

ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK – OLASZORSZÁG

(Az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 87-89. cikke)

A Bizottság közleménye az EK-Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének megfelelően a tagállamok és a többi érdekelt fél számára

C 11/02 (ex N 382/01) állami támogatás – Közúti árufuvarozásra szánt bizonyos nehéz tehergépjárművek útvonalának a Lago Maggiore-i 33. számú főútvonalról az A26-os autópályára történő elterelése céljából nyújtott állami támogatás

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/C 234/12)

A Bizottság 2004. április 20-án kelt, az itt közzétett levelében értesítette Olaszországot azon határozatáról, amellyel felhatalmazza a fent említett támogatás alkalmazásának átvitelére.

„1. ELJÁRÁS

1. A 2003. július 9-én hozott határozatával a Bizottság megállapította, hogy az az intézkedés, amit Olaszország 2003. június 1-jétől szeptember 30-ig a közúti árufuvarozásra szánt bizonyos nehéz tehergépjárművek javára a Lago Maggiore térségében életbe kívánt léptetni a Szerződéssel összeegyeztethető.
2. A 2003. október 27-én kelt (2003. október 28-án A/33206 szám alatt bejegyzett) levelükben az olasz hatóságok arról értesítették a Bizottságot, hogy nem tudták bevezetni a fent említett rendszert a 2003. június 1-jétől szeptember 30-ig terjedő időszakban, és szándékukban áll elhalasztani ennek alkalmazását, azonos feltételek mellett, a 2004. június 1-jétől szeptember 30-ig terjedő időszakra.
3. 2004. február 11-én (TREN/A/4/CF/il D(2004) 263) tájékoztatták az olasz hatóságokat, hogy a Bizottságnak határozatot kell hoznia, tekintetbe véve a rendszerrel kapcsolatos módosításokat.

2. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

4. A 14/2000 és 87/2000 számú tartományi törvényjavaslatok egységes szövegével összhangban Piemont tartomány a 2003. június 1-jétől szeptember 30-ig terjedő időszakban ideiglenesen mindkét irányban el kívánja terelni a forgalmat bizonyos nehéz tehergépjárművek számára a Lago Maggiore partjának térségében a főútvonalról a díjköteles A26 autópályára, Gravelona Toce és Castelletto Ticino, valamint Gravelona Toce és Borgomanero szakaszok között.
5. Az érintett járművek a 7,5 tonna feletti közúti árufuvarozásra szolgáló nehéz tehergépjárművek ⁽¹⁾, amelyek a »Telepass« elektronikus fizetőrendszert használják és/vagy készpénzben térítik meg az autópályadíjat Bancomat, hitelkártya és Viacard ⁽²⁾ által.
6. A Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, Piemont Tartomány, az *Autostrade S.p.A.*, valamint a fuvarozási vállalkozások társulásai között létrejött megállapodás jegyzőkönyve alapján, Piemont Tartomány vállalja, hogy részlegesen megtéríti az A26-os autópályára kötelező használata miatt fizetendő autópályadíjat, maximum 40 %-ig, egy legfeljebb hozzávetőleg 155 000 EUR nagyságrendű költségvetés keretein belül. A fuvarozási vállalkozások társulásai a maguk részéről vállalták, hogy intézkednek arra vonatkozóan, hogy tagjaik legalább 40 %-át térítsék az említett autópályadíjnak. Azon kívül az *Autostrade S.p.A.* 20 %-os engedményt ajánl fel az említett járműveknek.
7. Az intézkedés alkalmazására nem került sor 2003. június 1-je és szeptember 30-a között, de bevezetésre kerül 2004. június 1-je és szeptember 30-a között.

3. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

8. A 2003. július 9-i határozatával a Bizottság megállapította, hogy az intézkedés a közösségi joggal összeegyeztethető támogatást jelent az 1107/70/EGK tanácsi rendelet ⁽³⁾ értelmében a Szerződés 73. cikke alapján.

⁽¹⁾ Ld.: Közúti közlekedési törvénykönyv 54. cikke (1) bekezdésének d), e), h) i) és n) pontjai, az 1993. szeptember 10-én a 360. sz. jogalkotási rendelettel (*Olasz Köztársaság Hivatalos Közlöny*, 217. sz., 1993.9.15.) módosított, 1992. április 30-i 285. sz. jogalkotási rendelet (*Olasz Köztársaság Hivatalos Közlöny*, 114. sz., 1992.5.18.). Lásd még: az infrastruktúráról és a közlekedésről szóló, 2001. december 5-i miniszteri rendeletet és az 1992. december 16-i 495. sz. köztársasági elnöki rendelet 7. cikkét.

⁽²⁾ Ld. különösen az egyetértési megállapodás-tervezet 5. pontját.

⁽³⁾ HLL 130., 1970.6.15., 1. o.

9. Különösen a túlnyomórészen az olasz fuvarozók által használt »Telepass« rendszer preferenciális használatának korábbi eltörlése volt meghatározó tényező abban a tekintetben, hogy eloszlassa a legfőbb kétséget az intézkedésnek a különböző tagállamok fuvarozóira gyakorolt lehetséges diszkriminatív hatását illetően. Azonkívül a Bizottság figyelembe vette azt is, hogy a nehéz tehergépjárművek forgalmának elterelése a parti zónából az autópálya irányába, kielégítette a közlekedés koordinálása által támasztott szükségleteket. Megállapításra került továbbá az is, hogy a helyi hatóságok beavatkozása az autópálya kötelező használata miatt egyes járművek számára keletkező többletköltségek kompenzálására szorítkozott. Azonkívül, figyelembe véve a juttatás enyhe jellegét és alkalmazási idejének rövidegét, a Bizottság értékelése szerint a támogatás nem volt hatással a Közösségen belüli versenyre és nem okozott versenytorzulást a közös érdek rovására.
10. Meg kell jegyezni, hogy a változtatás mindössze a támogatási rendszer alkalmazási időszakára korlátozódtott. Mivel az engedélyezett támogatási rendszer többi eleme változatlan maradt, a Bizottság úgy tekinti, hogy a változtatás nem módosította a 2003. július 9-i határozatában kifejtett értékelést.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

Olaszország felhatalmazást kapott arra, hogy az ezen levél tárgyát képező intézkedés alkalmazását a 2004. június 1-jétől szeptember 30-ig terjedő időszakra vigye át.”
