

**Ανακοίνωση της Επιτροπής με οδηγίες για κρατικές ενισχύσεις συμπληρωματικές προς την κοινοτική χρηματοδότηση με σκοπό την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 317/08)

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Στη λευκή βίβλο με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», του έτους 2001 <sup>(1)</sup>, εισάγεται η έννοια των «θαλάσσιων αρτηριών» ως προσφορά υπηρεσιών μεταφορών υψηλής ποιότητας για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Οι θαλάσσιες αρτηρίες αποτελούνται από εγκαταστάσεις υποδομής και από υπηρεσίες εκτεινόμενες σε δύο τουλάχιστον κράτη μέλη. Σκοπός των θαλάσσιων αρτηριών είναι η μετάθεση σημαντικών μεριδίων εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο στη θάλασσα. Η επιτυχής εφαρμογή τους θα συμβάλει στην επίτευξη δύο βασικών στόχων της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, δηλαδή τη μείωση της οδικής συμφόρησης και μειωμένη περιβαλλοντική επίπτωση των εμπορευματικών μεταφορών. Η ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου <sup>(2)</sup> υπογραμμίζει το εντεινόμενο πρόβλημα της οδικής συμφόρησης, του οποίου το κόστος για την Κοινότητα ανέρχεται στο 1 % περίπου του ΑΕΠ, καθώς και στην απειλή που συνιστούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές όσον αφορά το στόχο του Κιότο, και επανεπιβεβαιώνει τη σημασία των θαλάσσιων αρτηριών.

**ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΕ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ MARCO POLO II ΓΙΑ «ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ»**

2. Το κεφάλαιο 10 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών <sup>(3)</sup> επιτρέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, εναρκτήριες ενισχύσεις σε νέες ή βελτιωμένες θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με ελάχιστη διάρκεια τρία έτη και μέγιστη ένταση 30 % της λειτουργικής δαπάνης και 10 % των επενδυτικών δαπανών.
3. Το δεύτερο πρόγραμμα «Marco Polo» (το οποίο εφεξής θα αναφέρεται ως πρόγραμμα Marco Polo II) θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος «Marco Polo» για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (Marco Polo II) και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 <sup>(4)</sup>, και αποτελεί ένα από τα δύο κοινοτικά μέσα χρηματοδότησης με τα οποία παρέχεται άμεση και αποκλειστική στήριξη στις θαλάσσιες αρτηρίες, που αποτελούν μια από τις πέντε δράσεις οι οποίες υποστηρίζονται για την αποφυγή οδικής κυκλοφορίας ή τη μετάθεση κυκλοφορίας από το οδικό δίκτυο. Το πρόγραμμα Marco Polo II βασικά παρέχει στήριξη στο μέρος των θαλάσσιων αρτηριών που αφορά την παροχή υπηρεσιών. Η στήριξη αυτή παρέχεται μέσω ετησίων προσκλήσεων υποβολής προτάσεων απευθυνόμενων προς τις ενδιαφερόμενες βιομηχανίες. Η παρεχόμενη οικονομική στήριξη εξαρτάται από τα διαθέσιμα κονδύλια για το πρόγραμμα Marco Polo. Χρηματοδότηση των θαλάσσιων αρτηριών μπορεί επίσης να παρέχεται μέσω της περιφερειακής πολιτικής.
4. Με βάση τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006, στο πλαίσιο του προγράμματος Marco Polo II, οι «Δράσεις των θαλασσιών αρτηριών» είναι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή με μέγιστη ένταση 35 % της συνολικής δαπάνης για τη συγκρότηση και τη λειτουργία της υπηρεσίας μεταφορών και με μέγιστη διάρκεια 60 μηνών, όπως ορίζει το παράρτημα I σημείο 1 στοιχείο α) και σημείο 2 στοιχείο α) της στήλης Β.
5. Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 ορίζει: *Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για τις δράσεις που καλύπτει το πρόγραμμα δεν αποκλείει τις δράσεις για τις οποίες χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές είναι συμβατές με το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων που προβλέπει η Συνθήκη και εμπίπτει στα σωρευτικά όρια που καθορίζονται για κάθε τύπο δράσης του παραρτήματος I.*
6. Συνεπώς, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006, οι αρχές των κρατών μελών έχουν τη δυνατότητα να συμπληρώνουν την κοινοτική χρηματοδότηση με τη χορήγηση ίδιων χρηματοδοτικών πόρων σε έργα επιλεγόμενα σύμφωνα με τα κριτήρια και τις διαδικασίες που καθορίζονται στον υπόψη κανονισμό, εντός του πλαισίου των οροφών που ορίζει ο κανονισμός. Ο στόχος του άρθρου 7

<sup>(1)</sup> COM(2001) 370.

<sup>(2)</sup> COM(2006) 314 τελικό: Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας — Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές».

<sup>(3)</sup> Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής, ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 328 της 24.11.2006, σ. 1.

του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 είναι να δοθεί η δυνατότητα στις επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται για κάποιο έργο να υπολογίζουν σε προκαθορισμένο ποσό δημόσιας χρηματοδότησης, ανεξάρτητα από την προέλευση της χρηματοδότησης αυτής. Δηλαδή, είναι δυνατόν οι κοινοτικοί χρηματοδοτικοί πόροι οι παρεχόμενοι με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 να μην επαρκούν για την κάλυψη όλων των επιλεχθέντων έργων με τη μέγιστη δυνατή στήριξη. Πράγματι, αν σε δεδομένο έτος εμφανιστούν σημαντικό πλήθος σοβαρών έργων, ενδέχεται ορισμένα από αυτά να λάβουν περιορισμένα ποσά κοινοτικής χρηματοδότησης. Παρά το γεγονός ότι η εμφάνιση σημαντικού πλήθους επιλεγμένων έργων θα μπορούσε να θεωρηθεί σημείο επιτυχίας του προγράμματος Marco Polo II, η επιτυχία αυτή θα διακυβευθεί εάν οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις χρειαστεί να αποσύρουν τη συμμετοχή τους ή εάν αποθαρρυνθούν να συμμετάσχουν μελλοντικά λόγω έλλειψης δημόσιας χρηματοδότησης, αναγκαίας για την έναρξη των σχετικών υπηρεσιών. Επιπλέον, έχει ουσιαστική σημασία για τους δυνητικά ενδιαφερόμενους ο προκαθορισμός ποσού δημόσιας χρηματοδότησης στο οποίο θα μπορούν να βασίζονται.

7. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έχει υπογραμμίσει ότι τόσο οι συμφεροντούχοι όσο και οι δημόσιες αρχές έχουν αμφιβολίες σχετικά με τη δυνατότητα των τελευταίων να χορηγούν συμπληρωματική κρατική ενίσχυση σε έργα Marco Polo II, πέραν της επιτρεπόμενης για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με βάση το κεφάλαιο 10 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε θαλάσσιες μεταφορές. Όντως, οι όροι επιλεξιμότητας προγραμμάτων με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις σε θαλάσσιες μεταφορές διαφέρουν ελαφρά σε σχέση με τις αντίστοιχες του προγράμματος Marco Polo II. Στις κατευθυντήριες γραμμές προβλέπονται μέγιστη ένταση 30 % των λειτουργικών δαπανών (35 % της συνολικής δαπάνης στο πρόγραμμα Marco Polo II) και μέγιστη διάρκεια τριών ετών (σε σύγκριση με πενταετία στο πρόγραμμα Marco Polo II). Ενδεχομένως οι διαφορές αυτές έχουν προκαλέσει σύγχυση σε δυνητικά ενδιαφερόμενους για δράσεις στον τομέα των θαλάσσιων αρτηριών.
8. Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι η μέγιστη διάρκεια και η ένταση κρατικών ενισχύσεων και κοινοτικής χρηματοδότησης για έργα που έχουν επιλεγεί με βάση τον κανονισμό θα πρέπει να είναι ίδιες. Συνεπώς, με βάση τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, εφόσον δεν υφίσταται κοινοτική χρηματοδότηση ή όσον αφορά το μέρος που δεν καλύπτεται από κοινοτική χρηματοδότηση, η Επιτροπή θα επιτρέπει εναρκτήριες κρατικές ενισχύσεις για έργα του προγράμματος Marco Polo II σχετικά με τις «Θαλάσσιες αρτηρίες» με μέγιστη ένταση 35 % των λειτουργικών δαπανών και μέγιστη διάρκεια πέντε ετών <sup>(1)</sup>. Το αυτό θα ισχύει για έργα που επιλέγονται στο πλαίσιο του προγράμματος Marco Polo II αλλά για τα οποία η χρηματοδότηση τελικά παρέχεται μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) <sup>(2)</sup> ή του Ταμείου Συνοχής <sup>(3)</sup>.
9. Η εναρκτήρια ενίσχυση για λειτουργικές δαπάνες δεν υπερβαίνει τις προαναφερόμενες διάρκειες και ένταση, ανεξάρτητα από την πηγή χρηματοδότησης. Δεν είναι δυνατή η σώρευση της ενίσχυσης με αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας. Επίσης η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν είναι δυνατή η χρηματοδότηση των ίδιων επιλέξιμων δαπανών από δύο κοινοτικούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς.
10. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με κρατικές ενισχύσεις που προτίθενται να χορηγήσουν με βάση την παρούσα ανακοίνωση για έργα που έχουν επιλεγεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1692/2006.

#### ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑ «ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΡΤΗΡΙΩΝ» ΤΟΥ ΔΕΔ-Μ

11. Το άρθρο 12α της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών <sup>(4)</sup>, προβλέπει τη δημιουργία «Θαλάσσιων αρτηριών» στις οποίες θα συγκεντρώνεται η ροή των εμπορευματικών ροών σε οργανωμένες θαλάσσιες διαδρομές κατά τρόπον ώστε να βελτιωθούν οι υφιστάμενες ή να δημιουργηθούν νέες βιώσιμες, τακτικές και συχνές θαλάσσιες συνδέσεις μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, προκειμένου να μειωθεί η οδική συμφόρηση ή/και βελτιωθεί η εξυπηρέτηση των περιφερειακών και νησιωτικών περιοχών και κρατών. Το διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών πρέπει να περιλαμβάνει εγκαταστάσεις και υποδομή που αφορούν τουλάχιστον δύο λιμένες σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη.
12. Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών αφορούν την κοινοτική στήριξη στην ανάπτυξη υποδομής, περιλαμβανομένης της περίπτωσης των θαλάσσιων αρτηριών. Όμως, η δεύτερη περίπτωση του άρθρου 12α παράγραφος 5 της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περιλαμβάνει δυνατότητα χορήγησης κοινοτικής στήριξης για εναρκτήρια ενίσχυση σε κάποιο έργο, με την επιφύλαξη των

<sup>(1)</sup> Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ρήτρα του παραρτήματος I παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού για το πρόγραμμα Marco Polo II (σχετικά με τα όρια που αφορούν χρηματοδότηση βασισμένη σε πραγματική μετάθεση εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο) ισχύει για κοινοτική χρηματοδότηση αλλά όχι για συμπληρωματικές κρατικές ενισχύσεις, τις οποίες διαλαμβάνει η παρούσα ανακοίνωση.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1080/2006 της 5ης Ιουλίου 2006· ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 1.

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1084/2006 της 11ης Ιουλίου 2006· ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 79.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης. Η στήριξη αυτή είναι δυνατόν να χορηγείται στο βαθμό που κρίνεται αναγκαίο για την οικονομική βιωσιμότητα του έργου. Όντως, είναι δυνατό κατά την περίοδο έναρξης των υπηρεσιών θαλασσιών αρτηριών να προκύψουν εναρκτήριες ζημίες για τον όμιλο λιμένων και επιχειρηματικών φορέων.

13. Η εναρκτήρια στήριξη με βάση τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών περιορίζεται σε «δεόντως αιτιολογημένες δαπάνες κεφαλαίου», οι οποίες νοούνται ως επενδυτική στήριξη. Εδώ είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται οι αποσβέσεις πλοίων που έχουν διατεθεί για την παροχή της υπηρεσίας<sup>(1)</sup>. Με βάση τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η εναρκτήρια στήριξη περιορίζεται σε χρονικό διάστημα δύο ετών με μέγιστη ένταση 30 %.
14. Στο πλαίσιο των έργων ΔΕΔ-Μ, είναι δυνατή η διάθεση χρηματοοικονομικών πόρων από τα κράτη μέλη στο βαθμό που δεν είναι διαθέσιμη κοινοτική χρηματοδότηση. Στην περίπτωση όμως εναρκτήριας ενίσχυσης για ναυπλιακές υπηρεσίες, η δεύτερη περίπτωση του άρθρου 12α παράγραφος 5 της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ παραπέμπει στις διατάξεις της συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις. Συνεπώς, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν συμπληρωματική ενίσχυση στο βαθμό που δεν είναι διαθέσιμη κοινοτική χρηματοδότηση, αλλά στην περίπτωση αυτή πρέπει να τηρούν τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Εφόσον για το θέμα των ενισχύσεων σε θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο κεφάλαιο 10 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε θαλάσσιες μεταφορές παρέχονται οδηγίες όσον αφορά τους κανόνες κρατικών ενισχύσεων, οι κανόνες αυτοί ισχύουν και για τις συμπληρωματικές κρατικές ενισχύσεις. Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές όμως παρέχουν τη δυνατότητα ενίσχυσης σε επενδύσεις με μέγιστη ένταση 10 % επί τρία έτη. Έτσι, εφόσον κάποιο έργο για θαλάσσια αρτηρία επιλεγεί ως έργο ΔΕΔ-Μ, χωρίς όμως να τύχει της μέγιστης κοινοτικής στήριξης στην επένδυση, δηλαδή 30 % επί δύο έτη, είναι δυνατόν η δημόσια στήριξη να μη φθάσει το μέγιστο δυνατόν ποσό, εφόσον η εθνική κρατική ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβεί το 10 % επί τρία έτη όπως επιτρέπουν οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις σε θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον, η διαφορά στη μέγιστη διάρκεια των δύο καθεστώτων (δύο έτη με βάση την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ και τρία έτη με βάση τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές) είναι δυνατόν να προκαλέσει αβεβαιότητα και σύγχυση. Για λόγους σαφήνειας και προκειμένου να είναι δυνατός ο προκαθορισμός της δημόσιας στήριξης σε επιχειρήσεις που λαμβάνουν μέρος σε έργο ΔΕΔ-Μ για θαλάσσια αρτηρία, η μέγιστη ένταση και διάρκεια της συμπληρωματικής κρατικής ενίσχυσης της παρεχομένης από κράτη μέλη θα πρέπει να είναι η ίδια με τη μέγιστη ένταση και διάρκεια της κοινοτικής χρηματοδότησης.
15. Για τους ανωτέρω λόγους, με βάση τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, εφόσον δεν προβλέπεται κοινοτική χρηματοδότηση για εναρκτήρια ενίσχυση ή για το μέρος που δεν καλύπτεται από κοινοτική χρηματοδότηση, η Επιτροπή θα επιτρέπει κρατικές ενισχύσεις σε επενδύσεις με μέγιστη ένταση 30 % και μέγιστη διάρκεια δύο ετών σε έργα που ανταποκρίνονται στις διατάξεις του άρθρου 12α της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ και έχουν επιλεγεί σύμφωνα με τη διαδικασία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας<sup>(2)</sup>. Το αυτό θα ισχύει στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη αποφασίζουν να χρηματοδοτήσουν το έργο μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης ή του Ταμείου Συνοχής.
16. Η εναρκτήρια ενίσχυση σε επένδυση δεν επιτρέπεται να υπερβεί τη διάρκεια και την ένταση που αναφέρεται εδώ, ανεξάρτητα από την πηγή χρηματοδότησης. Δεν είναι δυνατή η σώρευση της με αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας. Και για την περίπτωση αυτή, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν είναι δυνατή η χρηματοδότηση των ιδίων επιλέξιμων δαπανών από δύο κοινοτικούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς.
17. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με κρατικές ενισχύσεις που προτιθενται να χορηγήσουν με βάση την παρούσα ανακοίνωση για έργα που έχουν επιλεγεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007.

#### ΕΦΑΡΜΟΓΗ

18. Η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις οδηγίες τις προβλεπόμενες στην παρούσα ανακοίνωση την επόμενη ημέρα μετά τη δημοσίευσή τους στην Επίσημη Εφημερίδα.

<sup>(1)</sup> Οδηγός της 28ης Φεβρουαρίου 2005, που εκδόθηκε σε συνδυασμό με την πρόσκληση υποβολής προτάσεων για το ΔΕΔ-Μ έτους 2005, παράγραφος 4.3 (Εναρκτήριες ενισχύσεις σχετικές με δαπάνες κεφαλαίου).

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 162 της 22.6.2007, σ. 1.