόμου. Οι ιταλικές αρχές δικαιολογούν το μέτρο αυτό σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία για την προσωρινή εκτροπή της κυκλοφορίας των βαρέων φορτηγών οχημάτων υπενθυμίζοντας, μεταξύ άλλων, το γεγονός ότι η μόνη δυνατή εναλλακτική λύση στη δεδομένη περίπτωση είναι ο αυτοκινητόδρομος με διόδια.

2.2. Λεπτομερής περιγραφή των σημερινών μέτρων

(7) Σύμφωνα με το ενοποιημένο κείμενο των σχεδίων περιφερειακών νόμων αριθ. 14/2000 και 87/2000, η περιφέρεια του Piemonte προτίθεται να εφαρμόσει προσωρινή εκτροπή, κατά το διάστημα από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003, της κυκλοφορίας ορισμένων βαρέων φορτηγών οχημάτων στην παράκτια ζώνη του Lago Maggiore από την εθνική οδό προς τον αυτοκινητόδρομο με διόδια A26, στα τμήματα μεταξύ Gravellona Toce και Castelletto Ticino και Gravellona Toce και Borgomanero, σε αμφότερα τα ρεύματα κυκλοφορίας. Το μέτρο αποβλέπει στη διαφύλαξη της ασφάλειας των πολιτών που κατοικούν στις ακτές του Lago Maggiore, οι οποίες καθίστανται επισφαλείς κυρίως τους θερινούς μήνες, κατά τους οποίους οι παράκτιοι δρόμοι εμφανίζουν σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας λόγω της αθρόας συρροής τουριστών στην περιοχή. Το μέτρο θα συμβάλει επίσης στην προστασία του περιβάλλοντος (ιδίως σε ό,τι αφορά τη μείωση της ρύπανσης) και στην ανάπτυξη του τοπικού τουρισμού, διότι θα μειωθεί ο χρόνος οδικής διέλευσης των φορτηγών.

[1] ΕΕ C 87 της 11.4.2002, σ. 2.
[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

(8) Το μέτρο αφορά τα οχήματα οδικών εμπορευματικών μεταφορών τουλάχιστον 7,5 τόνων και πιο συγκεκριμένα τα λεωφορεία, τους οδικούς ελκυστήρες, τους οδικούς συρμούς, τα αρθρωτά οχήματα και τα οχήματα μεταφοράς δομικών προϊόντων, συντήρησης των οδικών υποδομών και μεταλλείων ([3]). Τα οχήματα αυτά προσδιορίσθηκαν απευθείας από τη Società Autostrade SpA, η ανάδοχος εταιρεία του αυτοκινητοδρόμου A26, μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων «Telepass» και των αποδείξεων πληρωμής που εκδίδονται κατά τη διέλευση από τους σταθμούς διοδίων του αυτοκινητοδρόμου.

(9) Με την επιστολή της 17ης Ιανουαρίου 2003 [(SG(2003)A/1199)] η Ιταλία επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής του συγκεκριμένου μέτρου στα βαρέα φορτηγά οχήματα της Ιταλίας και της υπόλοιπης Κοινότητας, τουλάχιστον 7,5 τόνων που καταβάλλουν τα διόδια με συστήματα διαφορετικά του «Telepass», και πιο συγκεκριμένα στα οχήματα της ίδιας κατηγορίας που καταβάλλουν τα διόδια τοις μετρητοίς, μέσω του Bancomat, με πιστωτικές κάρτες και με τη Niacard ([4]).

(10) Όσον αφορά την εφαρμογή του μέτρου μόνον στην κατηγορία οχημάτων τουλάχιστον 7,5 τόνων, πρέπει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την ιταλική έννομη τάξη αυτή είναι η κατηγορία οχημάτων στην οποία συνήθως εφαρμόζονται οι διατάξεις προσωρινής εκτροπής της κυκλοφορίας ([5]).

(11) Οι όροι εφαρμογής του μέτρου καθορίσθηκαν σε προσχέδιο μνημονίου συμφωνίας μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της περιφέρειας του Piemonte, των ενώσεων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και της Società Autostrade SpA και άλλων ενώσεων επιχειρήσεων μεταφορών. Με βάση τη συμφωνία αυτή, η περιφέρεια του Piemonte δεσμεύθηκε να αντισταθμίσει εν μέρει τα καταβλητέα διόδια για την υποχρεωτική χρήση του αυτοκινητοδρόμου A26, και συγκεκριμένα σε ποσοστό έως 40 % και εντός των ορίων συνολικού ποσού περίπου 155 000 ευρώ. Οι ενώσεις των επιχειρήσεων μεταφορών δεσμεύθηκαν από πλευράς τους να πράξουν έτσι ώστε τα μέλη τους να καταβάλουν τουλάχιστον το 40 % των διοδίων αυτών. Άλλωστε, η Società Autostrade SpA προσφέρει έκπτωση 20 % στα συγκεκριμένα οχήματα.

(12) Σε ό,τι αφορά τους τρόπους εφαρμογής της έκπτωσης, για τους χρήστες του ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων «Telepass» προβλέπεται η εφαρμογή της έκπτωσης των καταβληθέντων διοδίων στο τιμολόγιο, για τους μεταφορείς δε που καταβάλλουν τα διόδια τοις μετρητοίς, μέσω του Bancomat, πιστωτικής κάρτας ή της Niacard, η έκπτωση να εφαρμόζεται απευθείας από την Società Autostrade SpA κατά τη διέλευση από το σταθμό διοδίων. Η περιφέρεια του Piemonte δεσμεύεται να επιστρέψει στην εν λόγω εταιρεία το ποσοστό των εκπτώσεων επί των διοδίων που της αναλογεί (ήτοι έως το 40 % των καταβλητέων διοδίων).

(13) Τα ποσά των καταβλητέων διοδίων ποικίλλουν ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος και με το αντίστοιχο τμήμα διαδρομής μέσω του αυτοκινητόδρομου, κυμαίνονται δε από 0,77 έως 5,4 ευρώ ανά όχημα και ανά τμήμα διαδρομής.

(14) Η υιοθέτηση του συγκεκριμένου μέτρου είναι αναγκαία διότι η μόνη εναλλακτική λύση στη διέλευση μέσω της εθνικής οδού του Lago Maggiore, στην οποία θα περιορισθεί η πρόσβαση, είναι η διέλευση μέσω του αυτοκινητοδρόμου A26, για τον οποίο προβλέπεται η καταβολή διοδίων. Εξάλλου, σύμφωνα με την ιταλική έννομη τάξη ([6]), κάθε φορά που αποφασίζεται η προσωρινή εκτροπή της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων για λόγους δημόσιας ασφάλειας, οδικής ασφάλειας ή προστασίας της υγείας, οι τοπικοί φορείς οφείλουν να υποδείξουν μια ή περισσότερες εναλλακτικές διαδρομές, σε τουλάχιστον μία από τις οποίες δεν είναι υποχρεωτική η διέλευση από τμήματα αυτοκινητοδρόμου όπου είναι υποχρεωτική η καταβολή διοδίων.

(15) Με επιστολή τους στις 17 Ιανουαρίου 2003 [SG(2003)A/1199] οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή τα αποτελέσματα μελέτης που εκπονήθηκε με σκοπό τη μέτρηση της ρύπανσης που προκαλείται από ένα όχημα μέγιστου βάρους 26 τόνων το οποίο διανύει μετ' επιστροφής τα τμήματα Castelletto Ticino — Gravellona Toce και Borgomanero — Gravellona Toce μέσω του αυτοκινητοδρόμου A26 και μέσω των οδών SS33, SS 142 και SR 229 ([7]). Η μελέτη έδειξε ότι, μολονότι η διαδρομή μέσω του αυτοκινητοδρόμου είναι μεγαλύτερη κατά 10 km από τις διαδρομές μέσω των εθνικών οδών, η κατανάλωση καυσίμων και άρα η εκπομπή ρύπων ήταν αισθητά λιγότερες. Με βάση τις προβλέψεις αύξησης των οχημάτων στον αυτοκινητόδρομο που προαναφέρθηκε εξαιτίας της εκτροπής που θα επιβληθεί στην κυκλοφορία βαρέων οχημάτων στην περιοχή του Lago Maggiore, οι ιταλικές αρχές υπολόγισαν επίσης τις συνολικές ποσότητες πετρελαίου κίνησης που θα μπορούσαν να εξοικονομηθούν το 2003, 2004 και 2005. Κατά την άποψη της Ιταλίας, η μείωση στο πετρέλαιο κίνησης θα οδηγήσει σε μείωση των ρυπογόνων εκπομπών, ιδίως της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και ως εκ τούτου θα επιφέρει βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στη συγκεκριμένη περιοχή ([8]).

(16) Προς το παρόν το μέτρο φαίνεται ότι έχει δοκιμαστικό χαρακτήρα και ότι θα περιορισθεί στο διάστημα από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003. Εν αναμονή των αποτελεσμάτων που θα έχει η δοκιμή αυτή, η περιφέρεια του Piemonte προτίθεται να συγκροτήσει ομάδα εργασίας απαρτιζόμενη από έναν εκπρόσωπο από κάθε φορέα που έχει προσυπογράψει το μνημόνιο συμφωνίας.

([3]) Βλέπε άρθρο 54 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), η), θ) και ιδ) του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, νομοθετικό διάταγμα αριθ. 285 της 30ής Απριλίου 1992 (Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. 114 της 18.5.1992), όπως τροποποιήθηκε από το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 360 της 10ης Σεπτεμβρίου 1993 (Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. 217 της 15.9.1993). Βλέπε επίσης διάταγμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της 5.12.2001 και το άρθρο 7 του διατάγματος του Προέδρου της Δημοκρατίας αριθ. 495 της 16.12.1992.

([4]) Βλέπε ιδίως το σημείο 5 του σχεδίου μνημονίου συμφωνίας.

([5]) Βλέπε επίσης το διάταγμα του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της 5.12.2001 και το άρθρο 7 του διατάγματος του Προέδρου της Δημοκρατίας αριθ. 495 της 16.12.1992.

([6]) Βλέπε την υπουργική εγκύκλιο αριθ. 62 της 5ης Αυγούστου 1993, τα άρθρα 6 και 7 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 285 της 30ής Απριλίου 1992 και το άρθρο 7 του διατάγματος του Προέδρου της Δημοκρατίας αριθ. 495 της 16ης Δεκεμβρίου 1992 (Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. 303 της 28.12.1992) όπως τροποποιήθηκε από το διάταγμα του Προέδρου της Δημοκρατίας αριθ. 610 της 16ης Σεπτεμβρίου 1996 (Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας αριθ. 284 της 4.12.1996).

([7]) Δοκιμή που διεξήχθη στις 23 Οκτωβρίου 2002 με ελκυστήρα INECO AS 440 S 45 (240 cv) με ημιρυμουλκούμενο μέγιστου βάρους 40,5 t.

([8]) Βλέπε ιδίως το περιφερειακό σχέδιο για την εξυγίανση και την ποιότητα του αέρα (στο Bollettino Regione ufficiale Piemonte αριθ. 47 της 21.11.2002) που εγκρίθηκε με απόφαση του εκτελεστικού περιφερειακού συμβουλίου στις 21 Νοεμβρίου 2002 βάσει του διατάγματος του υπουργού Περιβάλλοντος αριθ. 60/2002. Από το πρόγραμμα προκύπτει ότι οκτώ κοινότητες που βρίσκονται στη συγκεκριμένη περιοχή είναι μεταξύ εκείνων που έχουν το επίπεδο ατμοσφαιρικής ρύπανσης υψηλότερο από τις οριακές τιμές και για τις οποίες προβλέπονται παρεμβάσεις από την περιφέρεια.

2.3. **Αιτίες που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας**

(17) Κατά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, το μέτρο που έχει προβλεφθεί από τις ιταλικές αρχές εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Συγκεκριμένα, το μέτρο τροφοδοτείται με κρατικούς πόρους, προσδίδει οικονομικό πλεονέκτημα μόνον στον τομέα των οδικών μεταφορών, ιδίως στις επιχειρήσεις που εκτελούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές με βαρέα φορτηγά οχήματα τουλάχιστον 7,5 τόνων και χρησιμοποιούν το ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων «Telepass», και τις απαλλάσσει από έξοδα τα οποία κανονικά βαρύνουν εκείνες. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι το μέτρο εφαρμόζεται μόνον σε ορισμένο μέρος του εθνικού οδικού δικτύου. Εξάλλου, διαπίστωσε ότι το μέτρο μπορεί να χαρακτηρισθεί ως ενίσχυση λειτουργίας, η οποία, δεδομένου του βαθμού ανοίγματος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

(18) Η Επιτροπή διατύπωσε τις αμφιβολίες της ως προς το συμβιβάσιμο του μέτρου με το άρθρο 87 παράγραφος 2 ή 3, και με το άρθρο 73 της συνθήκης. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή έκρινε ότι το μέτρο ενδέχεται να μην αποβλέπει στην καλύτερη κατανομή μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφοράς και ότι μάλλον ευνοεί την κυριαρχία των οδικών μεταφορών έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς, ιδίως των σιδηροδρομικών μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

(19) Έτσι, στην απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2002, η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία να απαντήσει σε συμπληρωματικές ερωτήσεις και να παράσχει κάθε πληροφορία χρήσιμη στην αξιολόγηση του μέτρου εντός ενός μηνός από την παραλαβή της απόφασης αυτής. Κάλεσε επίσης και τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

3. **ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

(20) Με επιστολή της στις 17 Μαΐου 2002 (DG TREN/A/59000) η Ιταλία αποσαφήνισε αργότερα το περιεχόμενο του μέτρου. Στη συνέχεια, με σημείωμά της στις 17 Ιανουαρίου 2003 [SG(2003)A/1199] ενημέρωσε την Επιτροπή για τις τροποποιήσεις που επήλθαν στην ενίσχυση. Οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν συνοψίζονται ως εξής.

(21) Αρχικά οι ιταλικές αρχές είχαν τονίσει ότι η εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου θα περιοριζόταν στα βαρέα φορτηγά οχήματα της Ιταλίας και σε εκείνα άλλων κρατών μελών που ανήκουν στις προβλεπόμενες κατηγορίες, τα οποία διέρχονται από το καθορισμένο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου και διαθέτουν συσκευή «Telepass». Για να δικαιολογήσουν το γεγονός ότι μπορούν να τύχουν ενίσχυσης μόνον τα οχήματα που χρησιμοποιούν το ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων «Telepass» οι ιταλικές αρχές ανέφεραν ότι, ως επί το πλείστον, τα οχήματα της Ιταλίας ή οιουδήποτε άλλου κράτους μέλους διέθεταν ήδη τη συσκευή αυτή διότι τους είναι αναγκαία για τη δραστηριότητά τους. Στη συνέχεια, η Ιταλία αποφάσισε να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του μέτρου στα ιταλικά και κοινοτικά οχήματα τουλάχιστον 7,5τόνων που καταβάλλουν τα διόδια με συστήματα διαφορετικά του ηλεκτρονικού συστήματος «Telepass».

(22) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι το μέτρο είναι σύμφωνο με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος ([9]), και ιδίως με τα σημεία 50 και 51 αυτών. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, το συγκεκριμένο μέτρο ήταν αναγκαίο για τη μεγαλύτερη προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια και τη δημόσια υγεία, οι οποίες ειδάλλως θα διακυβεύονταν από την οδική κυκλοφοριακή συμφόρηση στην εθνική οδό 33 του Lago Maggiore. Άλλωστε, η παρέμβαση της περιφέρειας προβλέπεται κατόπιν συναίνεσης, «μνημόνιο συμφωνίας», το οποίο υπέγραψαν οι περιφερειακές αρχές και οι ενώσεις του κλάδου των αερομεταφορέων, σύμφωνα με όσα προβλέπει το σημείο 51 των κατευθυντηρίων γραμμών.

(23) Πιο συγκεκριμένα, υπερασπιζόμενες ότι το μέτρο συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος, οι ιταλικές αρχές παραθέτουν τα αποτελέσματα της μελέτης που πραγματοποιήθηκε με όχημα μέγιστου βάρους 26 τόνων, το οποίο διήνυσε μετν επιστροφής τα τμήματα Castelletto Ticino — Gravellona Toce και Borgomanero — Gravellona Toce και μέσω του αυτοκινητοδρόμου A26 και μέσω των εθνικών οδών SS 33, και SR 229. Οι ιταλικές αρχές εμμένουν στο γεγονός ότι με τη διέλευση από τον αυτοκινητόδρομο A26 θα μπορούσε να μειωθεί αισθητά η κατανάλωση καυσίμων και, άρα, το επίπεδο ρυπογόνων εκπομπών. Κατά την άποψη της Ιταλίας, η αύξηση του αριθμού οχημάτων που διέρχονται από τον αυτοκινητόδρομο A26 θα οδηγήσει όντως σε μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και γενικότερα των ρυπογόνων εκπομπών και ως εκ τούτου θα επιφέρει βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στην περιοχή του Lago Maggiore. Οι ιταλικές αρχές τόνισαν ιδίως το γεγονός ότι η εκτροπή της κυκλοφορίας θα συντελέσει στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών, κυρίως σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, σε ορισμένες κοινότητες κατά μήκος της εθνικής οδού οι οποίες, σύμφωνα με το νόμο της περιφέρειας του Piemonte αριθ. 43/2000 ([10]), ανήκουν στις περιφερειακές ζώνες 1 και 2 όπου η ρύπανση υπερβαίνει τις οριακές τιμές ποιότητας του αέρα.

(24) Οι ιταλικές αρχές αναφέρουν επίσης ότι το μέτρο μπορεί να δικαιολογηθεί βάσει του άρθρου 73 της συνθήκης ΕΚ. Επ' αυτού η Ιταλία παρατηρεί ότι η διαφύλαξη της δημόσιας ασφάλειας υπάγεται στην έννοια της «δημόσιας υπηρεσίας» που αναφέρεται στο άρθρο 73. Σε ό,τι αφορά την αναγκαιότητα «συντονισμού των μεταφορών», οι ιταλικές αρχές κρίνουν ότι η μορφολογία του εδάφους, η μεγάλη σημασία

([9]) ΕΕ C 37 της 3.2.2001, σ. 3.

([10]) Περιφερειακός νόμος της 7ης Απριλίου 2000, αριθ. 43, Διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος σε ό,τι αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση. Πρώτη ενεργοποίηση του περιφερειακού σχεδίου για την εξυγίανση και την προστασία της ποιότητας του αέρα.

του τουρισμού για την περιοχή και ο τυπικός χαρακτήρας των τοποθεσιών δεν θα επέτρεπαν να ευνοηθεί η διαμετακόμιση των εμπορευμάτων με αύξηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και ακόμη λιγότερο της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Αντίθετα, το συγκεκριμένο μέτρο εγγυώμενο καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας θα αποκαταστήσει τη φήμη και την ασφάλεια των αντίστοιχων περιοχών.

(25) Η Ιταλία υπενθύμισε τον αυστηρά δοκιμαστικό χαρακτήρα του μέτρου για το διάστημα από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2002, εμμένοντας στο γεγονός ότι εάν η Επιτροπή δεν ολοκληρώσει τη διαδικασία εξέτασης σε εύθετο χρόνο, το μέτρο θα εφαρμοσθεί στο διάστημα από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003. Οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν αργότερα ότι η παρέμβαση δεν μπορεί κατά κανένα τρόπο να θίξει τους γενικά επιδιωκόμενους στόχους.

(26) Η Επιτροπή δεν έλαβε επίσημα παρατηρήσεις από πλευράς άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ: ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(27) Το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ορίζει ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

4.1. **Μεταφορά κρατικών πόρων**

(28) Στη δεδομένη περίπτωση διαπιστώνεται ότι η περιφέρεια του Piemonte συνεισφέρει έως 40 % στην καταβολή των διοδίων που πληρώνουν οι διερχόμενοι από τον αυτοκινητόδρομο A26 μεταφορείς, επιστρέφοντας το ποσοστό αυτό στη Società Autostrade SpA για την έκπτωση που εφαρμόζει η εταιρεία στους μεταφορείς. Φαίνεται επομένως αδιαμφισβήτητο ότι υπάρχει μεταφορά κρατικών πόρων. Αντίθετα, όσον αφορά την έκτωση του 20 % που χορηγεί απευθείας η Società Autostrade SpA στους μεταφορείς, διαπιστώνεται ότι, επειδή η εταιρεία είναι πλήρως ιδιωτική, δεν υπάρχει κανένα θέμα μεταφοράς κρατικών πόρων ([11]).

4.2. **Ύπαρξη οικονομικών πλεονεκτημάτων**

(29) Το οικονομικό πλεονέκτημα ορισμένων βαρέων φορτηγών οχημάτων είναι προφανές λόγω επίσης του γεγονότος ότι η παρέμβαση της περιφέρειας επιτρέπει στην Società Autostrade SpA να εφαρμόζει εκπτώσεις στα διόδια για ορισμένα από αυτά τα οχήματα. Συνεπώς, οι επιχειρήσεις στις οποίες χορηγείται η ενίσχυση απαλλάσσονται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από τα έξοδα που κανονικά θα αναλάμβαναν στο πλαίσιο της τρέχουσας διαχείρισής τους ή των συνήθων δραστηριοτήτων τους κατά τη χρήση του αυτοκινητοδρόμου.

4.3. **Επιλεκτικότητα του μέτρου**

(30) Όσον αφορά τον επιλεκτικό χαρακτήρα του μέτρου, είναι επιβεβαιωμένο ότι το μέτρο εφαρμόζεται μόνον στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, και συγκεκριμένα από όλα τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων ([12]) μόνον σε εκείνα τουλάχιστον 7,5 τόνων, για τη διέλευση από ένα πολύ περιορισμένο τμήμα του εθνικού οδικού δικτύου.

4.4. **Συνέπειες στον ανταγωνισμό και στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές**

(31) Είναι βέβαιο ότι το προβλεπόμενο μέτρο, απαλλάσσοντας ορισμένες επιχειρήσεις από έξοδα με τα οποία κανονικά αυτές βαρύνονται στο πλαίσιο της συνήθους διαχείρισής τους, αποτελεί λειτουργική ενίσχυση η οποία είναι επομένως ικανή —κατ' αρχήν— να νοθεύσει τον ανταγωνισμό ([13]) με άλλες, εθνικές ή άλλων κρατών μελών επιχειρήσεις, οι οποίες δεν είναι δικαιούχοι της ενίσχυσης.

(32) Οντως, δεδομένου του μεγάλου βαθμού ανοίγματος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ([14]) στον ανταγωνισμό, είναι δυνατόν να εικασθεί ότι τα οχήματα στα οποία χορηγείται η αντιστάθμιση δρουν στην ίδια αγορά με εκείνα στα οποία δεν χορηγείται έκπτωση για τα διόδια και ότι το μέτρο αυτό, ευνοώντας τα πρώτα οχήματα, μπορεί επομένως να νοθεύσει το συνήθη ανταγωνισμό στις οδικές μεταφορές. Ούτε μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο να θιγεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Εξάλλου, η ενίσχυση αυτή μπορεί να έχει επιπτώσεις στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

([11]) Ύστερα από διαδικασία ιδιωτικοποίησης το Δεκέμβριο του 1999, η πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της Società Autostrade SpA ανήκει σήμερα σε ιδιώτες μετόχους.

([12]) Βλέπε οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους (ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2004/3/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 49 της 19.2.2004, σ. 36). Τα μηχανοκίνητα οχήματα που προορίζονται για τις μεταφορές εμπορευμάτων, τα οποία διαθέτουν είτε τουλάχιστον τέσσερις τροχούς είτε τρεις τροχούς και μέγιστο βάρος άνω του 1 τόνου, ανήκουν όλα στην κατηγορία Ν. Πιο συγκεκριμένα, η κατηγορία Ν 1 περιλαμβάνει τα οχήματα μέγιστου βάρους 3,5 τόνων, η κατηγορία Ν 2 τα οχήματα μέγιστου βάρους από 3,5 έως 12 τόνων, η κατηγορία Ν 3 τα οχήματα άνω των 12 τόνων.

([13]) Βλέπε ιδίως τις αποφάσεις του Δικαστηρίου της 8ης Ιουνίου 1995, Siemens/Επιτροπής, Τ-45993, Συλλογή 1995, σ. ΙΙ-1675, σημεία 48 και 77 και της 30ής Απριλίου 1998, Νlaams Gewest/Επιτροπής, Τ-214-95, Συλλογή 1998, σ. ΙΙ-717, σημείο 64 ή 46.

([14]) Βλέπε ιδίως τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992 (ΕΕ L 95 της 9.4.1992, σ. 1), ο οποίος εξασφαλίζει, από την 1η Ιανουαρίου 1993, πλήρες άνοιγμα των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό σε κάθε κάτοχο της κοινοτικής αδείας που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, όπως επίσης τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 279 της 12.11.1993, σ. 1), χάρις στον οποίο καταργήθηκε βαθμιαία κάθε ποσοτικός περιορισμός στις ενδομεταφορές και επιτεύχθηκε από την 1η Ιουλίου 1998 πλήρες άνοιγμα των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό.

5. **ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

(33) Μολονότι το συγκεκριμένο μέτρο μπορεί να χαρακτηρισθεί ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, πρέπει επίσης να εξετασθεί με βάση τις παρεκκλίσεις ή τις εξαιρέσεις του άρθρου 87 παράγραφοι 2 και 3. Πρέπει επίσης να εξετασθεί το συμβιβάσιμό του με το άρθρο 73 της συνθήκης και με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος ([15]).

5.1. **Αξιολόγηση του μέτρου βάσει των παρεκκλίσεων του άρθρου 87**

(34) Όσον αφορά το συμβιβασιμό του με το άρθρο 87 παράγραφος 2 το ιταλικό μέτρο δεν μπορεί να υπαχθεί στις παρεκκλίσεις αυτές, διότι δεν πρόκειται για ενίσχυση κοινωνικού χαρακτήρα προς μεμονωμένους καταναλωτές, ούτε για την επανόρθωση ζημιών που έχουν προκληθεί από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, ούτε για την αντιστάθμιση των οικονομικών μειονεκτημάτων που προκαλούνται από τη διαίρεση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.

(35) Όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής της παρέκκλισης του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β), σημειώνεται ότι η συγκεκριμένη ενίσχυση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ενίσχυση για την προώθηση της οικονομικής αναπτύξεως περιοχών, στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση, ούτε για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους. Λόγω άλλωστε της φύσης τους οι παρεκκλίσεις που προβλέπει το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία δ) και ε) δεν μπορούν να εφαρμοσθούν στη δεδομένη περίπτωση.

(36) Σε ό,τι αφορά την παρέκκλιση του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ), η Επιτροπή κρίνει στη δεδομένη περίπτωση ότι δεν είναι δυνατόν να γίνει χρήση καμιάς από τις κατευθυντήριες γραμμές που παραπέμπουν στην εν λόγω εξαίρεση. Συγκεκριμένα, για την εφαρμογή της παρέκκλισης αυτής σε θέματα περιβάλλοντος, επισημαίνεται ότι, παρά τα επιχειρήματα που πρόβαλαν οι ιταλικές αρχές, το μέτρο αφ' εαυτού δεν συγκεντρώνει τις απαραίτητες προϋποθέσεις που προδιαγράφουν οι κοινοτικές διατάξεις για τις ενισχύσεις για το περιβάλλον, για να τύχει ιδίως των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο σημείο Ε.3.2.

(37) Είναι γεγονός ότι κατ' αρχήν το μέτρο δεν αναφέρει κάποιο «φόρο» υπό την έννοια του σημείου Ε.3.2 των κατευθυντήριων γραμμών αλλά «διόδια», ήτοι την καταβολή ενός καθορισμένου ποσού για τη χρήση υποδομής με βάση τη διανυόμενη απόσταση και την κατηγορία του οχήματος ([16]). Εξαιτίας αυτού προκύπτει ότι το μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί επίσης ως «νέος φόρος» που καθιερώνεται για περιβαλλοντικούς λόγους βάσει του σημείου 51.1 των κατευθυντήριων γραμμών. Ούτε μπορεί να υπαχθεί το μέτρο σε κάποια από τις παρεκκλίσεις του σημείου 51.2 διότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «υπάρχων φόρος» με αξιοσημείωτες θετικές επιπτώσεις στην προστασία του περιβάλλοντος, η αποδοχή του οποίου για ορισμένες επιχειρήσεις θα μπορούσε να δικαιολογηθεί από το γεγονός ότι η σημαντική μεταβολή των οικονομικών τους συνθηκών θα τις έθετε σε δυσχερέστερη θέση από τις ανταγωνίστριές τους.

(38) Συνεπώς, η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ), ιδίως σε ό,τι αφορά το περιβάλλον, δεν μπορεί να εφαρμοσθεί στη δεδομένη περίπτωση.

5.2. **Συμβιβάσιμο του μέτρου με το άρθρο 73 της συνθήκης**

(39) Υπογραμμίζεται πρώτον ότι η Ιταλία κατήργησε την προτιμησιακή μεταχείριση των χρηστών του συστήματος «Telepass», το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως από τους ιταλούς μεταφορείς και λιγότερο από εκείνους άλλων κρατών μελών. Έτσι, οι ιταλικές αρχές προέβλεψαν τη δυνατότητα εφαρμογής του μέτρου και σε άλλα συστήματα πληρωμής (μεταξύ των οποίων είναι και η πληρωμή τοις μετρητοίς), που μπορούν να χρησιμοποιούν συνήθως οι μεταφορείς άλλων χωρών. Κατ' αυτόν τον τρόπο αίρεται η κύρια αμφιβολία ότι το μέτρο μπορεί να εισάγει διακριτική μεταχείριση μεταξύ μεταφορέων διαφόρων κρατών μελών. Η Επιτροπή κρίνει λοιπόν ότι η τροποποίηση αυτή αποτελεί αποφασιστικής σημασίας στοιχείο για το εξεταζόμενο μέτρο.

(40) Πρέπει να εξετασθεί το συμβιβάσιμο του μέτρου με το άρθρο 73 της συνθήκης και με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ([17]), και ιδίως με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β).

(41) Βάσει του άρθρου 73, είναι συμβιβάσιμες με τη συνθήκη οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας. Το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού που προαναφέρθηκε ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν μέτρα συντονισμού των μεταφορών «μέχρις ότου αρχίσουν να ισχύουν οι κοινοί κανόνες σε θέματα καταλογισμού του κόστους υποδομής, όταν οι ενισχύσεις χορηγούνται σε επιχειρήσεις που φέρουν το βάρος δαπανών σχετικών με την υπ' αυτών χρησιμοποιούμενη υποδομή, ενώ άλλες επιχειρήσεις δεν υπόκεινται σε παρόμοιες επιβαρύνσεις. Κατά τον προσδιορισμό του ποσού των κατ' αυτόν τον τρόπο χορηγουμένων ενισχύσεων, πρέπει υποχρεωτικά να ληφθεί υπόψη το κόστος υποδομής το οποίο δεν βαρύνει τις ανταγωνιστικές μεταφορές».

(42) Εν γένει, η έννοια του συντονισμού των μεταφορών θεωρείται ότι ισοδυναμεί με κρατική παρέμβαση στην αγορά για λόγους πολιτικής στις μεταφορές.

([15]) ΕΕ C 37 της 3.2.2001, σ. 3.

([16]) Βλέπε ιδίως το άρθρο 2 στοιχείο β) της οδηγίας 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

([17]) ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1.

(43) Στη δεδομένη περίπτωση διαπιστώνεται κατ' αρχήν ότι η περιφερειακή κυβέρνηση, με την εκτροπή της κυκλοφορίας των βαρέων φορτηγών οχημάτων από την παράκτια περιοχή προς άλλες οδούς, επιθυμεί να εξασφαλίσει καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας στην περιοχή του Lago Maggiore. Η κυκλοφορία στην περιοχή της λίμνης είναι πράγματι δύσκολη εξαιτίας της μορφολογίας του εδάφους και επιδεινώνεται τη θερινή περίοδο λόγω της αύξησης των αυτοκινήτων. Το μέτρο εκπληρώνει λοιπόν την απαίτηση συντονισμού των μεταφορών, καθόσον επιτρέπει στις τοπικές αρχές να μειώσουν τον αριθμό των οχημάτων που κινούνται στις παράκτιες οδούς και να ρυθμίσουν καλύτερα την οδική κυκλοφορία κατά τη συγκεκριμένη περίοδο.

(44) Σημειώνεται επίσης ότι τότε δεν ίσχυε κάποια κοινοτική διάταξη για τη χρέωση του κόστους της υποδομής. Υπενθυμίζεται εξάλλου ότι τα οχήματα που αφορά το μέτρο (άνω των 7,5 τόνων) θα υποβληθούν σε έξοδο αντίστοιχο της υποδομής που θα χρησιμοποιούν, ενώ άλλες επιχειρήσεις δεν θα υποβληθούν στο έξοδο αυτό (διότι θα μπορούν να χρησιμοποιούν την παράκτια οδό). Διατηρείται επομένως η αναλογικότητα του ύψους της αντιστάθμισης.

(45) Εάν θεωρηθεί ότι το μέτρο συνίσταται σε συντονισμό των μεταφορών που θα εφαρμοσθεί ελλείψει κοινοτικής κατευθυντήριας γραμμής για τον καταλογισμό του κόστους χρήσης της υποδομής και ότι οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις θα αναλάβουν το έξοδο για την υποδομή που χρησιμοποιούν, ενώ άλλες δεν θα αναλάβουν το έξοδο, κρίνεται ότι πληρούνται οι όροι του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 και επιστρέπεται στην Ιταλία να υιοθετήσει το μέτρο, εφόσον η εφαρμογή του είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας, το οποίο αφορά μια καθορισμένη υποδομή και άπτεται μιας καθαρά τοπικής προβληματικής.

(46) Υπενθυμίζεται επίσης ότι το μέτρο πρέπει να επανεξεταθεί εάν τεθεί σε ισχύ κάποια κοινοτική κατευθυντήρια γραμμή όσον αφορά τον καταλογισμό των εξόδων χρήσης των υποδομών και ότι κάθε άλλο ανάλογο μέτρο πρέπει να αξιολογηθεί ούτως ή άλλως με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του.

(47) Η Επιτροπή κρίνει ότι στην πράξη δεν υφίσταται κίνδυνος να θιγούν οι ενδοκοινοτικές συναλλαγές, δεδομένου του πολύ περιορισμένου χαρακτήρα της ενίσχυσης. Εξαιτίας επίσης της σύντομης διάρκειας εφαρμογής του, το μέτρο επηρεάζει σε πολύ περιορισμένο βαθμό τον ανταγωνισμό και, ούτως ή άλλως, δεν εμπεριέχει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που παραβιάζουν το γενικό συμφέρον.

(48) Σε ό,τι αφορά το συμβιβάσιμο με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το συγκεκριμένο μέτρο, βελτιώνοντας τη δημόσια ασφάλεια στις τοπικές οδούς της περιοχής, είναι σύμφωνο με τους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών ([18]).

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(49) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το συγκεκριμένο μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(50) Ωστόσο, με βάση το άρθρο 73 και το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, η Επιτροπή κρίνει ότι η ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με τη συνθήκη,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση μέγιστου ύψους 155 000 ευρώ την οποία πρόκειται να θέσει σε εφαρμογή η Ιταλία για την εκτροπή της κυκλοφορίας των βαρέων φορτηγών οχημάτων τουλάχιστον 7,5 τόνων από την εθνική οδό 33 του Lago Maggiore προς τον αυτοκινητόδρομο A26 για το χρονικό διάστημα από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003, είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 κατ' εφαρμογήν του άρθρου 73 της συνθήκης.

Επιτρέπεται ως εκ τούτου η εφαρμογή της εν λόγω ενίσχυσης μέγιστους ύψους 155 000 ευρώ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλία.

Βρυξέλλες, 9 Ιουλίου 2003.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος

([18]) Βλέπε ιδίως λευκή βίβλο του 2002, «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έως το 2010: η ώρα των επιλογών» η οποία συνιστά να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια, σ. 16.