DECISÃO DA COMISSÃO

de 9 de Julho de 2003

relativa ao auxílio estatal C 11/2002 (ex N 382/2001) que a Itália tenciona executar a favor de determinados veículos pesados afectos ao transporte rodoviário de mercadorias, a fim de desviar o tráfego destes veículos da estrada nacional 33 do lago Maggiore para a auto-estrada A26

[notificada com o número C(2003) 2154]

(Apenas faz fé o texto em língua italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2004/261/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2, primeiro parágrafo, do seu artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 1, alínea a), do seu artigo 62.º,

Após ter convidado a Itália e os interessados a apresentarem observações nos termos dos referidos artigos [1] e tendo em conta as observações enviadas,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 12 de Junho de 2001, a Itália notificou o texto único dos projectos de Lei Regional n.º 14 e 87 de 2000 relativos ao desvio do tráfego de veículos pesados da estrada nacional 33 do lago Maggiore para a auto-estrada A26.

Por carta de 4 de Setembro de 2001 e de 21 de Janeiro de 2002, as autoridades italianas comunicaram informações complementares à Comissão. Por carta de 14 de Janeiro de 2002 (DG TREN/A/51067), enviaram nomeadamente à Comissão um projecto de memorando de entendimento entre o Ministério das Infra-Estruturas e dos Transportes, a região do Piemonte, as associações de transportadores rodoviários e a Società Autostrade SpA.

(2) Por carta de 27 de Fevereiro de 2002, a Comissão informou a Itália da sua decisão de iniciar o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente ao auxílio em causa.

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* [2]. A Comissão convidou a Itália e os interessados a apresentarem observações relativamente à medida em causa.

(4) Por carta de 17 de Maio de 2002 (DG TREN/A/59000) e de 17 de Janeiro de 2003 [SG(2003)A/1199], a Itália transmitiu à Comissão as suas observações a este propósito. A Comissão não recebeu observações de terceiros interessados.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO AUXÍLIO

2.1. Breve descrição das medidas iniciais

(5) A fim de garantir a segurança dos cidadãos em causa, proteger o ambiente e promover o turismo na zona do lago Maggiore, a região do Piemonte propõe aplicar um sistema de desvio sazonal do tráfego obrigatório para todos os veículos afectos ao transporte rodoviário de mercadorias de 7,5 toneladas, no mínimo, da estrada nacional 33 do lago Maggiore para a auto-estrada A26.

(6) Para esse efeito, compromete-se a pagar aos veículos supracitados as portagens devidas pela utilização da referida auto-estrada até ao limite de 40 %. Nos termos da legislação nacional em matéria de desvios temporários do tráfego de veículos pesados, as autoridades italianas justificam esta medida invocando nomeadamente o facto de, no caso vertente, a única alternativa possível à estrada nacional ser uma auto-estrada com portagem.

2.2. Descrição pormenorizada das medidas actuais

(7) Na acepção do texto único dos projectos de Lei Regional n.º 14/2000 e n.º 87/2000, a região do Piemonte tenciona desviar temporariamente, no período compreendido entre 1 de Junho e 30 de Setembro de 2003, o tráfego em ambos os sentidos de determinados veículos pesados na zona costeira do lago Maggiore, da estrada nacional para a auto-estrada com portagem A26, nos troços compreendidos entre Gravellona Toce e Castelletto Ticino e Gravellona Toce e Borgomanero. Esta medida tem por objectivo garantir a segurança dos cidadãos na margem do lago Maggiore, que é ameaçada, sobretudo durante os meses de Verão, quando as estradas costeiras são afectadas por um aumento sensível do tráfego devido ao fluxo turístico nesta zona. A referida medida contribuirá igualmente para a protecção do ambiente (com especial referência para a redução da poluição) e para o desenvolvimento do turismo nesta zona, diminuindo os tempos que as mercadorias levam a percorrer a estrada.

[1] JO C 87 de 11.4.2002, p. 2.
[2] Ver nota 1.

(8) Os veículos em causa são os de 7,5 toneladas, no mínimo, afectos ao transporte rodoviário de mercadorias, nomeadamente autocarros, tractores rodoviários, conjuntos veículo-reboque, veículos articulados e veículos destinados ao transporte de materiais para os sectores da construção, da manutenção das *infra*-estruturas rodoviárias e da extracção mineira ([3]). Estes veículos são directamente identificados pela Società Autostrade SpA, que é a empresa concessionária da auto-estrada A26, através do sistema de portagem electrónica «Telepass» e dos comprovativos de pagamento entregues por ocasião da passagem na cabina de portagem.

(9) Por carta de 17 de Janeiro de 2003 [SG(2003)A/1199], a Itália alargou o âmbito de aplicação da medida em causa aos veículos pesados, italianos e comunitários, de 7,5 toneladas, no mínimo, que efectuam o pagamento das portagens através de sistemas distintos do «Telepass», nomeadamente aos veículos da mesma categoria que efectuam o pagamento das portagens em numerário, por Bancomat, cartões de crédito e Viacard ([4]).

(10) No que respeita à aplicação da medida exclusivamente à categoria de veículos de 7,5 toneladas, no mínimo, importa salientar que, em conformidade com a ordem jurídica italiana, estes são os veículos aos quais se aplicam, em geral, as disposições de proibição temporária de tráfego ([5]).

(11) As condições de aplicação da medida foram estabelecidas num projecto de memorando de entendimento subscrito pelo Ministério das Infra-Estruturas e dos Transportes, pela região do Piemonte, pela Società Autostrade SpA e pelas associações de transportadores rodoviários. Com base neste acordo, a região do Piemonte comprometeu-se a compensar parcialmente as portagens devidas pela utilização obrigatória da auto-estrada A26, nomeadamente até ao máximo de 40 % e dentro dos limites de um orçamento máximo de cerca de 155 000 euros. As associações de transportadores rodoviários, por seu lado, comprometeram-se a providenciar no sentido de os seus associados pagarem no mínimo 40 % das referidas portagens. Por outro lado, a Società Autostrade SpA oferece aos veículos mencionados uma redução de 20 %.

(12) No que respeita às modalidades da redução, prevê-se que os utilizadores do sistema de portagem electrónica «Telepass» recebam a redução das portagens pagas mediante factura e que os transportadores que efectuam o pagamento das portagens em numerário, por Bancomat, cartão de crédito ou Viacard recebam a redução directamente da Società Autostrade SpA no momento da passagem na cabina de portagem. A região do Piemonte compromete-se a reembolsar à referida empresa a parte a seu cargo (até ao limite de 40 % dos custos devidos) das reduções de pagamento das portagens.

(13) Os montantes das portagens a pagar variam em função da categoria do veículo e do troço de auto-estrada em causa e estão compreendidos entre 0,77 e 5,4 euros por veículo e por percurso.

(14) A adopção da medida em causa impõe-se pelo facto de o único percurso alternativo à estrada nacional do lago Maggiore cujo acesso será limitado ser a auto-estrada A26, cuja utilização implica o pagamento de uma portagem. De facto, em conformidade com a ordem jurídica italiana ([6]), sempre que as autoridades locais decidam desviar temporariamente o tráfego de veículos pesados por razões de segurança pública, de segurança rodoviária ou de protecção da saúde, devem indicar um ou mais percursos alternativos, um dos quais, pelo menos, não deve envolver a utilização obrigatória de partes de auto-estradas sujeitas ao pagamento de portagens.

(15) Por carta de 17 de Janeiro de 2003 [SG(2003)A/1199], as autoridades italianas comunicaram à Comissão os resultados de um estudo destinado a avaliar o nível de poluição provocado por um veículo com massa máxima de 26 toneladas que efectue os trajectos de ida e volta Castelletto Ticino-Gravellona Toce e Borgomanero--Gravellona Toce, utilizando quer a auto-estrada A26 quer as estradas SS 33, SS 142 e SR 229 ([7]). Este estudo demonstra que, ainda que o trajecto pela auto-estrada seja 10 km mais longo do que os trajectos efectuados tomando as estradas nacionais, a utilização da auto--estrada A26 permite constatar uma redução significativa do consumo de combustível e, consequentemente, do nível das emissões poluentes. Com base nas previsões sobre o aumento do número de veículos que utilizam a auto-estrada supracitada efectuadas por ocasião da aplicação do desvio do tráfego de veículos pesados na zona do lago Maggiore, as autoridades italianas avaliaram igualmente a quantidade global de gasóleo que poderia ser economizado nos anos de 2003, 2004 e 2005. Segundo a Itália, esta diminuição do consumo de gasóleo teria por efeito a redução das emissões poluentes e contribuiria por isso para a melhoria das condições ambientais na zona em causa, nomeadamente do nível de poluição atmosférica ([8]).

(16) Actualmente, a medida em causa parece ter um carácter experimental e estar limitada ao período compreendido entre 1 de Junho e 30 de Setembro de 2003. Na expectativa da verificação dos resultados da experiência, a região do Piemonte prevê a instituição de um grupo de trabalho, composto por representantes de cada um dos signatários do memorando de entendimento.

([3]) Ver o n.º 1, alíneas d), e), h), i) e n), do artigo 54.º do Código da Estrada, Decreto Legislativo n.º 285 de 30 de Abril de 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n.º 114 de 18.5.1992), alterado pelo Decreto Legislativo n.º 360 de 10 de Setembro de 1993 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n.º 217 de 15.9.1993). Ver igualmente o decreto do ministro das Infra-Estruturas e dos Transportes de 5.12.2001 e o artigo 7.º do Decreto do presidente da República n.º 495 de 16.12.1992.

([4]) Ver designadamente o ponto 5 do projecto de memorando de entendimento.

([5]) Ver igualmente o decreto do Ministro das Infra-Estruturas e dos Transportes de 5.12.2001 e o artigo 7.º do Decreto do presidente da República n.º 495 de 16.12.1992.

([6]) Ver a Circular Ministerial n.º 62 de 5 de Agosto de 1993, os artigos 6.º e 7.º do Decreto Legislativo n.º 285 de 30 de Abril de 1992 e o artigo 7.º do Decreto do Presidente da República n.º 495, de 16 de Dezembro de 1992 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n.º 303 de 28.12.1992), alterado pelo Decreto do Presidente da República n.º 610 de 16 de Setembro de 1996 (Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n.º 284 de 4.12.1996).

([7]) Ensaio efectuado em 23 de Outubro de 2002 com um tractor IVECO AS 440 S 45 (240 cv) e um semi-reboque de 40,5 toneladas no máximo.

([8]) Ver nomeadamente o plano regional para o saneamento e a qualidade do ar (Bollettino Regione ufficiale Piemonte n.º 47 de 21.11.2002), adoptado por deliberação do Conselho Regional de 21 de Novembro de 2002, na acepção do Decreto do ministro do Ambiente n.º 60/2002. Segundo este programa, de entre as comunas que possuem um nível de poluição atmosférica superior ao valor-limite e relativamente às quais se encontram previstas intervenções por parte da região, oito situam-se na zona em causa.

2.3. **Motivos que induziram ao início do procedimento**

(17) Ao iniciar o procedimento formal de análise do caso vertente, a Comissão constatou que a medida prevista pelas autoridades italianas parece inserir-se no âmbito de aplicação do n.º 1, do artigo 87.º do Tratado CE, mobilizando nomeadamente recursos estatais e proporcionando uma vantagem financeira exclusivamente ao sector rodoviário, designadamente às empresas que efectuam transportes rodoviários de mercadorias através de veículos pesados de 7,5 toneladas, no mínimo, e que utilizam o sistema de portagem electrónica «Telepass», libertando-as de encargos que geralmente oneram o seu orçamento. A Comissão constatou igualmente que a medida é aplicável apenas a uma parte limitada da rede rodoviária nacional. Por outro lado, considerou que a referida medida pode ser classificada como um auxílio ao funcionamento que, tendo em conta o grau de abertura à concorrência do sector dos transportes rodoviários de mercadorias, falseia ou ameaça falsear as trocas comerciais intracomunitárias.

(18) A Comissão exprimiu as suas dúvidas relativamente à eventual compatibilidade da medida com os n.ºs 2 ou 3 do artigo 87.º e com o artigo 73.º do Tratado. A Comissão considerou nomeadamente que existe o risco de a medida em causa não se destinar a efectuar uma melhor repartição entre os diversos modos de transporte, parecendo mesmo ter por efeito uma promoção da superioridade do transporte rodoviário em detrimento dos restantes modos de transporte, designadamente o ferroviário e o transporte marítimo de curta distância.

(19) Consequentemente, na sua decisão de 27 de Fevereiro de 2002, a Comissão convidou a Itália a responder às perguntas adicionais e a prestar todas as informações úteis para a avaliação da medida no prazo de um mês a contar da recepção da referida decisão. A Comissão convidou igualmente à apresentação de observações por parte de terceiros interessados.

3. **COMENTÁRIOS DA ITÁLIA**

(20) Por carta de 17 de Maio de 2002 (DG TREN/A/59000), a Itália esclareceu ulteriormente o conteúdo da medida. Subsequentemente, por nota de 17 de Janeiro de 2003 [SG(2003)A/1199], informou a Comissão das alterações introduzidas no auxílio. As observações apresentadas podem resumir-se da seguinte forma.

(21) Inicialmente, as autoridades italianas haviam salientado que a aplicação da medida em causa ficaria reservada quer aos veículos pesados nacionais quer aos de outros Estados-Membros que se insiram nas categorias previstas, que transitem no troço de auto-estrada designado e que estejam equipados com o dispositivo «Telepass». Para justificarem o facto de apenas os veículos que utilizam o sistema de portagem electrónica «Telepass» poderem beneficiar da medida, as autoridades italianas haviam observado que, na sua grande maioria, os veículos italianos ou de qualquer outro Estado-Membro já se encontravam equipados com o referido dispositivo necessário à sua actividade. Em seguida, a Itália decidiu alargar o âmbito de aplicação da medida aos veículos de 7,5 toneladas, no mínimo, italianos e comunitários, que efectuem o pagamento das portagens através de sistemas distintos da portagem electrónica «Telepass».

(22) A Itália defende a compatibilidade da medida em causa com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente [9], designadamente com os seus pontos 50 e 51. Segundo as autoridades italianas, a medida em causa seria necessária para contribuir de forma significativa para a protecção do ambiente, para a segurança e a saúde pública comprometida pelo congestionamento devido ao tráfego rodoviário na estrada nacional 33 do lago Maggiore. Por outro lado, a intervenção da região encontra-se prevista num acordo, o «memorando de entendimento», subscrito pela administração regional e pelas associações de transportadores rodoviários, em conformidade com o ponto 51 do enquadramento supracitado.

(23) Para justificarem o facto, nomeadamente, de a medida contribuir para a protecção do ambiente, as autoridades italianas citam os resultados do estudo efectuado com um veículo de 26 toneladas no máximo que percorre os trajectos de ida e volta Castelletto Ticino-Gravellona Toce e Borgomanero-Gravellona Toce, utilizando quer a auto-estrada A26 quer as estradas SS 33 e SR 229. As autoridades italianas insistem no facto de a utilização da auto-estrada A26 poder permitir reduzir de forma considerável o consumo de combustível e, consequentemente, o nível das emissões poluentes. De facto, segundo a Itália, o aumento do número de veículos que utilizam a auto-estrada A26 teria por efeito a diminuição do combustível consumido e, mais genericamente, das emissões poluentes e contribuiria, por conseguinte, para a melhoria das condições ambientais na zona do lago Maggiore. As autoridades italianas sustentam designadamente a ideia de que o desvio do tráfego contribuiria para a melhoria das condições ambientais, nomeadamente em termos de redução do nível de poluição atmosférica, de determinadas comunas situadas ao longo da estrada nacional que, nos termos da Lei n.º 43/2000 da região do Piemonte [10], se integram nas zonas regionais 1 e 2, que se caracterizam por um nível de poluição superior aos valores-limite de qualidade do ar.

(24) As autoridades italianas observam igualmente que a medida se pode justificar com base no artigo 73.º do Tratado CE. Neste contexto, a Itália observa que a protecção da segurança pública depende do conceito de «serviço público» evocado no artigo 73.º No que respeita à necessidade de «coordenação dos transportes», as autoridades italianas consideram que, actualmente, a morfologia do território, o alto valor turístico da zona e o

[9] JO C 37 de 3.2.2001, p. 3.

[10] Lei Regional n.º 43 de 7 de Abril de 2000: disposições em matéria de poluição atmosférica a favor da protecção do ambiente. Primeira aplicação do plano regional para o saneamento e a protecção da qualidade do ar.

carácter típico das localidades não permitiriam favorecer o trânsito de mercadorias aumentando o tráfego ferroviário e muito menos o marítimo. Em contrapartida, o regime em causa, ao garantir uma melhoria da gestão do tráfego, restituiria dignidade e segurança às zonas em causa.

(25) A Itália recorda o carácter estritamente experimental da medida pelo período compreendido entre 1 de Junho e 30 de Setembro de 2002, insistindo no facto de que se a Comissão não concluir oportunamente o procedimento de análise, a medida será aplicada no período compreendido entre 1 de Junho e 30 de Setembro de 2003. As autoridades italianas especificam ulteriormente que a intervenção não poderá nunca lesar, de nenhum modo, os objectivos gerais pretendidos.

(26) A Comissão não recebeu oficialmente observações de outras partes interessadas.

4. APRECIAÇÃO DA MEDIDA: EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO

(27) Nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.

4.1. Transferência de recursos públicos

(28) É necessário constatar no caso vertente que a região do Piemonte contribui para o pagamento até ao limite de 40 % das portagens devidas por alguns transportadores rodoviários que utilizam a auto-estrada A26, através de um reembolso a favor da Società Autostrade SpA correspondente à redução praticada por esta a favor dos transportadores rodoviários. Parece por conseguinte inegável uma transferência de recursos estatais. Em contrapartida, no que respeita à redução de 20 % concedida directamente pela Società Autostrade SpA aos transportadores rodoviários, é necessário constatar que, atendendo ao carácter eminentemente privado desta sociedade, não se trata de nenhuma transferência de recursos estatais ([11]).

4.2. Existência de vantagens financeiras

(29) A vantagem financeira para determinados veículos pesados é igualmente evidente pelo facto de a intervenção da região permitir à Società Autostrade SpA aplicar reduções sobre portagens a favor dos referidos veículos. Consequentemente, as empresas beneficiárias do auxílio seriam total ou parcialmente exoneradas dos custos que tradicionalmente deveriam suportar no âmbito da sua gestão corrente ou das suas actividades normais pela utilização da auto-estrada.

4.3. Selectividade da medida

(30) No que respeita ao carácter selectivo da medida, é certo que esta se aplica apenas ao sector do transporte rodoviário de mercadorias, nomeadamente à categoria específica, entre todos os veículos destinados ao transporte de mercadorias, dos veículos pesados de 7,5 toneladas, no mínimo ([12]), para utilização de uma parte bem limitada da rede rodoviária nacional.

4.4. Efeitos na concorrência e nas trocas comerciais intracomunitárias

(31) É certo que a medida prevista, embora libertando determinadas empresas dos custos que as oneram no âmbito da sua gestão corrente, deve definir-se como auxílio ao funcionamento e, consequentemente, susceptível de falsear — em princípio — a concorrência ([13]) relativamente às empresas, nacionais ou de outros Estados-Membros, que dela não beneficiam.

(32) De facto, atendendo ao vasto grau de abertura à concorrência do sector do transporte rodoviário de mercadorias ([14]), é provável que os veículos beneficiários desta compensação operem no mesmo mercado que aqueles que não beneficiam da mencionada redução das portagens e que a referida medida, ao favorecer os primeiros, possa por conseguinte falsear a concorrência normal no sector do transporte rodoviário. De igual modo, não se pode excluir a possibilidade de a concorrência entre os diversos modos de transporte ser afectada. Por outro lado, este auxílio pode ter repercussões nas trocas comerciais comunitárias.

([11]) Após um processo de privatização que teve lugar em Dezembro de 1999, a maioria do capital da Società Autostrade SpA é actualmente detida por accionistas privados.

([12]) Ver a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques (JO L 42 de 23.2.1970, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/3/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 49 de 19.2.2000, p. 36). Os veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias são todos os veículos inscritos na categoria N com pelo menos quatro rodas ou três rodas e massa máxima superior a 1 tonelada. A categoria N 1 inclui, nomeadamente, os veículos com massa máxima de 3,5 toneladas, a categoria N 2 os veículos cuja massa máxima se encontra compreendida entre 3,5 e 12 toneladas e a categoria N 3 os veículos com mais de 12 toneladas.

([13]) Ver nomeadamente os acórdãos do Tribunal de 8 de Junho de 1995, Siemens/Comissão, T-45993, Col. p. II-1675, pontos 48 e 77 e de 30 de Abril de 1998, Vlaams Gewest/Comissão, T-214-95, Col. p. II-717, ponto 64 ou 46.

([14]) Ver nomeadamente o Regulamento (CEE) n.º 881/92 do Conselho, de 26 de Março de 1992 (JO L 95 de 9.4.1992, p. 1), que garante, a partir de 1.1.1993, a abertura plena à concorrência do transporte internacional de mercadorias a favor dos titulares da licença comunitária prevista no regulamento, bem como o Regulamento (CEE) n.º 3118/93 do Conselho, de 25 de Outubro de 1993 (JO L 279 de 12.11.1993, p. 1), graças ao qual as restrições quantitativas à cabotagem foram gradualmente abolidas e foi realizada a abertura plena à concorrência do transporte nacional de mercadorias a partir de 1 de Julho de 1998.

5. COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

(33) Ainda que possa classificar-se como auxílio na acepção do n.º 1, do artigo 87.º do Tratado, a medida em causa deve ainda ser analisada à luz das derrogações ou excepções previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 87.º É necessário analisar igualmente a sua compatibilidade com o artigo 73.º do Tratado e com o enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente ([15]).

5.1. Apreciação da medida à luz das derrogações previstas no artigo 87.º

(34) No que se refere à sua compatibilidade com o n.º 2 do artigo 87.º, a medida italiana não pode ser assimilada às derrogações mencionadas, uma vez que não diz respeito a um auxílio de natureza social atribuído a consumidores individuais, nem a um auxílio destinado a remediar os danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários, nem mesmo a um auxílio destinado a compensar as desvantagens económicas causadas pela divisão da Alemanha.

(35) No que respeita à possibilidade de derrogação prevista no n.º 3, alíneas a) e b) do artigo 87.º, é conveniente salientar que o auxílio em causa não pode considerar-se um auxílio destinado a promover o desenvolvimento económico de regiões em que o nível de vida seja anormalmente baixo ou em que exista grave situação de subemprego, nem um auxílio destinado a fomentar a realização de um projecto importante de interesse europeu comum ou a sanar uma perturbação grave da economia de um Estado-Membro. Por outro lado, atendendo à natureza das derrogações previstas no n.º 3, alíneas d) e e) do artigo 87.º, estas não podem aplicar-se no caso vertente.

(36) No que respeita à derrogação prevista no n.º 3, alínea c) do artigo 87.º, a Comissão considera que não pode ser invocado no caso vertente nenhum dos enquadramentos comunitários que autorizam a excepção supracitada. No que se refere nomeadamente à aplicação da derrogação em causa no contexto ambiental, é necessário constatar que, não obstante os argumentos desenvolvidos pelas autoridades italianas, a medida em questão não satisfaz os requisitos enunciados nas disposições comunitárias relativas aos auxílios a favor do ambiente para beneficiar designadamente das derrogações previstas no ponto E.3.2.

(37) De facto, a medida em causa não faz referência a um «imposto» na acepção do ponto E.3.2 do enquadramento supracitado, mas a uma «portagem», ou seja, ao pagamento de um determinado montante pela utilização de uma *infra*-estrutura, baseado na distância percorrida e na categoria do veículo ([16]). Consequentemente, também não pode entender-se como um «novo imposto» introduzido por razões ambientais na acepção do ponto 51.1 do referido enquadramento. De igual modo, a medida não consta das derrogações previstas no ponto 51.2, já que não pode considerar-se um «imposto existente» com um efeito positivo considerável em termos de protecção do ambiente cuja admissibilidade para determinadas empresas poderia justificar-se pelo facto de uma alteração significativa das condições económicas respectivas as colocar numa situação mais difícil em relação aos seus concorrentes.

(38) Consequentemente, a derrogação prevista no n.º 3, alínea c) do artigo 87.º, designadamente no contexto ambiental, não pode aplicar-se no caso vertente.

5.2. Compatibilidade da medida com o artigo 73.º do Tratado

(39) É conveniente salientar em primeiro lugar que a Itália eliminou o tratamento preferencial concedido aos utilizadores do sistema «Telepass», usado principalmente pelos transportadores rodoviários italianos e em menor escala pelos de outros Estados-Membros. Para esse efeito, as autoridades italianas previram a possibilidade de aplicar a medida em causa a outros sistemas de pagamento (designadamente o pagamento em numerário), acessíveis geralmente aos transportadores rodoviários de outros países. Fica deste modo dissipada a dúvida principal sobre os eventuais efeitos discriminatórios da medida entre os operadores de outros Estados-Membros. A Comissão considera por conseguinte que a referida alteração constitui um elemento decisivo para efeitos da análise da medida.

(40) É necessário analisar a compatibilidade da medida com o artigo 73.º do Tratado e com as disposições do Regulamento (CEE) n.º 1107/70 do Conselho, de 4 de Junho de 1970, relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ([17]), nomeadamente o n.º 1, alínea b) do artigo 3.º

(41) Na acepção do artigo 73.º, são compatíveis com o Tratado os auxílios que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou correspondam ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público. Nos termos do n.º 1, alínea b) do artigo 3.º do regulamento supracitado, os Estados-Membros podem adoptar medidas de coordenação dos transportes «até à entrada em vigor de uma regulamentação comum em matéria de imputação dos custos de *infra*-estruturas, quando os auxílios são concedidos a empresas que suportam encargos relativos à *infra*-estrutura que utilizam, enquanto que outras empresas não suportam tais encargos; o montante dos auxílios concedidos deve ser apreciado tendo em conta os custos de *infra*-estrutura que os transportes concorrentes não suportam».

(42) Em geral, a noção de coordenação dos transportes considera-se equivalente à intervenção do Governo no mercado por razões de política dos transportes.

([15]) JO C 37 de 3.2.2001, p. 3.

([16]) Ver nomeadamente a alínea b), do artigo 2.º da Directiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas (JO L 187 de 20.7.1999).

([17]) JO L 130 de 15.6.1970, p. 1.

(43) No caso vertente, é necessário constatar, em primeiro lugar, que, ao desviar o tráfego de veículos pesados da zona costeira para outras estradas, o Governo Regional pretende garantir uma melhoria da gestão do tráfego na região do lago Maggiore. A morfologia do território dificulta efectivamente a circulação na região do lago, que se agrava no período estival devido ao aumento sensível do tráfego. A medida satisfaz por conseguinte a exigência de coordenação dos transportes, uma vez que permite às autoridades locais reduzirem o número de veículos em circulação nas estradas costeiras e organizarem da melhor forma possível o tráfego rodoviário durante o período em causa.

(44) Cabe salientar igualmente que não se encontra actualmente em vigor nenhum enquadramento comunitário em matéria de imputação dos custos da *infra*-estrutura. Recorde-se por outro lado que os veículos abrangidos pela medida (mais de 7,5 toneladas) deverão suportar um encargo correspondente à *infra*-estrutura utilizada, ao passo que outras empresas não ficarão subordinadas a esse encargo (uma vez que poderão utilizar a estrada costeira). O montante da compensação é por conseguinte considerado proporcional.

(45) Atendendo a que a medida consiste numa coordenação dos transportes, sendo aplicada na ausência de um enquadramento comunitário em matéria de imputação dos custos da *infra*-estrutura, e a que as empresas interessadas são obrigadas a suportar o encargo relativo à *infra*-estrutura que utilizam enquanto que outras empresas não o são, considera-se que as condições previstas no n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1107/70 são satisfeitas e que a Itália fica autorizada a adoptar a medida, tanto mais que a sua aplicação é fortemente limitada no tempo, diz respeito a uma *infra*-estrutura bem determinada e prende-se com uma problemática puramente local.

(46) Recorda-se igualmente que a medida deverá ser reexaminada na eventualidade da entrada em vigor de um enquadramento comunitário em matéria de imputação dos custos da *infra*-estrutura e que qualquer outra medida análoga deverá sistematicamente ser avaliada à luz das suas características específicas.

(47) Tendo em conta o carácter muito limitado do benefício, a Comissão considera praticamente inexistente a existência de um prejuízo às trocas comerciais intracomunitárias. Atendendo igualmente ao seu breve período de aplicação, a medida incide de forma muito limitada na concorrência e, de qualquer modo, não envolve distorções da concorrência contrárias ao interesse geral.

(48) No que respeita à compatibilidade com a política europeia dos transportes, a Comissão constata que a medida em causa, ao melhorar a segurança pública das estradas locais na zona em causa, está em conformidade com os objectivos da política comum dos transportes ([18]).

6. **CONCLUSÕES**

(49) A Comissão conclui que a medida em causa constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado.

(50) Porém, na acepção do artigo 73.º e do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 1107/70, a Comissão considera que o auxílio é compatível com o Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal no montante máximo de 155 000 euros que a Itália prevê executar para desviar o tráfego de veículos pesados de 7,5 toneladas, no mínimo, da estrada nacional 33 do lago Maggiore para a auto-estrada A26, no período compreendido entre 1 de Junho e 30 de Setembro de 2003, é compatível com o mercado comum na acepção do Regulamento (CEE) n.º 1107/70, nos termos do artigo 73.º do Tratado.

A execução do referido auxílio num montante máximo de 155 000 euros é por conseguinte autorizada.

Artigo 2.º

A Itália é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 9 de Julho de 2003.

Pela Comissão
Loyola DE PALACIO
Vice-Presidente

([18]) Ver nomeadamente o Livro Branco de 2002 «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», que recomenda o reforço da segurança rodoviária, p. 16.