KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 9 päivänä heinäkuuta 2003,

valtiontuesta N:o C 11/2002 (ex N 382/2001), jonka Italia aikoo myöntää tietyille tiekuljetuksiin tarkoitetuille raskaille ajoneuvoille kyseisten kuljetusten siirtämiseksi Lago Maggioren valtatieltä 33 moottoritielle A26

(tiedoksiannettu numerolla K(2003) 2154)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2004/261/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut Italiaa ja asianomaisia esittämään huomautuksensa [1] ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Italia antoi 12. kesäkuuta 2001 päivätyllä kirjeellä tiedoksi konsolidoidun version vuonna 2000 annetuista aluelakiluonnoksista N:o 14 ja N:o 87, joiden kohteena on ”Raskaan ajoneuvoliikenteen siirtäminen Lago Maggioren valtatieltä 33 moottoritielle A26”.

tammikuuta 2002 päivätyillä kirjeillä. Erityisesti mainittakoon, että 14. tammikuuta 2002 päivätyllä kirjeellä (DG TREN/A/51067) Italian viranomaiset toimittivat komissiolle luonnoksen infrastruktuuri- ja liikenneministeriön, Piemonten aluehallinnon, tiekuljetusyhdistysten ja Società Autostrade SpA:n välisestä aiepöytäkirjasta.

(2) Komissio ilmoitti Italialle 27. helmikuuta 2002 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa kyseisen tuen osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.

(3) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* [2]. Komissio on pyytänyt Italiaa ja asianosaisia esittämään huomautuksensa kyseisestä tukitoimenpiteestä.

(4) Italia toimitti huomautuksensa komissiolle 17. toukokuuta 2002 (DG TREN/A/59000) ja 17. tammikuuta 2003 (SG(2003)A/1199) päivätyillä kirjeillä. Komissio ei ole saanut huomautuksia muilta asianomaisilta.

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TUESTA

2.1 Lyhyt kuvaus alkuperäisistä toimenpiteistä

(5) Piemonten aluehallinto on ehdottanut Lago Maggioren alueen asukkaiden turvallisuuden takaamiseksi, ympäristön suojelemiseksi ja matkailuelinkeinon kehittämiseksi, että kaikki tiekuljetuksiin tarkoitetut vähintään 7,5 tonnin ajoneuvot velvoitetaan siirtymään kausiluonteisesti Lago Maggioren valtatieltä 33 moottoritielle A26.

(6) Tätä varten Piemonten aluehallinto on sitoutunut vastaamaan 40 prosenttiin saakka tiemaksuista, jotka peritään näiltä ajoneuvoilta kyseisen moottoritien käyttämisestä. Raskaan ajoneuvoliikenteen tilapäistä siirtämistä muille reiteille koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti Italian viranomaiset perustelevat toimenpidettä muun muassa sillä, että kyseisessä tapauksessa ainoa vaihtoehto valtatielle on maksullinen moottoritie.

2.2 Yksityiskohtainen kuvaus tämänhetkisistä toimenpiteistä

(7) Aluelakiluonnosten N:o 14/2000 ja N:o 87/2000 konsolidoidun version mukaan Piemonten aluehallinto aikoo siirtää tilapäisesti 1. kesäkuuta 2003—20. syyskuuta 2003 Lago Maggioren ranta-alueen tietyn raskaan ajoneuvoliikenteen valtatieltä 33 maksulliselle moottoritielle A26 väleillä Gravellona Toce—Castelletto Ticino ja Gravellona Toce—Borgomanero. Toimenpide koskee liikennettä molempiin suuntiin. Toimenpiteen tavoitteena on taata Lago Maggioren ranta-alueen asukkaiden turvallisuus, joka vaarantuu erityisesti kesäkuukausina ranta-alueen teiden liikennemäärän kasvaessa tuntuvasti alueen turistivirran vuoksi. Lisäksi toimenpide suojelee ympäristöä (vähentämällä ympäristön pilaantumista) ja kehittää alueen matkailuelinkeinoa vähentäen samalla tiekuljetuksiin tarvittavaa aikaa.

[1] EYVL C 87, 11.4.2002, s. 2.
[2] Ks. alaviite 1.

(8) Toimenpiteen piiriin kuuluvat ajoneuvot ovat vähintään 7,5 tonnin tiekuljetusajoneuvoja, erityisesti linja-autoja, vetoajoneuvoja, auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmiä, auton ja puoliperävaunun yhdistelmiä sekä rakennusalan, tiehuollon ja kaivosalan materiaalien kuljetukseen tarkoitettuja ajoneuvoja ([3]). Società Autostrade SpA, jolla on moottoritietä A26 koskeva käyttöoikeussopimus, tunnistaa nämä ajoneuvot suoraan sähköisen tiemaksujärjestelmän (”Telepass”) avulla. Telepass-järjestelmä antaa ajoneuvolle maksuvahvistuksen sen ohittaessa moottoritien maksuportin.

(9) Italia laajensi 17. tammikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä (SG(2003)A/1199) toimenpiteen soveltamisalaa siten, että siihen kuuluvat myös sellaiset italialaiset tai yhteisön vähintään 7,5 tonnin raskaat ajoneuvot, jotka maksavat tiemaksun muulla tavoin kuin Telepass-järjestelmän avulla. Erityisesti on kyse saman luokan ajoneuvoista, jotka suorittavat tiemaksun käteisenä, Bancomat-pankkikortilla, luottokortilla tai Viacard-kortilla ([4]).

(10) Toimenpide koskee ainoastaan vähintään 7,5 tonnin ajoneuvoja, minkä osalta on syytä todeta, että Italian oikeusjärjestelmässä tämä on se ajoneuvoluokka, jota liikenteen tilapäiseen siirtämiseen liittyvät toimenpiteet tavallisesti koskevat ([5]).

(11) Tuen soveltamisehdot on määritetty infrastruktuuri- ja liikenneministeriön, Piemonten aluehallinnon, Società Autostrade SpA:n ja tiekuljetusyhdistysten välisessä aiepöytäkirjaluonnoksessa. Aiepöytäkirjan mukaan Piemonten aluehallinto sitoutuu vastaamaan osittain eli 40 prosenttiin ja noin 150 000 euron enimmäismäärään saakka tiemaksuista, jotka aiheutuvat moottoritien A26 pakollisesta käytöstä. Tiekuljetusyhdistykset ovat puolestaan sitoutuneet varmistamaan, että niiden jäsenet maksavat vähintään 40 prosenttia näistä maksuista. Lisäksi Società Autostrade SpA tarjoaa toimenpiteen piiriin kuuluville ajoneuvoille 20 prosentin alennuksen.

(12) Alennukset toteutetaan siten, että Telepass-järjestelmän käyttäjät saavat alennuksen laskussa, ja liikennöitsijät, jotka suorittavat tiemaksun käteisenä, Bancomat-kortilla, luottokortilla tai Viacard-kortilla, saavat sen välittömästi maksaessaan tiemaksun Società Autostrade SpA:lle maksuportilla. Piemonten aluehallinto sitoutuu korvaaharjoittaakseen toimintaansamaan vastuulleen ottamansa osan kustannuksista (enimmillään 40 prosenttia), jotka aiheutuvat Società Autostrade SpA:lle tiemaksujen alennuksesta.

(13) 13) Tiemaksujen suuruus riippuu ajoneuvoluokasta ja moottoritieosuudesta ja on 0,77—5,4 euroa ajoneuvoa ja matkaa kohti.

(14) Toimenpiteen perusteena on se, että ainoa vaihtoehtoinen reitti Lago Maggioren valtatielle, jota liikennöintirajoitus koskee, on moottoritie A26, jonka käytöstä peritään tiemaksu. Italian oikeusjärjestelmän ([6]) mukaan aina, kun päätetään raskaan ajoneuvoliikenteen tilapäisestä siirtämisestä muille reiteille yleiseen turvallisuuteen, tieturvallisuuteen tai terveydensuojeluun liittyvistä syistä, paikallisten viranomaisten on osoitettava yksi tai useampia vaihtoehtoisia reittejä, joista ainakin yhden on oltava sellainen, ettei siihen liity maksullisten moottoritieosuuksien pakollista käyttöä.

(15) Italian viranomaiset toimittivat komissiolle 17. tammikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä (SG(2003)A/1199) tulokset tutkimuksesta, jossa määritettiin enimmäispainoltaan 26 tonnin ajoneuvon aiheuttama ympäristön pilaantuminen reiteillä Castelletto Ticino—Gravellona Toce ja Borgomanero—Gravellona Toce (sekä menoettä paluumatkalla) käytettäessä joko moottoritietä A26 tai valtateitä SS 33, SS 142 ja SR 229 ([7]). Tutkimus osoittaa, että moottoritietä A26 käyttäen on mahdollista vähentää tuntuvasti polttoaineen käyttöä ja näin ollen päästöjen määrää, vaikka moottoritiellä kuljettu reitti olisi 10 km pitempi kuin valtateillä kuljettu reitti. Italian viranomaiset ovat myös arvioineet polttoaineen kokonaismäärän, joka voitaisiin säästää vuosina 2003, 2004 ja 2005. Arvio pohjautuu ennusteisiin moottoritietä A26 käyttävien ajoneuvojen määrän kasvusta siinä tapauksessa, että raskasta ajoneuvoliikennettä siirretään sille Lago Maggioren alueelta. Italia toteaa, että polttoaineen käytön vähenemisestä olisi seurauksena päästöjen väheneminen, mikä parantaisi alueen ympäristöolooja vähentämällä ilman epäpuhtauksia ([8]).

(16) Tällä hetkellä näyttää siltä, että toimenpide on kokeiluluonteinen ja rajoittuu ajalle 1. kesäkuuta 2003—30. syyskuuta 2003. Tutkimuksen tulosten arvioimiseksi Piemonten aluehallinto aikoo asettaa työryhmän, jossa kutakin aiepöytäkirjan allekirjoittajaa edustaa yksi edustaja.

([3]) Ks. Italian tielain (Codice della Strada) 54 artiklan 1 kohdan d, e, h, i ja n alakohdat, 30. huhtikuuta 1992 annettu lakiasetus N:o 285 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana 114, 18.5.1992), sellaisena kuin se on muutettuna 10. syyskuuta 1993 annetulla asetuksella N:o 360 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana 217, 15.9.1993). Ks. myös 5. joulukuuta 2001 annettu infrastruktuuri- ja liikenneministeriön asetus 5.12.2001 ja 16. joulukuuta 1992 annetun tasavallan presidentin asetuksen nro 495 7 artikla.

([4]) Ks. erityisesti aiepöytäkirjaluonnoksen 5 kohta.

([5]) Ks. myös 5. joulukuuta 2001 annettu infrastruktuuri- ja liikenneministeriön asetus ja 16. joulukuuta 1992 annetun tasavallan presidentin asetuksen nro 495 7 artikla.

([6]) Ks. 5. elokuuta 1993 päivätty ministeriön yleiskirje nro 62, 30. huhtikuuta 1992 annetun lakiasetuksen nro 285 6 ja 7 artikla ja 16. joulukuuta 1992 annetun tasavallan presidentin asetuksen nro 495 7 artikla (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana 303, 28.12.1992), sellaisena kuin se on muutettuna 16. syyskuuta 1996 annetulla tasavallan presidentin asetuksella nro 610 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana 284, 4.12.1996).

([7]) Testi suoritettiin 23. lokakuuta 2002 vetoajoneuvolla IVECO AS 440 S 45 (240 hv), johon oli kytketty enimmäispainoltaan 40,5 tonnin puoliperävaunu.

([8]) Ks. erityisesti alueellinen sanitointi- ja ilmanlaatusuunnitelma (Piano regionale per il risanamento e la qualità dell'aria) (Bollettino Regione ufficiale Piemonte 47, 21.11.2002), joka hyväksyttiin alueneuvoston (Giunta regionale) päätöksellä 21. marraskuuta 2002 ympäristöministerin asetuksen N:o 60/2002 mukaisesti. Kahdeksan kyseisellä alueella sijaitsevaa kuntaa ovat tämän ohjelman mukaan sellaisia, joiden ilman epäpuhtaustaso ylittää raja-arvot ja jotka kuuluvat aluehallinnon toimenpiteiden piiriin.

2.3 **Menettelyn käynnistämiseen johtaneet syyt**

(17) Muodollista tutkintamenettelyä käynnistäessään komissio totesi, että kyseisessä tapauksessa Italian viranomaisten suunnittelemat toimenpiteet näyttäisivät kuuluvan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Toimenpiteellä myönnetään tukea valtion varoista ja suodaan taloudellinen etu pelkästään tieliikennesektorille, tarkemmin sanoen yrityksille, jotka harjoittavat tiekuljetuksia vähintään 7,5 tonnin ajoneuvoilla, joissa käytetään sähköistä Telepass-tiemaksujärjelmää. Toimenpiteellä vapautetaan nämä yritykset niille normaalioloissa lankeavasta taloudellisesta taakasta. Komissio totesi myös, että toimenpidettä sovelletaan vain pieneen osaan kansallisesta tieverkosta. Lisäksi komissio katsoi, että tällainen toimenpide voidaan katsoa toimintatueksi, joka vääristää tai uhkaa vääristää kauppaa yhteisön sisällä, kun otetaan huomioon, missä määrin tiekuljetussektori on avattu kilpailulle.

(18) Komissio ilmaisi epäilynsä siitä, onko toimenpide yhteensopiva perustamissopimuksen 87 artiklan 2 ja 3 kohdan ja 73 artiklan kanssa. Komissio epäili erityisesti, että toimenpide ei tähtää parempaan tasapainoon eri liikennemuotojen välillä, vaan näyttäisi pikemminkin suosivan tieliikennettä muiden liikennemuotojen (erityisesti rautatieliikenteen ja lähimerenkulun) kustannuksella.

(19) Niinpä komissio pyysi 27. helmikuuta 2002 tekemässään päätöksessä Italiaa kuukauden kuluessa päätöksen vastaanottamisesta vastaamaan lisäkysymyksiin ja toimittamaan komissiolle kaikki tarvittavat tiedot, jotta toimenpide voitaisiin arvioida. Komissio pyysi myös muita asianosaisia esittämään huomautuksensa.

3. **ITALIAN HUOMAUTUKSET**

(20) Italia selvensi toimenpiteen sisältöä 17. toukokuuta 2002 päivätyllä kirjeellä (DG TREN/A/59000). Tämän jälkeen Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 17. tammikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä (SG(2003)A/1199) tukijärjestelmään tehdyistä muutoksista. Italian huomautukset voidaan tiivistää seuraavasti.

(21) Italian viranomaiset painottivat alun perin, että toimenpidettä sovelletaan kyseisten ajoneuvoluokkien osalta sekä italialaisiin että muiden jäsenvaltioiden raskaisiin ajoneuvoihin, jotka liikennöivät kyseisellä moottoritieosuudella ja jotka on varustettu Telepass-laitteella. Sitä ehtoa, että vain sähköistä Telepass-tiemaksujärjestelmää käyttävät ajoneuvot voivat hyötyä toimenpiteestä, Italian viranomaiset perustelivat sillä, että useimmat Italian ja muiden jäsenvaltioiden ajoneuvot käyttävät jo tätä järjestelmää harjoittaakseen toimintaansa. Myöhemmin Italia päätti laajentaa toimenpiteen soveltamisalaa siten, että siihen kuuluvat myös sellaiset vähintään 7,5 tonnin italialaiset tai muiden jäsenvaltioiden ajoneuvot, jotka suorittavat tiemaksun muulla tavalla kuin sähköistä Telepass-tiemaksujärjestelmää käyttäen.

(22) Italia katsoo, että toimenpide on yhteensopiva ympäristönsuojelun valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen ([9]) (erityisesti 50 ja 51 kohdan) kanssa. Italian viranomaisten mukaan toimenpide on tarpeen, jotta voidaan edistää merkittävästi ympäristönsuojelua, turvallisuutta ja kansanterveyttä, jotka vaarantuvat Lago Maggioren valtatien 33 ruuhkaisuuden vuoksi. Lisäksi aluehallinnon ja tieliikenneyhdistysten allekirjoittamassa aiepöytäkirjassa määrätään edellä mainittujen yhteisön suuntaviivojen 51 kohdan mukaisista aluehallinnon toimenpiteistä.

(23) Sen perusteen tueksi, että toimenpide edistää ympäristönsuojelua, Italian viranomaiset toimittivat komissiolle tulokset tutkimuksesta, joka tehtiin enimmäispainoltaan 26 tonnin ajoneuvolla reiteillä Castelletto Ticino—Gravellona Toce ja Borgomanero—Gravellona Toce (sekä meno- että paluumatkalla) käytettäessä joko moottoritietä A26 tai valtateitä SS 33 ja SR 229. Italian viranomaiset katsovat, että moottoritietä A26 käyttämällä voidaan vähentää huomattavasti polttoaineen kulutusta ja näin ollen päästöjen määrää. Italia katsoo, että moottoritietä A26 käyttävien ajoneuvojen määrän kasvusta olisi seurauksena, että polttoaineen käyttö ja yleisemmin epäpuhtauspäästöt vähenisivät, millä olisi myönteinen vaikutus ympäristöoloihin Lago Maggioren alueella. Italian viranomaiset tuovat erityisesti esiin, että liikenteen siirtäminen vaikuttaisi parantavasti joidenkin valtatien 33 varrella sijaitsevien kuntien ympäristöoloihin vähentämällä ilman epäpuhtaustasoa. Kyseiset kunnat kuuluvat Piemonten aluelain nro 43/2000 ([10]) mukaan aluevyöhykkeille 1 ja 2, joilla epäpuhtaustaso ylittää ilmanlaadun raja-arvot.

(24) Italian viranomaiset katsovat myös, että toimenpiteen perusteena voidaan käyttää EY:n perustamissopimuksen 73 artiklaa. Tässä yhteydessä Italia toteaa, että yleisen turvallisuuden takaaminen on sidoksissa 73 artiklassa mainittuun ”julkisen palvelun” käsitteeseen. ”Liikenteen yhteensovittamisen” tarpeen osalta Italian viranomaiset

([9]) EYVL C 37, 3.2.2001, s. 3.

([10]) Huhtikuun 7. päivänä 2000 annettu aluelaki ”Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Prima attuazione del piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria.”

katsovat, että alueen topografian, suuren matkailuarvon ja erityisluonteen vuoksi ei ole mahdollista asettaa etusijalle ratkaisua, jossa kuljetuksia siirrettäisiin rautateille, vielä vähemmän lähimerenkulun reiteille. Sen sijaan kyseisellä toimenpiteellä palautetaan kyseisten alueiden arvo ja turvallisuus takaamalla liikenteen parempi hallinta.

(25) Italia muistuttaa toimenpiteen kokeiluluonteisuudesta ajalla 1. kesäkuuta 2003—30. syyskuuta 2002 ja toteaa, että jos komissio ei ehdi saattaa menettelyä päätökseen ajoissa, toimenpidettä sovelletaan 1. kesäkuuta 2003—30. syyskuuta 2003. Italian viranomaiset täsmentävät vielä, että toimenpide ei voi missään oloissa johtaa yleisten tavoitteiden vastaisiin tuloksiin.

(26) Komissio ei ole saanut virallisesti huomautuksia muilta asianosaisilta.

4. TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI: TUEN OLEMASSAOLO

(27) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotain yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

4.1 Julkisten varojen siirto

(28) Kyseisessä tapauksessa Piemonten aluehallinto vastaa 40 prosenttiin saakka tiemaksuista, jotka peritään tietyiltä moottoritietä A26 käyttäviltä liikenteenharjoittajilta. Tämä toteutetaan korvaamalla Società Autostrade SpA:lle alennukset, jotka se myöntää näille liikennöijille. Valtion varojen siirto näyttää siis kiistattomalta. Società Autostrade SpA:n liikennöijille suoraan myöntämästä 20 prosentin alennuksesta on sen sijaan todettava, ettei siinä ole kyse valtion varojen siirrosta, kun otetaan huomioon, että kyseinen yritys on ensisijaisesti yksityisomistuksessa ([11]).

4.2 Toimenpiteestä saatava taloudellinen hyöty

(29) Tietyille raskaille ajoneuvoille koituu ilmeistä taloudellista hyötyä siitä, että Società Autostrade SpA voi myöntää niille alennuksia tiemaksuista aluehallinnon tuen turvin. Tästä seuraa, että tukea saavat yritykset vapautuvat kokonaan tai osittain tavanomaisista juoksevan hallinnon kustannuksista tai kustannuksista, jotka niille tavanomaisesti aiheutuisi moottoritien käytöstä.

4.3 Tuen valikoivuus

(30) Tukea sovelletaan vain tiekuljetussektoriin, tarkemmin sanoen vähintään 7,5 tonnin tiekuljetusajoneuvoihin ([12]) varsin pienessä osassa kansallista tieverkkoa.

4.4 Vaikutukset kilpailuun ja yhteisön sisäiseen kauppaan

(31) Koska suunnitellulla tuella vapautetaan tietyt yritykset kustannuksista, jotka lankeaisivat niille niiden tavanomaisen toiminnan puitteissa, toimenpide määritellään toimintatueksi ja näin ollen tueksi, joka periaatteessa vääristää kilpailua ([13]) suhteessa sellaisiin italialaisiin tai muiden jäsenvaltioiden yrityksiin, jotka eivät saa tällaista tukea.

(32) Kun otetaan huomioon, missä määrin tiekuljetussektori on avattu kilpailulle ([14]), voidaan olettaa, että kyseisestä tuesta hyötyvät ajoneuvot toimivat samoilla markkinoilla kuin ajoneuvot, jotka eivät hyödy vastaavista tiemaksujen alennuksista, ja että tiettyjä ajoneuvoja suosimalla tällainen tuki voi vääristää kilpailua tiekuljetussektorilla. Lisäksi ei voida sulkea pois sitä, että tuella on vaikutusta eri liikennemuotojen väliseen kilpailuun. Tuella voi myös olla vaikutuksia yhteisön sisäiseen kauppaan.

([11]) Joulukuussa 1999 toteutetun yksityistämisen jälkeen Società Autostrade SpA:n pääoma on suurimmaksi osaksi yksityisten osakkeenomistajien hallussa.

([12]) Ks. moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6. helmikuuta 1970 annettu neuvoston direktiivi 70/156/ETY (EYVL L 42, 23.2.1970, s. 1). Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/3/EY (EUVL L 49, 19.2.2004, s. 36). Tiekuljetuksiin tarkoitettuja ajoneuvoja ovat kaikki N-luokan ajoneuvot, joissa on joko vähintään neljä pyörää taikka kolme pyörää ja yli 1 tonnin enimmäispaino. Luokkaan N1 kuuluvien ajoneuvojen enimmäispaino on 3,5 tonnia, luokkaan N2 kuuluvien ajoneuvojen enimmäispaino on 3,5—12 tonnia ja luokkaan N3 kuuluvien ajoneuvojen enimmäispaino on yli 12 tonnia.

([13]) Ks. erityisesti yhteisöjen tuomioistuimen 8. kesäkuuta 1995 antama tuomio asiassa T-45993, Siemens v. komissio (s. II-1675), kohdat 48 ja 77, ja 30. huhtikuuta 1998 annettu tuomio asiassa T-214-95, Vlaams Gewest v. komissio (s. II-717), kohta 64 tai 46.

([14]) Ks. erityisesti 26. maaliskuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 881/92 (EYVL L 95, 9.4.1992, s. 1), jonka myötä kansainvälisten tavaraliikenteen markkinat avattiin täysin kilpailulle 1. tammikuuta 1993 alkaen siten, että tästä hyötyvät liikenteenharjoittajat, joilla on kyseisessä asetuksessa säädetty yhteisön lupa. Ks. myös 25. lokakuuta 1993 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3118/93 (EYVL L 279, 12.11.1993, s. 1), jonka myötä kaikki kabotaasin määrälliset rajoitukset on vaiheittain poistettu ja kansallinen liikenne avattu täysin kilpailulle 1. heinäkuuta 1998.

5. TUEN SOVELTUVUUS YHTEISMARKKINOILLE

(33) Vaikka toimenpide voidaan määritellä EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi, on vielä tarkasteltava, voidaanko siihen soveltaa jotakin 87 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrätyistä poikkeuksista. Samoin on tutkittava sen yhteensopivuus perustamissopimuksen 73 artiklan ja ympäristönsuojelun valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen ([15]) kanssa.

5.1 Toimenpiteen arviointi 87 artiklan mukaisiin poikkeuksiin nähden

(34) Tarkasteltaessa yhteensopivuutta 87 artiklan 2 kohdan kanssa voidaan todeta, että Italian toimenpiteeseen ei voida soveltaa kyseisessä kohdassa määrättyjä poikkeuksia, koska toimenpiteessä ei ole kyse yksityisille kuluttajille myönnettävästä sosiaalisesta tuesta, tuesta luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamien vahinkojen korvaamiseksi eikä tuesta sellaisille Saksan liittotasavallan alueille, joille Saksan jako on aiheuttanut taloudellista haittaa.

(35) Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdassa määrätyn poikkeuksen osalta voidaan todeta, että kyseistä tukea ei voida pitää tukena taloudellisen kehityksen edistämiseen alueilla, joilla elintaso on poikkeuksellisen alhainen tai joilla vajaatyöllisyys on vakava ongelma. Siinä ei liioin ole kyse tuesta Euroopan yhteistä etua koskevan tärkeän hankkeen edistämiseen tai jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen. Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan d ja e alakohdan mukaisia poikkeuksia ei voida niiden luonteesta johtuen soveltaa tähän toimenpiteeseen.

(36) Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määrätyn poikkeuksen osalta komissio katsoo, että tarkasteltavana olevassa tapauksessa ei voida vedota mihinkään yhteisön sääntöihin, joilla kyseinen poikkeus sallitaan. Kun on kyse tällaisen poikkeuksen soveltamisesta ympäristönsuojeluun, on erityisesti huomattava, että Italian viranomaisten argumenteista huolimatta toimenpide ei täytä ympäristönsuojelun valtiontukea koskevissa yhteisön suuntaviivoissa asetettuja ehtoja, erityisesti niitä, joiden mukaisesti toimenpiteeseen voitaisiin soveltaa E.3.2 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksia.

(37) Ensinnäkään toimenpiteessä ei viitata ”veroon” kyseisten suuntaviivojen E.3.2 kohdan merkityksessä vaan tiemaksuun tai tietyn summan maksamiseen infrastruktuurin käytöstä kuljetun etäisyyden ja ajoneuvoluokan perusteella ([16]). Tästä seuraa, että toimenpidettä ei voida myöskään katsoa ympäristönsuojelullisista syistä käyttöön otetuksi ”uudeksi veroksi” suuntaviivojen 51.1 kohdan merkityksessä. Siihen ei liioin voida soveltaa 51.2 kohdan mukaisia poikkeuksia, koska sitä ei voida pitää ”jo kannettavana verona”, jolla on selkeästi myönteinen vaikutus ympäristönsuojeluun. Tällainen poikkeus voi olla perusteltu joidenkin yritysten osalta, jos merkittävä muutos niiden taloudellisissa olosuhteissa on asettanut ne erityisen vaikeaan kilpailutilanteeseen.

(38) Näistä syistä 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeusta ei voida soveltaa ympäristönsuojeluun kyseisessä tapauksessa.

5.2 Tuen yhteensopivuus perustamissopimuksen 73 artiklan kanssa

(39) Ensinnäkin on todettava, että Italia on poistanut Telepass-järjestelmää käyttäviin liikenteenharjoittajiin sovellettavan etuuskohtelun. Telepass-järjestelmää käyttävät ensisijaisesti italialaiset eivätkä niinkään muiden jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajat. Tätä varten Italian viranomaiset ovat määränneet, että toimenpiteen piiriin kuuluvat myös muut maksujärjestelmät (kuten käteismaksut), joita voivat pääsääntöisesti käyttää myös muiden maiden liikenteenharjoittajat. Tämän myötä poistuu pääasiallinen epäily siitä, että toimenpide johtaa syrjintään eri jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajien välillä. Komissio katsookin, että tämä muutos on ratkaiseva toimenpiteen tarkastelun kannalta.

(40) Komission on tutkittava toimenpiteen yhteensopivuus perustamissopimuksen 73 artiklan ja tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1107/70 ([17]) 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan kanssa.

(41) Perustamissopimuksen 73 artiklan mukaan tuki on perustamissopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä. Mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan jäsenvaltiot saavat toteuttaa liikenteen yhteensovittamistoimenpiteitä ”siihen asti, kunnes yhteiset säännöt infrastruktuurikustannusten jaosta tulevat voimaan, jos tukea myönnetään yrityksille, jotka vastaavat käyttämäänsä infrastruktuuriin liittyvistä kuluista, kun taas muilla yrityksillä ei ole samanlaisia kuluja. Määritettäessä näin myönnettävän tuen määrää otetaan huomioon ne infrastruktuurikustannukset, joita kilpaileville kuljetusmuodoille ei aiheudu.”

(42) Liikenteen yhteensovittamisen katsotaan yleensä vastaavan liikennepoliittisista syistä tapahtuvaa valtion väliintuloa markkinoilla.

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

([16]) Ks. erityisesti verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä 17. kesäkuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY 2 artiklan b alakohta (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42).

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

(43) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa on aluksi todettava, että siirtäessään raskasta ajoneuvoliikennettä Lago Maggioren ranta-alueelta muille reiteille aluehallinto pyrkii parantamaan liikenteen hallintaa tällä alueella. Lago Maggioren alueen topografia hankaloittaa alueen liikennettä, joka vaikeutuu entisestään kesäkaudella, kun liikenteen määrä kasvaa merkittävästi. Toimenpiteen voidaan siis katsoa olevan tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi sikäli kuin se tarjoaa paikallisviranomaisille edellytykset vähentää rannikkoteillä liikennöivien ajoneuvojen määrää ja organisoida tieliikenne paremmin kyseisellä kaudella.

(44) Tällä hetkellä ei ole voimassa infrastruktuurimaksuja koskevia yhteisön sääntöjä. On muistettava, että toimenpiteen piiriin kuuluville ajoneuvoille (vähintään 7,5 tonnin ajoneuvot) lankeaa infrastruktuurin käyttöön liittyvä maksu, mutta muut ajoneuvot eivät kuulu tämän maksun piiriin (koska ne voivat käyttää rantatietä). Korvauksen määrä katsotaan siksi kohtuulliseksi.

(45) Koska kyseisessä toimenpiteessä on kyse liikenteen yhteensovittamisesta, koska sitä sovelletaan ilman infrastruktuurimaksuja koskevia yhteisön sääntöjä ja koska toimenpiteen piiriin kuuluvien yritysten on maksettava infrastruktuurin käyttöön liittyvä maksu kun taas muut yritykset eivät kuulu maksun piiriin, asetuksen (ETY) N:o 1107/70 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan ehtojen katsotaan täyttyvän ja Italialla on lupa vahvistaa toimenpiteen etenkin, koska sen soveltaminen rajoittuu hyvin lyhyelle ajalle, koska se koskee tarkasti määriteltyä infrastruktuuria ja koska se liittyy tyypillisesti paikalliseen ongelmaan.

(46) Toimenpide on arvioitava uudelleen siinä tapauksessa, että infrastruktuurimaksuja koskevat yhteisön säännöt tulevat voimaan, ja mahdolliset muut vastaavat toimenpiteet on joka tapauksessa arvioitava niiden omien erityispiirteiden valossa.

(47) Komissio katsoo, että vaikutukset yhteisön sisäiseen kauppaan ovat käytännössä olemattomat, kun otetaan huomioon tuen hyvin rajallinen luonne. Toimenpiteen lyhyen soveltamisajan vuoksi sen vaikutukset kilpailuun ovat hyvin vähäiset, eikä se vääristä kilpailua yleisen edun vastaisella tavalla.

(48) Mitä tulee toimenpiteen yhteensopivuuteen Euroopan liikennepolitiikan kanssa, komissio toteaa, että parantaessaan yleistä turvallisuutta paikallisilla teillä kyseisellä alueella toimenpide on sopusoinnussa yhteisen liikennepolitiikan tavoitteiden kanssa ([18]).

6. **PÄÄTELMÄT**

(49) Komissio katsoo, että kyseinen toimenpide on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

(50) Komissio katsoo kuitenkin asetuksen (ETY) N:o 1107/70 73 artiklan 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla, että tuki on perustamissopimuksen mukainen,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Enintään 155 000 euron suuruinen valtiontuki, jonka Italia aikoo myöntää siirtääkseen vähintään 7,5 tonnin painoisten raskaiden ajoneuvojen liikenteen Lago Maggioren valtatieltä 33 moottoritielle A26 ajanjakson 1. kesäkuuta 2003—30. syyskuuta 2003 välisenä aikana, soveltuu yhteismarkkinoille asetuksen (ETY) N:o 1107/70 ja perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisesti.

Hyväksytään näin ollen kyseisen tuen myöntäminen enintään 155 000 euroon saakka.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italialle.

Tehty Brysselissä 9 päivänä heinäkuuta 2003.

Komission puolesta

Loyola DE PALACIO

Varapuheenjohtaja

([18]) Ks. erityisesti vuonna 2002 annettu valkoinen kirja ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika”, jossa suositellaan tieturvallisuuden tehostamista (s. 16).