KOMMISSIONENS BESLUT

av den 9 juli 2003

om det statliga stöd nr C 11/2002 (ex N 382/2001) som Italien planerar att genomföra till förmån för vissa tunga transportfordon i samband med trafikomledningen från riksväg 33 vid Lago Maggiore till motorväg A26

[delgivet med nr K(2003) 2154]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2004/261/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett Italien och berörda parter tillfälle att yttra sig ([1]), och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 12 juni 2001 anmälde Italien till kommissionen utkast till de regionala lagarna nr 14/2000 och 87/2000 om omledning av den tunga trafiken från riksväg 33 i höjd med Lago Maggiore till motorväg A26.

Italien lämnade kompletterande upplysningar till kommissionen genom skrivelser av den 4 september 2001 och den 21 januari 2002. I en skrivelse av den 14 januari 2002 (DG TREN/A/51067) inkom dessutom de italienska myndigheterna med ett utkast till ett samförståndsavtal (*protocollo d'intesa*) mellan ministeriet för infrastruktur och transporter, regionen Piemonte, vägtransportförbunden och Società Autostrade SpA.

(2) Genom en skrivelse av den 27 februari 2002 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende den aktuella åtgärden.

(3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ([2]). Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med synpunkter på stödet i fråga.

(4) Genom skrivelser av den 17 maj 2002 (DG TREN/A/59000) och den 17 januari 2003 (SG(2003)A/1199) inkom Italien med synpunkter. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från andra berörda parter.

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET

2.1 Kortfattad beskrivning av de inledande åtgärderna

(5) För att slå vakt om medborgarnas säkerhet, skydda miljön och utveckla turismen i området kring Lago Maggiore, har regionen Piemonte för avsikt att införa ett system för obligatorisk omledning av tung transporttrafik på minst 7,5 ton från riksväg 33 till motorväg A26 under sommarsäsongen.

(6) Regionen föreslår därför att de aktuella fordonen befrias från upp till 40 % av vägavgifterna på motorvägen. De italienska myndigheterna bygger sin argumentation för den aktuella åtgärden på gällande italiensk lagstiftning beträffande tillfällig omledning av tung trafik och påpekar även att det enda alternativet till riksväg 33 i det aktuella fallet är motorvägen, där vägavgift måste erläggas.

2.2 Detaljerad beskrivning av de aktuella åtgärderna

(7) I enlighet med förslaget till regional lag nr 14/2000 och nr 87/2000 har regionen Piemonte för avsikt att under perioden mellan den 1 juni 2003 och den 30 september 2003 i kustområdet kring Lago Maggiore tillfälligt leda om den tunga trafiken från riksväg 33 till motorväg A26. Åtgärden avser trafiken i båda riktningarna, närmare bestämt sträckorna mellan Gravellona Toce och Castelletto Ticino och mellan Gravellona Toce och Borgomanero. Syftet med åtgärden är att slå vakt om medborgarnas säkerhet kring Lago Maggiore, särskilt under sommarmånaderna då trafiken på vägarna längs stränderna ökar avsevärt på grund av tillflödet av turister. Åtgärden syftar även till att förbättra miljöskyddet genom att föroreningarna minskar och till att utveckla turismen i området genom att väntetiderna på vägen minskar.

([1]) EGT C 87, 11.4.2002, s. 2.
([2]) Se fotnot 1.

(8) Åtgärden avser alla motorfordon på minst 7,5 ton som transporterar gods, som bussar, traktorer, långtradare, dragfordon med påhängsvagn och fordon som transporterar byggmaterial, vägunderhållningsmaterial och material från utvinningsindustrin ([3]). Företaget Società Autostrade SpA, som förvaltar motorväg A26, kommer att kunna identifiera de aktuella fordonen med hjälp av det elektroniska motorvägsavgiftssystemet Telepass och de betalningsbevis som lämnas ut när fordonet passerar spärren.

(9) I en skrivelse av den 17 januari 2003 (SG(2003)A/1199) utvidgar Italien åtgärdens tillämpningsområde till att omfatta tunga motorfordon på minst 7,5 ton, både fordon registrerade i Italien och fordon registrerade i övriga medlemsstater i gemenskapen, som betalar vägavgiften på annat sätt än med Telepass, dvs. kontant, med bankkort, kreditkort eller med Viacard ([4]).

(10) Beträffande det faktum att åtgärden endast avser fordon på minst 7,5 ton bör det påpekas att det är dessa fordon som enligt italiensk lagstiftning omfattas av tillfälliga körförbud ([5]).

(11) Villkoren för åtgärden fastställs i utkastet till samförståndsavtal som undertecknats av ministeriet för infrastruktur och transporter, regionen Piemonte, företaget Società Autostrade SpA och vägtransportförbunden. På grundval av avtalet åtar sig regionen Piemonte att betala en viss andel av de vägavgifter som trafikanterna måste betala då det blir obligatoriskt att använda motorvägen. Regionen betalar upp till 40 % av avgifterna och det totala anslaget är cirka 155 000 euro. Vägtransportförbunden åtar sig att se till att förbundets medlemmar erlägger 40 % av avgifterna. Företaget Società Autostrade SpA beviljar de aktuella trafikanterna en rabatt på 20 %.

(12) Beträffande hur rabattbeloppen skall betalas tillbaka anger de italienska myndigheterna att de trafikanter som använder Telepass-kortet får sina avdrag på fakturan, medan de trafikanter som betalar kontant eller med bankkort får sin rabatt direkt när de passerar motorvägsspärren. Regionen Piemonte åtar sig att betala sin del av rabatterna till Società Autostrade SpA.

(13) Vägavgifterna varierar beroende på vilken typ av fordon och vilken motorvägssträcka det är fråga om och ligger på mellan 0,77 eurocent och 5,4 euro per fordon och sträcka.

(14) Åtgärden är nödvändig då motorvägen A26 är det enda alternativet till riksvägen utmed Lago Maggiore, som kommer att stängas för den aktuella trafiken, och det på motorvägen tas ut en vägavgift. I italiensk lagstiftning ([6]) föreskrivs att varje gång det fattas beslut om tillfälligt körförbud för tunga fordon med tanke på den allmänna säkerheten, trafiksäkerheten eller folkhälsan skall de lokala myndigheterna ange en eller flera alternativa vägar och minst ett av alternativen måste vara en väg som inte inbegriper motorvägsavsnitt där avgift skall erläggas.

(15) I en skrivelse av den 17 januari 2003 (SG(2003)A/1199) översände de italienska myndigheterna resultaten av en undersökning som gjorts för att mäta vilka föroreningsnivåer som ett fordon på högst 26 ton förorsakar på sträckorna Castelletto Ticino–Gravellona Toce och Borgomanero–Gravellona Toce, tur och retur, beroende på om fordonet använder motorväg A26 eller riksvägarna 33, 142 och 229 ([7]). Undersökningen visar att även om motorvägssträckan är mer än 10 km längre än riksvägssträckan är det möjligt att konstatera att bränsleförbrukningen sjunker avsevärt och därmed också föroreningsnivåerna. De italienska myndigheterna har gjort en uppskattning av hur mycket bränsle som skulle kunna sparas under 2003, 2004 och 2005 utifrån prognoserna för hur många fordon som kommer att använda motorvägen i stället för riksvägen när vägomledningen i området kring Lago Maggiore börjar gälla. Enligt Italien skulle den minskade bränsleförbrukningen innebära minskade utsläpp och förbättrade miljöförhållanden i området, särskilt luftföroreningsnivån ([8]).

(16) Den aktuella åtgärden förefaller vara av experimentell karaktär och begränsad till perioden 1 juni–30 september 2003. För utvärderingen av resultaten av experimentet kommer regionen Piemonte att skapa en arbetsgrupp bestående av företrädare för var och en av de parter som ingått samförståndsavtalet.

([3]) Se artikel 54.1 d, e, h, i och n i de italienska trafikföreskrifterna (*Codice della Strada*) enligt regeringsförordning nr 285 av den 30 april 1992 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* nr 114, 18.5.1992), i dess lydelse enligt regeringsförordning nr 360 av den 10 september 1993 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* nr 217, 15.9.1993). Se även dekret utfärdat av ministern för infrastrukturer och transport av den 5 december 2001 och artikel 7 i presidentdekret nr 495 av den 16 december 1992.

([4]) Se punkt 5 i utkastet till samförståndsavtal.

([5]) Se även den regeringsförordning av den 5 december 2001 som utfärdats av infrastruktur- och transportministern och artikel 7 nr 495 av den 16 december 1992.

([6]) Se departementscirkulär nr 62 av den 5 augusti 1993, artiklarna 6 och 7 i regeringsförordning nr 285 av den 30 april 1992 och artikel 7 i presidentdekret nr 495 av den 16 december 1992 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* nr 303, 28.12.1992) i dess lydelse enligt presidentdekret nr 610 av den 16 september 1996 (*Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana* nr 284, 4.12.1996).

([7]) Ett test utfördes den 23 oktober 2002 med en traktor av märket IVECO AS 440 S 45 (240 hk) med en släpvagn på högst 40,5 ton.

([8]) Se även regionens plan för att förbättra luftkvaliteten (som offentliggjorts i regionen Piemontes officiella tidning nr 47, 21.11.2002), ändrad på grundval av regeringsförordning nr 60/2002, utfärdad av miljöministern, genom beslut av Giunta regionale av den 21 november 2002. I planen anges att luftföroreningsnivån i åtta kommuner i regionen ligger över gränsvärdena och att regionen kommer att vidta åtgärder.

2.3 **Skäl till att förfarandet inleddes**

(17) I sitt beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet konstaterar kommissionen att den åtgärd som de italienska myndigheterna planerar att genomföra förefaller omfattas av artikel 87.1 i EG-fördraget. Åtgärden innebär att statliga medel används för att ge vägtransportsektorn en fördel, särskilt de företag som transporterar gods på väg med motorfordon på minst 7,5 ton och som använder det elektroniska vägavgiftssystemet Telepass, genom att dessa befrias från avgifter som normalt ingår i företagens utgifter. Kommissionen påpekar även att åtgärden endast avser en viss sträcka av det italienska vägnätet. Vidare påpekar kommissionen att sådana åtgärder kan betraktas som driftstöd, som med tanke på vägtransportsektorns avreglering påverkar eller riskerar att påverka handeln inom gemenskapen.

(18) Kommissionen uttrycker även tvivel angående huruvida åtgärden är förenlig med artikel 87.2 och 37.3 samt artikel 73 i EG-fördraget. Kommissionen påpekade även att åtgärderna förefaller vara oförenliga med målet att uppnå en bättre balans mellan de olika transportsätten, eftersom de snarare ser ut att leda till att vägtransporternas dominerande ställning förstärks på bekostnad av järnvägstransporter och närsjöfart.

(19) I sitt beslut av den 27 februari 2002 uppmanade kommissionen därför Italien att besvara de kompletterande frågorna och att inkomma med kompletterande uppgifter för bedömningen av åtgärden inom en månad från det att Italien mottog beslutet. Kommissionen uppmanade även berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärden.

3. **KOMMENTARER FRÅN ITALIEN**

(20) Genom en skrivelse av den 17 maj 2002 (DG TREN/A/59000) inkom Italien med kompletterande upplysningar om åtgärden. Genom en not av den 17 januari 2003 (SG(2003)A/1199) underrättade Italien därefter kommissionen om de ändringar av åtgärden som gjorts. Italiens kommentarer kan sammanfattas enligt följande.

(21) Till en början angav de italienska myndigheterna att den aktuella åtgärden både skulle gälla italienska tunga fordon ur vissa kategorier och tunga fordon i samma kategorier från andra medlemsstater, som trafikerar den aktuella motorvägssträckan med Telepass-kortet. Som grund för kriteriet att endast fordon som betalar vägavgifterna med Telepass-kortet skulle omfattas av åtgärden angav de italienska myndigheterna att huvudparten av alla italienska och utländska fordon som trafikerar sträckan redan har Telepass-kort för sin verksamhet. Därefter beslutade Italien att låta åtgärden omfatta även fordon, både italienska fordon och fordon från andra medlemsstater, på mer än 7,5 ton som erlägger vägavgiften på annat sätt än med Telepass-kortet.

(22) Italien hävdar att åtgärden är förenlig med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön ([9]), särskilt punkterna 50 och 51 i dessa. De italienska myndigheterna anser att åtgärden är nödvändig för att förbättra miljöskyddet och värna om säkerheten och folkhälsan, vilka samtliga sätts på spel genom de trafikstockningar som uppstår på riksväg 33 i området kring Lago Maggiore. Åtgärden bygger dessutom på ett samförståndsavtal som ingåtts av de regionala myndigheterna och vägtransportförbunden. Åtgärden följer således punkt 51 i riktlinjerna.

(23) Till stöd för argumentet att åtgärden bidrar till miljöskyddet pekar de italienska myndigheterna på resultaten av den undersökning som gjorts för att mäta vilka föroreningsnivåer som ett fordon på högst 26 ton förorsakar på sträckorna Castelletto Ticino–Gravellona Toce och Borgomanero–Gravellona Toce, tur och retur, beroende på om fordonet använder motorväg A26 eller riksvägarna 33 och 229. De italienska myndigheterna menar att bränsleförbrukningen skulle minska om fordonen trafikerar motorvägen i stället för riksvägarna och därmed skulle även de förorenande utsläppen minska. Italien menar att om fler bilar använder motorvägen minskar bränslekonsumtionen och utsläppen, vilket förbättrar miljöförhållandena i området kring Lago Maggiore. De italienska myndigheterna hävdar att omledningen bidrar till att förbättra miljöförhållandena, särskilt genom minskade luftföroreningar i vissa kommuner som är belägna utmed riksvägen och som i enlighet med regionen Piemontes regionallag nr 43/2000 ([10]) ingår i de regionala områdena 1 och 2, där luftföroreningsnivåerna överskrider gränsvärdena.

(24) De italienska myndigheterna anser att åtgärden kan godkännas på grundval av artikel 73 i EG-fördraget. Italien påpekar att den allmänna säkerheten är nära förknippad med begreppet allmän trafikplikt som nämns i artikel 73. Beträffande behovet av samordning av transporter anser de italienska myndigheterna att de geografiska förhållandena i området, områdets särart och dess värde för turismen, är sådana att det inte är möjligt att

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

([10]) Regional lag nr 43 av den 7 april 2004 om bestämmelser om miljöskydd beträffande luftföroreningar. Första åtgärden enligt den regionala planen för förbättring och skydd av luftkvaliteten.

lägga om godstransporterna på järnvägstrafik eller vattenvägar. Den aktuella åtgärden innebär att trafiken regleras på ett bättre sätt och att man därigenom återställer den säkerhet som området förtjänar.

(25) Italien betonar även att det är fråga om ett experiment som löper från den 1 juni 2002 till den 30 september 2002 och att åtgärden skulle kunna tillämpas under perioden mellan den 1 juni 2003 och den 30 september 2003 om kommissionen inte hinner avsluta förfarandet i tid. De italienska myndigheterna påpekar slutligen att åtgärden inte under några omständigheter genom sin beskaffenhet kan motverka de eftersträvade målen.

(26) Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

4. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN: FÖREKOMST AV STÖD

(27) I artikel 87.1 i EG-fördraget fastställs att stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

4.1 Överföring av statliga medel

(28) I det aktuella fallet bidrar regionen Piemonte med upp till 40 % av vägavgifterna för transportföretagen. Bidraget betalas ut i form av ersättning till Società Autostrade SpA för de rabatter som företaget ger transportföretagen. Det förefaller därför tveklöst vara fråga om överföring av statliga medel. Däremot förefaller det inte röra sig om överföring av statliga medel när det gäller den rabatt på 20 % som företaget Società Autostrade SpA självt beviljar trafikanterna, då företaget huvudsakligen är privatägt ([11]).

([11]) Efter en privatiseringsprocess i december 1999 ägs huvudparten av kapitalet i Società Autostrade SpA av privata aktieägare.

4.2 Förekomst av ekonomiska fördelar

(29) Det är uppenbart att det är fråga om ekonomiska fördelar för vissa tunga fordon då åtgärden innebär att företaget Società Autostrade SpA ger dessa rabatt på vägavgiften. De stödmottagande företagen befrias således helt eller delvis från kostnader som ingår i företagens löpande förvaltning eller normala driftkostnader.

4.3 Selektivitet

(30) Beträffande huruvida åtgärden är selektiv eller inte kan det konstateras att den endast avser godstransporter på landsväg, särskilt tunga fordon för godstransport på minst 7,5 ton ([12]), och en avgränsad del av det italienska vägnätet.

4.4 Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna

(31) Det är uppenbart att den aktuella åtgärden, som innebär att vissa företag befrias från kostnader som dessa normalt sett skall stå för i sin vanliga verksamhet, kan betraktas som driftstöd och därmed som stöd som hotar att snedvrida konkurrensen ([13]) i förhållande till de företag, både inhemska och utländska, som inte omfattas av åtgärden.

(32) Med tanke på att sektorn för godstransporter är avreglerad ([14]), är det troligt att de fordon som omfattas av åtgärden och får rabatt på vägavgiften är verksamma på samma marknad som de fordon som inte får rabatt och att det därför finns risk för att åtgärden, genom att den gynnar de förstnämnda, snedvrider den normala konkurrensen inom transportsektorn. Det kan vidare inte uteslutas att även konkurrensen mellan olika transportmedel riskerar att snedvridas. Dessutom kan åtgärden komma att påverka handeln mellan medlemsstaterna.

([12]) Se rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, 23.2.1970, s. 1), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG (EGT L 49, 19.2.2004, s. 36). Motorfordon för godstransport ingår i kategori N, dvs. de har antingen minst fyra hjul eller tre hjul och en maximal vikt på mer än ett ton. Underkategorin N1 innehåller fordon på högst 3,5 ton. Underkategorin N2 innehåller fordon på mellan 3,5 och 12 ton. Underkategorin N3 slutligen innehåller fordon på mer än 12 ton.

([13]) Se Förstainstansrättens dom av den 8 juni 1995, Siemens SA mot Europeiska kommissionen, T-45993, REG s. II-1675, särskilt punkterna 48 och 77, och Förstainstansrättens beslut av den 30 april 1998, Het Vlaamse Gewest mot Europeiska kommissionen, T-214-95, REG s. II-717, särskilt punkterna 46 och 64.

([14]) Se rådets förordning (EEG) nr 881/92 (EGT L 95, 9.4.1992, s. 1), genom vilken den internationella godstransporten från och med den 1 januari 1993 är helt avreglerad och öppen för alla aktörer som innehar tillstånd i enlighet med förordningen och rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 (EGT L 279, 12.11.1993, s. 1) genom vilken alla kvantitativa begränsningar av cabotagetillstånden upphör att gälla och genom vilken den inhemska godstransportmarknaden avregleras från och med den 1 juli 1998.

5. BEDÖMNING AV OM ÅTGÄRDEN ÄR FÖRENLIG ELLER INTE

(33) Även om åtgärden kan betraktas som stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget måste den även bedömas i förhållande till de undantag som fastställs i artiklarna 87.2 och 87.3. Vidare måste det undersökas om åtgärden är förenlig med artikel 73 i fördraget och med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön ([15]).

5.1 Bedömning av åtgärden i förhållande till de undantag som fastställs i artikel 87

(34) Beträffande artikel 87.2 kan åtgärden inte hänföras till något av de undantag som anges då det varken är fråga om stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter, stöd för att avhjälpa skador som orsakats av exceptionella händelser eller stöd som ges till näringslivet i vissa av de områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning.

(35) När det gäller de undantag som fastställs i artikel 87.3 a och b kan det konstateras att åtgärden inte kan betraktas som stöd för att främja den ekonomiska utvecklingen i regioner där levnadsstandarden är onormalt låg eller där det råder allvarlig brist på sysselsättning eller som stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse eller för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi. De undantag som fastställs i artikel 87.3 d och e är inte heller tillämpliga i det aktuella fallet.

(36) När det gäller det undantag som föreskrivs i artikel 87.3 c anser kommissionen att den aktuella åtgärden inte avser någon av de näringsverksamheter som omfattas av undantaget. När det gäller miljöaspekten, bör det påpekas, trots de skäl som anförs av de italienska myndigheterna, att åtgärden inte uppfyller villkoren i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön, särskilt inte villkoren för att omfattas av de undantag som föreskrivs i punkt E.3.2.

(37) För det första är det inte fråga om en avgift av det slag som avses i punkt E.3.2 i riktlinjerna utan en vägavgift, dvs. en avgift som tas ut för användningen av en infrastruktur och som varierar beroende på sträcka och fordonskategori ([16]). Detta innebär att åtgärden inte heller kan betraktas som en ny miljöavgift enligt punkt 51.1 i riktlinjerna. Åtgärden kan inte heller omfattas av de undantag som anges i punkt 51.2 då den inte kan betraktas som en befintlig avgift med en betydande positiv effekt när det gäller miljöskydd, vilken som för vissa företag skulle kunna anses nödvändig på grund av en betydande förändring av de ekonomiska betingelserna, som försatt företagen i en särskilt svår konkurrenssituation.

(38) Därför kan den aktuella åtgärden inte omfattas av undantag av miljöskäl enligt artikel 87.3 c.

5.2 Bedömning av åtgärden i förhållande till artikel 73 i fördraget

(39) Inledningsvis bör det påpekas att Italien har slopat den förmånsbehandling som planerades för användarna av Telepass-kortet, då kortet huvudsakligen används av inhemska trafikanter och i mindre utsträckning av trafikanter från andra medlemsstater. De italienska myndigheterna planerar därför att låta åtgärden avse även trafikanter som använder de andra betalningssystem (däribland kontantbetalning) som står till förfogande för trafikanter från andra länder. På detta sätt skingras tvivlen angående en eventuell diskriminering av trafikanter från andra medlemsstater. Kommissionen anser att denna ändring är av avgörande betydelse för bedömningen av åtgärden.

(40) Det finns anledning att bedöma åtgärden på grundval av artikel 73 i EG-fördraget och bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar ([17]), särskilt artikel 3.1 b i denna.

(41) Enligt artikel 73 är stöd förenligt med fördraget om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller det innebär ersättning för allmän trafikplikt. I artikel 3.1 b i förordningen anges att medlemsstaterna får vidta samordningsåtgärder tills gemensamma regler för fördelning av infrastrukturkostnader trätt i kraft när stöd beviljas företag som måste bära kostnader för den infrastruktur som de använder, medan andra företag inte drabbas av liknande kostnader. Då värdet av sådant stöd beräknas, skall hänsyn tas till de infrastrukturkostnader som konkurrerande transportmedel inte behöver bära.

(42) Begreppet samordning av transporter anses i allmänhet likvärdigt med regeringens transportpolitiska åtgärder på marknaden.

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

([16]) Se artikel 2 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).

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

(43) I det aktuella fallet bör det först slås fast att de regionala myndigheternas avsikt med omledningen av den tunga trafiken från vägarna längs sjön till andra vägar är att förbättra trafikflödet i området kring Lago Maggiore. Trafiksituationen i området är redan besvärlig på grund av den geografiska strukturen och under sommarmånaderna förvärras detta på grund av att antalet fordon ökar avsevärt. Åtgärden härrör således från ett behov av att samordna transporterna, då det tack vare åtgärden är möjligt för de lokala myndigheterna att minska antalet fordon på vägarna längs sjön och att bättre organisera trafiken under den aktuella perioden.

(44) Det bör även påpekas att det för närvarande inte finns några gemenskapsbestämmelser för hur kostnaderna för infrastrukturer skall fördelas. Emellertid bör man hålla i minnet att de fordon som omfattas av åtgärden (tunga fordon på mer än 7,5 ton) måste erlägga en avgift för den infrastruktur som de utnyttjar, medan andra fordon inte behöver erlägga någon sådan avgift, eftersom de kan använda vägen längs sjön. Avgiftsbeloppet anses därför proportionellt.

(45) Eftersom det är fråga om en åtgärd för samordning av trafiken och det inte finns några gemenskapsbestämmelser om fördelning av kostnader för infrastruktur, och de berörda företagen måste betala en avgift för infrastrukturen medan andra företag inte behöver betala någon avgift, anses villkoren i artikel 3.1 b i förordning (EEG) nr 1107/70 vara uppfyllda och att Italien därför har rätt att vidta åtgärden, särskilt med beaktande av att åtgärden är tidsbegränsad, avser en specifik infrastruktur och ett lokalt problem.

(46) Åtgärden måste prövas på nytt i förhållande till eventuella gemenskapsbestämmelser för fördelning av kostnader för infrastruktur eller liknande som kan komma att träda i kraft.

(47) Kommissionen anser att det praktiskt taget inte föreligger någon risk för att handeln mellan medlemsstaterna påverkas, då åtgärdens räckvidd är begränsad. Eftersom tillämpningsperioden är kort föreligger det ingen större risk för påverkan på konkurrensen och åtgärden innebär ingen snedvridning av konkurrensen som skulle strida mot det allmänna intresset.

(48) Beträffande frågan om huruvida åtgärden är förenlig med den gemensamma transportpolitiken konstaterar kommissionen att åtgärden är förenlig då den förbättrar trafiksäkerheten i det aktuella området ([18]).

6. **SLUTSATS**

(49) Kommissionen konstaterar att åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

(50) Kommissionen anser emellertid att stödet kan betraktas som förenligt med EG-fördraget på grundval av artikel 73 i fördraget och artikel 3.1 b i förordning (EEG) nr 1107/70.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd på högst 155 000 euro som Italien planerar att bevilja för omledning av den tunga trafiken, dvs. tunga fordon på minst 7,5 ton, från riksväg 33 vid Lago Maggiore till motorväg A26 under perioden från den 1 juni 2003 till och med den 30 september 2003 är förenligt med den gemensamma marknaden på grundval av förordning (EEG) nr 1107/70, med tillämpning av artikel 73 i EG-fördraget.

Stöd till ett belopp av högst 155 000 euro får därför beviljas.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 9 juli 2003.

På kommissionens vägnar

Loyola DE PALACIO

Vice ordförande

([18]) Se vitboken från 2002 *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden*, i vilken det anges att trafiksäkerheten måste förbättras, s. 16.