BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 9 juli 2003

betreffende de steunmaatregel van de staat C 11/2002 (ex N 382/2001) waaraan Italië voornemens is uitvoering te geven ten behoeve van bepaalde vrachtwagens voor goederenvervoer over de weg met het doel deze om te leiden van rijksweg 33 langs het Lago Maggiore naar de autosnelweg A26

(kennisgeving geschied onder nummer C(2003) 2154)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2004/261/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na Italië en de belanghebbende partijen te hebben verzocht hun opmerkingen kenbaar te maken overeenkomstig genoemde artikelen ([1]) en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Bij brief van 12 juni 2001 heeft Italië de Commissie in kennis gesteld van de geconsolideerde tekst van de ontwerpen van de regionale wetten nrs. 14 en 87 van 2000 betreffende de „Omleiding van vrachtwagens van rijksweg 33 langs het Lago Maggiore naar de autosnelweg A26".

Bij brieven van 4 september 2001 en van 21 januari 2002 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie aanvullende informatie doen toekomen. Met name hebben zij bij brief van 14 januari 2002 (DG TREN/A/51067) de Commissie een ontwerp toegezonden voor een protocol van overeenstemming tussen het ministerie van Infrastructuur en Vervoer, de regio Piemonte, de beroepsverenigingen van wegvervoerders en de Società Autostrade SpA.

(2) Bij brief van 27 februari 2002 heeft de Commissie Italië op de hoogte gesteld van haar besluit om ten aanzien van de betrokken steunmaatregel de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden.

(3) Het besluit van de Commissie om deze procedure in te leiden, is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* ([2]). De Commissie heeft Italië en de belanghebbende partijen verzocht hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel kenbaar te maken.

(4) Bij brief van 17 mei 2002 (DG TREN/A/59000) en van 17 januari 2003 (SG(2003)A/1199) heeft Italië de Commissie zijn opmerkingen terzake doen toekomen. De Commissie heeft geen opmerkingen ontvangen van belanghebbende derden.

2. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

2.1. Korte beschrijving van de oorspronkelijke maatregelen

(5) Om de veiligheid van de betrokken burgers te garanderen, het milieu te beschermen en het toerisme in het gebied van het Lago Maggiore te ontwikkelen, stelt de regio Piemonte voor om voor alle voor het goederenvervoer over de weg bestemde voertuigen van ten minste 7,5 t een verplichte seizoensgebonden omleiding in te voeren van rijksweg 33 langs het Lago Maggiore naar de autosnelweg A26.

(6) Daartoe verbindt de regio zich ertoe de tolgelden die door bovengenoemde voertuigen voor het gebruik van de autosnelweg moeten worden betaald, voor maximaal 40 % voor haar rekening te nemen. Overeenkomstig de nationale wetgeving inzake tijdelijke omleidingen van het vrachtwagenverkeer rechtvaardigen de Italiaanse autoriteiten deze maatregel onder andere met het argument dat in het onderhavige geval het enige alternatief voor de rijksweg een tolautosnelweg is.

2.2. Gedetailleerde beschrijving van de huidige maatregelen

(7) Volgens de geconsolideerde tekst van de ontwerpen van de regionale wetten nrs. 14/2000 en 87/2000 is de regio Piemonte voornemens in de periode tussen 1 juni en 30 september 2003 in het oevergebied van het Lago Maggiore bepaalde vrachtwagens tijdelijk om te leiden van de rijksweg naar de tolautosnelweg A26, op de weggedeelten tussen Gravellona Toce en Castelletto Ticino en tussen Gravellona Toce en Borgomanero, in beide rijrichtingen. Met deze maatregel wordt beoogd de veiligheid van de burgers te garanderen op de wegen rond het Lago Maggiore waar het vooral tijdens de zomermaanden gevaarlijk is door een aanzienlijke verkeerstoename als gevolg van de instroom van toeristen in het gebied. De maatregel zal ook bijdragen tot de bescherming van het milieu (met name door de aldus verminderde verontreiniging) en zal het toerisme in het gebied helpen ontwikkelen, terwijl de reistijd van goederen over de weg wordt bekort.

([1]) PB C 87 van 11.4.2002, blz. 2.
([2]) Zie voetnoot 1.

(8) De betrokken voertuigen zijn vrachtwagens van ten minste 7,5 t voor het goederenvervoer over de weg, touringcars, trekkers met oplegger, vrachtwagens met aanhangwagens, gelede motorvoertuigen en voertuigen voor het transport van bouwmaterialen, voor onderhoud van de weginfrastructuur en voor gebruik bij de winning van mineralen ([3]). Deze voertuigen worden rechtstreeks geïdentificeerd door de Società Autostrade SpA, de concessiehouder van de autosnelweg A26, door middel van het elektronische tolsysteem „Telepass" en aan de hand van de betalingsbewijzen die bij het passeren van de tolpoorten worden afgegeven.

(9) Volgens een brief van 17 januari 2003 (SG(2003) A/1199) heeft Italië het toepassingsgebied van de maatregel uitgebreid tot vrachtwagens uit Italië en uit de Gemeenschap van ten minste 7,5 t die tol betalen met behulp van een ander systeem dan „Telepass", met name voertuigen van dezelfde categorie die de tol contant, met Bancomat, een creditcard of een Viacard ([4]) betalen.

(10) Wat betreft het feit dat de maatregel alleen geldt voor voertuigen van ten minste 7,5 t, dient te worden opgemerkt dat binnen het Italiaanse rechtssysteem dit de categorie is waarop de maatregelen inzake een tijdelijk rijverbod normaal van toepassing zijn ([5]).

(11) De voorwaarden voor de toepassing van de maatregel zijn vastgelegd in een ontwerp-protocol van overeenstemming dat is ondertekend door het ministerie van Infrastructuur en Vervoer, de regio Piemonte, Società Autostrade SpA en de beroepsverenigingen van wegvervoerders. Op basis van dit akkoord heeft de regio Piemonte toegezegd de voor het verplichte gebruik van de autosnelweg A26 verschuldigde tol gedeeltelijk te vergoeden, meer bepaald tot maximaal 40 % en tot een totaalbedrag van circa 155 000 EUR. Van hun kant hebben de beroepsverenigingen van wegvervoerders zich ertoe verbonden ervoor te zorgen dat hun aangeslotenen ten minste 40 % procent van die tol betalen. Bovendien staat Società Autostrade SpA de betrokken voertuigen een korting van 20 % toe.

(12) Wat betreft de toepassing van deze korting is bepaald dat deze aan de gebruikers van het elektronische tolsysteem „Telepass" wordt toegekend via verrekening op de factuur, terwijl vervoerders die de tol contant, met Bancomat, een creditcard of een Viacard voldoen, de korting rechtstreeks van Società Autostrade SpA ontvangen bij het passeren van de tolpoort. De regio Piemonte zegt toe aan Società Autostrade SpA het te haren laste komende gedeelte van de korting (maximaal 40 % van het tolbedrag) terug te betalen.

(13) Het tolbedrag varieert naar gelang van de voertuigcategorie en het afgelegde traject op de autosnelweg en bedraagt tussen 0,77 en 5,4 EUR per voertuig en per rit.

(14) Deze maatregel is noodzakelijk vanwege het feit dat het enige alternatief voor de route via de rijksweg langs het Lago Maggiore, waarop het zware verkeer zal worden beperkt, de autosnelweg A26 is waar tol moet worden betaald. Binnen het Italiaanse rechtssysteem ([6]) is het zo dat telkens wanneer om redenen van openbare veiligheid, verkeersveiligheid of volksgezondheid wordt besloten tot een tijdelijk rijverbod voor vrachtwagens, de plaatselijke overheden één of meer alternatieve routes moeten aangeven, waarvan er ten minste één geen traject op een tolautosnelweg mag omvatten.

(15) Bij brief van 17 januari 2003 (SG(2003) A/1199) hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie de resultaten doen toekomen van een studie voor het meten van de verontreiniging die wordt veroorzaakt door een voertuig met een maximumgewicht van 26 t tijdens een retourrit op de trajecten Castelletto Ticino-Gravellona Toce en Borgomanero-Gravellona Toce via zowel de autosnelweg A26 als de wegen SS 33, SS 142 en SR 229 ([7]). Uit deze studie blijkt dat, ook al is het traject via de autosnelweg 10 km langer dan de trajecten over de rijkswegen, door de autosnelweg A26 te nemen een aanzienlijke brandstofbesparing, en zodoende ook een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen, kan worden gerealiseerd. Op basis van de prognoses inzake de toename van het aantal voertuigen dat van bovenvermelde autosnelweg gebruik zal maken bij de invoering van de omleiding voor vrachtwagens in het gebied rond het Lago Maggiore, hebben de Italiaanse autoriteiten ook een schatting gemaakt van de totale hoeveelheid dieselbrandstof die in 2003, 2004 en 2005 zou kunnen worden bespaard. Volgens Italië zou deze daling van het dieselverbruik zorgen voor een afname van de uitstoot van verontreinigende stoffen en zodoende de toestand van het milieu in het betrokken gebied helpen verbeteren, met name wat luchtverontreiniging betreft ([8]).

(16) Op dit moment lijkt de betrokken maatregel een experimenteel karakter te hebben en beperkt te zullen blijven tot de periode 1 juni - 30 september 2003. Met het oog op de verificatie van de resultaten van dit experiment overweegt de regio Piemonte een werkgroep op te richten waarin een vertegenwoordiger van elke ondertekenende partij bij het protocol van overeenstemming zitting zal hebben.

([3]) Zie artikel 54, lid 1, onder d), e), h), i) en n), van het Verkeersreglement, wetsdecreet nr. 285 van 30 april 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana nr. 114 van 18.5.1992), zoals gewijzigd bij wetsdecreet nr. 360 van 10 september 1993 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana nr. 217 van 15.9.1993). Zie ook het decreet van de minister van Infrastructuur en Vervoer van 5 december 2001 en artikel 7 van decreet nr. 495 van de president van de Republiek van 16 december 1992.

([4]) Zie met name punt 5 van het ontwerp-protocol van overeenstemming.

([5]) Zie ook het decreet van de minister van Infrastructuur en Vervoer van 5 december 2001 en artikel 7 van decreet nr. 495 van de president van de Republiek van 16 december 1992.

([6]) Zie de ministeriële circulaire nr. 62 van 5 augustus 1993, de artikelen 6 en 7 van wetsdecreet nr. 285 van 30 april 1992 en artikel 7 van decreet nr. 495 van de president van de Republiek van 16 december 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana nr. 303 van 28.12.1992), zoals gewijzigd bij decreet nr. 610 van de president van de Republiek van 16 september 1996 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana nr. 284 van 4.12.1996).

([7]) Test uitgevoerd op 23 oktober 2002 met een IVECO-trekker AS 440 S 45 (240 pk) met oplegger met een maximumgewicht van 40,5 t.

([8]) Zie met name het regionale plan voor de sanering en de kwaliteit van de lucht (Bollettino regione ufficiale Piemonte nr. 47 van 21.11.2002), dat bij besluit van de Giunta regionale van 21 november 2002 is vastgesteld overeenkomstig decreet nr. 60/2002 van de minister van Milieu. Op basis van dit programma behoren acht gemeenten in het betrokken gebied tot de groep met een hogere luchtverontreiniging dan de grenswaarde, ten behoeve waarvan wordt voorzien in maatregelen van de regio.

2.3. **Motieven voor het inleiden van de procedure**

(17) Bij het inleiden van de formele onderzoeksprocedure heeft de Commissie geconstateerd dat in het onderhavige geval de door de Italiaanse autoriteiten geplande maatregel onder de toepassing van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag lijkt te vallen. Meer bepaald wordt deze met staatsmiddelen bekostigd en wordt daardoor alleen aan de sector wegvervoer een financieel voordeel verleend, met name aan bedrijven die goederenvervoer over de weg verzorgen met vrachtwagens van ten minste 7,5 t die gebruikmaken van het elektronische tolsysteem „Telepass", waardoor deze worden bevrijd van lasten die normaal op hun balans drukken. Tevens heeft de Commissie geconstateerd dat de maatregel alleen van toepassing is op een beperkt gedeelte van het nationale wegennet. Ook heeft zij geoordeeld dat een dergelijke maatregel kan worden aangemerkt als exploitatiesteun die, rekening houdend met de mate van liberalisering van de sector goederenvervoer over de weg, het intracommunautaire handelsverkeer verstoort of dreigt te verstoren.

(18) De Commissie heeft haar twijfel uitgesproken over de eventuele verenigbaarheid van de maatregel met artikel 87, lid 2 of lid 3, en artikel 73 van het Verdrag. Zij was met name van mening dat het risico bestaat dat de maatregel niet gericht is op een betere spreiding over de verschillende vervoersmodaliteiten, maar dat hij eerder als gevolg lijkt te hebben de dominantie van het wegvervoer ten koste van de overige vervoerswijzen, met name het spoorvervoer en het zeevervoer over korte afstand, te bevorderen.

(19) Bijgevolg heeft de Commissie in haar besluit van 27 februari 2002 Italië uitgenodigd om binnen een maand na ontvangst van dat besluit de bijkomende vragen te beantwoorden en alle informatie te verstrekken die nuttig kan zijn voor de beoordeling van de maatregel. Tevens heeft zij de belanghebbende derden uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken.

3. **COMMENTAAR VAN ITALIË**

(20) Bij brief van 17 mei 2002 (DG TREN/A/59000) heeft Italië een nadere toelichting gegeven op de inhoud van de maatregel. Vervolgens heeft het door middel van een nota, gedateerd 17 januari 2003 (SG(2003) A/1199), de Commissie in kennis gesteld van de in de steunmaatregel aangebrachte wijzigingen. De gemaakte opmerkingen kunnen als volgt worden samengevat.

(21) Aanvankelijk hadden de Italiaanse autoriteiten benadrukt dat de maatregel zowel zou worden toegepast op Italiaanse vrachtwagens als op tot de betrokken categorieën behorende vrachtwagens uit de overige lidstaten die zich in het transitverkeer bevinden op het aangewezen autosnelwegtraject en voorzien zijn van een „Telepass"-apparaat. Als argument voor het feit dat alleen voertuigen die gebruikmaken van het elektronische tolsysteem „Telepass" voor de maatregel in aanmerking kwamen, hadden de Italiaanse autoriteiten aangevoerd dat het merendeel van de vrachtwagens in Italië en uit de lidstaten voor zijn normale activiteit al van dit apparaat voorzien is. Vervolgens heeft Italië besloten het toepassingsgebied van de maatregel uit te breiden tot vrachtwagens van ten minste 7,5 t, zowel uit Italië als uit de rest van de Gemeenschap, die voor het betalen van tol gebruikmaken van andere systemen dan het elektronische „Telepass"-systeem.

(22) Italië stelt nadrukkelijk dat de maatregel verenigbaar is met de communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu ([9]), met name met de punten 50 en 51 daarvan. Volgens de Italiaanse autoriteiten is de maatregel noodzakelijk voor het leveren van een substantiële bijdrage aan de bescherming van het milieu, de veiligheid en de volksgezondheid, die in het gedrang komt door het drukke verkeer op rijksweg 33 langs het Lago Maggiore. Voorts is het optreden van de regio geregeld door middel van een akkoord in de vorm van een protocol van overeenstemming tussen de regionale overheid en de beroepsverenigingen van wegvervoerders, overeenkomstig punt 51 van voornoemde kaderregeling.

(23) Met name maken de Italiaanse autoriteiten, ter ondersteuning van het argument dat de maatregel bijdraagt tot de bescherming van het milieu, melding van de resultaten van de studie die is uitgevoerd met een voertuig met een maximumgewicht van 26 t dat een retourrit maakt op de trajecten Castelletto Ticino-Gravellona Toce en Borgomanero-Gravellona Toce via zowel de autosnelweg A26 als de rijkswegen SS 33 en SR 229. De Italiaanse autoriteiten benadrukken het feit dat, door de autosnelweg A26 te nemen, het brandstofverbruik aanzienlijk kan worden verminderd en zodoende de uitstoot van verontreinigende stoffen sterk kan worden teruggebracht. Volgens Italië is het namelijk zo dat een toename van het aantal voertuigen dat gebruikmaakt van de autosnelweg A26, een daling van het brandstofverbruik en, meer in het algemeen, van de uitstoot van verontreinigende stoffen tot gevolg zou hebben en daardoor de toestand van het milieu in het gebied van het Lago Maggiore zou helpen verbeteren. De Italiaanse autoriteiten wijzen er met name op dat een omleiding van het verkeer zou bijdragen tot betere milieuomstandigheden, met name wat de luchtkwaliteit betreft, in een aantal gemeenten langs de rijksweg die, overeenkomstig wet nr. 43/2000 van de regio Piemonte ([10]), deel uitmaken van de regionale gebieden 1 en 2, die gekenmerkt worden door een luchtverontreinigingsniveau dat hoger is dan de grenswaarden.

(24) De Italiaanse autoriteiten merken ook nog op dat de maatregel te rechtvaardigen is op grond van artikel 73 van het EG-Verdrag. In dit verband stelt Italië dat de handhaving van de openbare veiligheid afhankelijk is van het in artikel 73 genoemde begrip „openbare dienst". Wat betreft de noodzaak van „coördinatie van het vervoer", menen de Italiaanse autoriteiten dat het vanwege de aard van het terrein, de hoge toeristische

([9]) PB C 37 van 3.2.2001, blz. 3.

([10]) Regionale wet nr. 43 van 7 april 2000 (Milieubeschermingsbepalingen op het gebied van luchtverontreiniging). Eerste tenuitvoerlegging van het regionale plan voor sanering en bescherming van de luchtkwaliteit.

waarde van het gebied en het typische karakter van de locaties momenteel niet mogelijk is voor goederendoorvoer meer gebruik te gaan maken van het spoor, laat staan van maritiem transport. De voorgenomen regeling zou daarentegen een beter verkeersbeheer garanderen en daardoor het gebied zijn waardigheid teruggeven en het weer veilig maken.

(25) Italië wijst erop dat het in de periode van 1 juni tot en met 30 september 2002 louter om een experiment ging en geeft aan dat, indien de Commissie de onderzoeksprocedure niet bijtijds afrondt, de maatregel zal worden toegepast in de periode van 1 juni tot en met 30 september 2003. De Italiaanse autoriteiten preciseren vervolgens dat de maatregel nooit op enigerlei wijze de nagestreefde algemene doelstellingen mag schaden.

(26) De Commissie heeft van andere belanghebbende partijen officieel geen opmerkingen ontvangen.

4. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL: AANWEZIGHEID VAN STEUN

(27) In artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag is bepaald dat steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.

4.1. Overdracht van overheidsmiddelen

(28) In het onderhavige geval dient te worden geconstateerd dat de regio Piemonte tot een maximum van 40 % meebetaalt aan de tol die verschuldigd is door een aantal wegvervoerders die gebruikmaken van de autosnelweg A26; dit gebeurt via een vergoeding aan Società Autostrade SpA voor de door deze onderneming aan de wegvervoerders verleende korting. Er lijkt dus ontegenzeglijk sprake te zijn van overdracht van overheidsmiddelen. Wat echter de rechtstreeks door Società Autostrade SpA aan de wegvervoerders toegestane korting van 20 % betreft, dient te worden geconcludeerd dat het hier, gezien het louter private karakter van deze onderneming, beslist niet om een overdracht van overheidsmiddelen gaat. ([11])

4.2. Aanwezigheid van financiële voordelen

(29) Het financiële voordeel voor sommige vrachtwagens is eveneens duidelijk vanwege het feit dat de bijdrage van de regio Società Autostrade SpA in staat stelt kortingen op de verschuldigde tolgelden toe te staan. Daardoor worden de begunstigde ondernemingen geheel of gedeeltelijk bevrijd van de kosten die zij normaal zouden hebben moeten dragen bij hun lopende exploitatie of hun normale activiteiten wanneer zij gebruikmaakten van de autosnelweg.

4.3. Selectiviteit van de maatregel

(30) Wat betreft het selectieve karakter van de maatregel, wordt vastgesteld dat deze alleen van toepassing is op de sector goederenvervoer over de weg en meer bepaald binnen de groep voor goederenvervoer bestemde voertuigen, op de categorie vrachtwagens van ten minste 7,5 t ([12]), en voorts uitsluitend geldt voor het gebruik van een welbepaald onderdeel van het nationale wegennet.

4.4. Effecten op de mededinging en op het intracommunautaire handelsverkeer

(31) Geconstateerd dient te worden dat de geplande maatregel, vanwege het feit dat daardoor een aantal ondernemingen wordt bevrijd van kosten die zij in het kader van hun normale exploitatie zouden moeten dragen, dient te worden aangemerkt als exploitatiesteun en dus in principe moet worden geacht een concurrentievervalsend effect te hebben ([13]) ten aanzien van de ondernemingen, zowel Italiaanse als uit andere lidstaten, die deze steun niet genieten.

(32) In feite is het, gezien de ruime mate van openstelling van de sector goederenvervoer over de weg voor concurrentie ([14]), aannemelijk dat de voertuigen die deze compensatie genieten, op dezelfde markt opereren als die welke geen tolkorting ontvangen en dat deze maatregel, doordat de eerste groep wordt bevoordeeld, dus de normale mededinging in de wegvervoersector kan vervalsen. Evenmin is uit te sluiten dat de mededinging tussen de diverse vervoersmodaliteiten daar schade van ondervindt. Voorts kan deze steun consequenties hebben voor het intracommunautaire handelsverkeer.

([11]) Na een in december 1999 uitgevoerde privatisering is de meerderheid van het kapitaal van Società Autostrade SpA thans in het bezit van particuliere aandeelhouders.

([12]) Zie Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB L 42 van 23.2.1970, blz. 1), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/3/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 49 van 19.2.2004, blz. 36). Voor het vervoer van goederen bestemde motorvoertuigen zijn alle in categorie N opgenomen voertuigen op ten minste vier wielen, alsmede dergelijke voertuigen op drie wielen met een maximumgewicht van meer dan 1 ton. Meer bepaald omvat categorie N1 voertuigen met een maximumgewicht van ten hoogste 3,5 t, categorie N2 voertuigen met een maximumgewicht van meer dan 3,5 t, doch niet meer dan 12 t en categorie N3 voertuigen met een maximumgewicht van meer dan 12 t.

([13]) Zie met name de arresten van het Gerecht van eerste aanleg van 8 juni 1995 in zaak T-459-93 (Siemens/Commissie), Jurispr. blz. II-1675, punten 48 en 77, en van 30 april 1998 in zaak T-214-95 (Vlaams Gewest/Commissie), Jurispr. blz. II-717, punt 64 of 46.

([14]) Zie met name Verordening (EEG) nr. 881/92 van de Raad (PB L 95 van 9.4.1992, blz.1), die met ingang van 1 januari 1993 volledige toegang tot de internationale markt voor het goederenvervoer garandeert voor alle houders van de communautaire vergunning waarin die verordening voorziet, alsook Verordening (EEG) nr. 3118/93 van de Raad (PB L 279 van 12.11.1993, blz. 1), waardoor elke kwantitatieve beperking op het cabotagevervoer geleidelijk is opgeheven en het binnenlandse goederenvervoer per 1 juli 1998 volledig is opengesteld voor concurrentie.

5. VERENIGBAARHEID VAN DE STEUN

(33) De maatregel kan weliswaar als steun worden aangemerkt in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag, maar moet ook nog worden getoetst in het licht van de in artikel 87, lid 2 en lid 3, genoemde afwijkingen en uitzonderingen. Ook moet worden gekeken naar de verenigbaarheid daarvan met artikel 73 van het Verdrag en met de communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu ([15]).

5.1. Beoordeling van de maatregel in het licht van de in artikel 87 genoemde afwijkingen

(34) Wat betreft de verenigbaarheid met artikel 87, lid 2, kan de Italiaanse maatregel niet worden geacht te vallen onder de daarin vermelde afwijkingen, aangezien het niet gaat om een steunmaatregel van sociale aard ten behoeve van individuele verbruikers, noch om een maatregel tot herstel van de schade die is veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen of om steun om de door de deling van Duitsland berokkende economische nadelen te compenseren.

(35) Wat de mogelijke afwijking als bedoeld in artikel 87, lid 3, onder a) en b), aangaat, dient te worden opgemerkt dat de betrokken steun niet kan worden beschouwd als een maatregel ter bevordering van de economische ontwikkeling van streken waarin de levensstandaard abnormaal laag is of waar een ernstig gebrek aan werkgelegenheid heerst, noch als een maatregel om de verwezenlijking van een belangrijk project van gemeenschappelijk Europees belang te bevorderen of een ernstige verstoring in de economie van een lidstaat op te heffen. Gezien de aard van de afwijkingen waarin is voorzien bij artikel 87, lid 3, onder d) en e), zijn deze in het onderhavige geval al evenmin van toepassing.

(36) Met betrekking tot de in artikel 87, lid 3, onder c), genoemde afwijking is de Commissie van oordeel dat in dit geval geen enkele communautaire kaderregeling waarbij invulling wordt gegeven aan deze afwijking kan worden ingeroepen. Wat met name de toepassing van die afwijking in de context van het milieu betreft, moet ondanks de door de Italiaanse autoriteiten naar voren gebrachte argumenten worden vastgesteld dat de betrokken maatregel niet voldoet aan de eisen van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu, met name die welke moeten worden vervuld om in aanmerking te komen voor de in punt E.3.2 bedoelde afwijkingen.

(37) De betrokken maatregel maakt namelijk geen melding van een „belasting" in de zin van punt E.3.2 van genoemde kaderregeling, maar van een „tol", in casu de betaling van een bepaald bedrag voor het gebruik van een infrastructuur op basis van de afgelegde afstand en gedifferentieerd naar categorie motorvoertuigen ([16]). Daaruit volgt dat de maatregel evenmin kan worden gepresenteerd als een uit milieuoverwegingen ingevoerde „nieuwe belasting" in de zin van punt 51.1 van de kaderregeling. De maatregel valt al evenmin onder de in punt 51.2 aangegeven afwijkingen, aangezien hij niet kan worden aangemerkt als een „bestaande heffing" die een merkbaar positief effect sorteert op het gebied van de milieubescherming, en die voor een aantal ondernemingen als toelaatbaar zou kunnen worden aangemerkt wegens een aanzienlijke wijziging van de economische omstandigheden die de betrokken ondernemingen in een bijzonder moeilijke concurrentiepositie plaatst.

(38) Bijgevolg kan de afwijking waarin is voorzien bij artikel 87, lid 3, onder c), met name gezien in de context van het milieu, in dit geval niet van toepassing zijn.

5.2. Verenigbaarheid van de maatregel met artikel 73 van het Verdrag

(39) In de eerste plaats dient te worden aangestipt dat Italië heeft afgezien van de voorkeursbehandeling voor gebruikers van het „Telepass"-systeem, dat hoofdzakelijk door Italiaanse wegvervoerders wordt gebruikt en minder door vervoerders uit de overige lidstaten. De Italiaanse autoriteiten hebben namelijk in de mogelijkheid voorzien de maatregel toe te passen op andere betaalwijzen (onder andere contante betaling) die vervoerders uit andere landen normaal ter beschikking staan. Op deze manier wordt de belangrijkste twijfel weggenomen omtrent de mogelijk uit de maatregel voortvloeiende discriminatie tussen vervoersondernemingen uit verschillende lidstaten. De Commissie is daarom van mening dat deze aanpassing een beslissend element is voor het onderzoek van de maatregel.

(40) Er dient onderzoek te worden gedaan naar de verenigbaarheid van de maatregel met artikel 73 van het Verdrag en met Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ([17]), met name met het bepaalde in artikel 3, lid 1, onder b).

(41) Volgens artikel 73 zijn met het Verdrag verenigbaar de steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of die overeenkomen met de vergoeding van bepaalde met het begrip openbare dienst verbonden verplichte dienstverrichtingen. In artikel 3, lid 1, onder b), van bovengenoemde verordening is bepaald dat de lidstaten coördinatiemaatregelen voor het vervoer kunnen treffen „tot het in werking treden van gemeenschappelijke voorschriften inzake de toerekening van de kosten van de weg, wanneer de steun wordt toegekend aan ondernemingen die de kosten van de door hen gebruikte infrastructuur moeten dragen, terwijl andere ondernemingen zulks niet doen; bij de beoordeling van de hoogte der aldus toegekende steun moet rekening worden gehouden met de infrastructuurkosten welke de concurrende takken van vervoer niet behoeven te dragen".

(42) Over het algemeen wordt coördinatie van het vervoer gelijkgesteld met overheidsoptreden op de markt om redenen van vervoersbeleid.

([15]) PB C 37 van 3.2.2001, blz. 3.

([16]) Zie met name artikel 2, onder b), van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

([17]) PB L 130 van 15.6.1970, blz. 1.

(43) In het onderhavige geval dient in de eerste plaats te worden geconstateerd dat de regionale overheid met een omleiding van het vrachtwagenverkeer van het oevergebied naar andere wegen een beter verkeersbeheer in de omgeving van het Lago Maggiore nastreeft. Het verkeer rond het meer wordt namelijk bemoeilijkt door de aard van het terrein en deze situatie wordt nog verergerd door de grote drukte in de zomer. De maatregel voorziet bijgevolg in de behoefte aan coördinatie van het vervoer doordat hij de plaatselijke overheden in staat stelt het aantal motorvoertuigen op de wegen langs de oever te beperken en het wegverkeer tijdens de betrokken periode optimaal te organiseren.

(44) Ook dient te worden opgemerkt dat er momenteel geen communautaire kaderregeling voor de toerekening van infrastructuurkosten bestaat. Voorts wordt eraan herinnerd dat voor de voertuigen waarop de maatregel betrekking heeft (vrachtwagens van meer dan 7,5 t) een bijdrage zal moeten worden betaald voor het gebruik van de infrastructuur, terwijl andere bedrijven dat niet zullen moeten doen (omdat zij gebruik kunnen blijven maken van de oeverweg). Het bedrag van de compensatie wordt daarom als proportioneel beschouwd.

(45) Aangezien de maatregel bestaat in een coördinatieregeling voor het vervoer, die zal worden toegepast bij gebreke van een communautair kader voor toerekening van de infrastructuurkosten, en de betrokken bedrijven zelf de kosten voor het gebruik van de infrastructuur moeten dragen, terwijl andere daartoe niet gehouden zijn, wordt geacht te zijn voldaan aan de voorwaarden van artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 1107/70 en wordt geconcludeerd dat Italië gemachtigd is de maatregel in te voeren, temeer daar de toepassing daarvan sterk in de tijd is beperkt, betrekking heeft op een welbepaalde infrastructuur en gericht is op een strikt lokale problematiek.

(46) Voorts wordt erop gewezen dat de maatregel opnieuw zal moeten worden bezien bij de eventuele inwerkingtreding van een communautaire kaderregeling voor toerekening van de infrastructuurkosten en dat elke andere soortgelijke maatregel steeds op zijn eigen merites zal moeten worden getoetst.

(47) De Commissie is van mening dat er nauwelijks sprake is van een ongunstig effect op het intracommunautaire handelsverkeer, gezien het zeer beperkte karakter van het geboden voordeel. Gezien ook de zeer korte toepassingsperiode heeft de maatregel een zeer beperkt concurrentie-effect en veroorzaakt hij in ieder geval geen concurrentievervalsing die schadelijk is voor het algemeen belang.

(48) Wat betreft de verenigbaarheid met het Europese vervoersbeleid, constateert de Commissie dat de betrokken maatregel de plaatselijke verkeersveiligheid in het betrokken gebied verbetert en bijgevolg voldoet aan de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid ([18]).

6. **CONCLUSIES**

(49) De Commissie concludeert dat de betrokken maatregel een steunmaatregel van de staat is in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag.

(50) Op grond van artikel 73 van het Verdrag en van artikel 3, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 1107/70, is de Commissie echter van mening dat de steun verenigbaar is met het Verdrag,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De steunmaatregel van de staat voor een bedrag van maximaal 155 000 EUR waaraan Italië uitvoering wil geven om in de periode van 1 juni tot en met 30 september 2003 vrachtwagens van ten minste 7,5 t om te leiden van rijksweg 33 langs het Lago Maggiore naar de autosnelweg A26, is verenigbaar met de gemeenschappelijke markt in de zin van Verordening (EEG) nr. 1107/70 ter uitvoering van artikel 73 van het Verdrag.

De tenuitvoerlegging van genoemde steun voor een bedrag van maximaal 155 000 EUR wordt bijgevolg toegestaan.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 9 juli 2003.

Voor de Commissie
Loyola DE PALACIO
Vice-voorzitster

([18]) Zie met name het Witboek uit 2002 „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen", waarin voor een verbetering van de verkeersveiligheid wordt gepleit, blz. 16.