

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Απριλίου 2004

για την περάτωση της διαδικασίας κατά της Ιταλίας, Περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia για τα μέτρα που προβλέπονται στο σχέδιο νόμου αριθ. 106/1/A — «Interventi per la realizzazione di infrastrutture e di servizi nel settore del trasporto delle merci, per la ristrutturazione dell'autotrasporto merci e per lo sviluppo del trasporto combinato (Παρεμβάσεις για τη δημιουργία υποδομών και δρομολογίων στις εμπορευματικές μεταφορές, για την αναδιάρθρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών)»

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 1376]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2006/417/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με την επιστολή της 5ης Φεβρουαρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε από τη Γενική Γραμματεία στις 9 Φεβρουαρίου 2001, οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, ένα σχέδιο περιφερειακού νόμου που απέβλεπε στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η κοινοποίηση καταχωρίστηκε στη Γενική Γραμματεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον αριθμό N 134/01.
- (2) Επειδή η κοινοποίηση ήταν ελλιπής, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες μέσω της επιστολής D(01) 5496 της 5ης Απριλίου 2001, σε απάντηση της οποίας παρελήφθη η επιστολή της 20ής Ιουνίου 2001 που καταχωρίστηκε με τον αριθμό DG TREN A/61295.

- (3) Στις 27 Αυγούστου 2001, η Επιτροπή απέστειλε στις ιταλικές αρχές επιστολή, μέσω της οποίας ζητούσε περαιτέρω πληροφορίες. Με την επιστολή της 9ης Οκτωβρίου 2001 που καταχωρίστηκε με τον αριθμό DG TREN A/67862, οι ιταλικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας προκειμένου να ανταποκριθούν στο αίτημα αυτό. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής έδωσαν την παράταση με την επιστολή της 9ης Νοεμβρίου 2001. Στις 19 Δεκεμβρίου 2001 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ αντιπροσώπων της Επιτροπής και των ιταλικών αρχών. Η απάντηση στο δεύτερο αίτημα για πρόσθετες πληροφορίες εστάλη με την επιστολή της 24ης Ιουλίου 2002, η οποία καταχωρίστηκε με τον αριθμό DG TREN A/64121.
- (4) Η Επιτροπή απέστειλε στις ιταλικές αρχές νέο αίτημα για περαιτέρω πληροφορίες στις 7 Οκτωβρίου 2002, η απάντηση στο οποίο εστάλη με την επιστολή της 21ης Νοεμβρίου 2002 [αριθμός: SG(2002) A/11582]. Στις 18 Δεκεμβρίου 2002, πραγματοποιήθηκε νέα συνάντηση με τους αντιπροσώπους των ιταλικών αρχών.
- (5) Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω διευκρινίσεις με την επιστολή της 22ας Ιανουαρίου 2003. Οι ιταλικές αρχές απάντησαν με την επιστολή της 25ης Μαρτίου 2003 (αριθμός: DG TREN A/16616).
- (6) Η τελευταία επιστολή της Επιτροπής φέρει ημερομηνία 27 Μαΐου 2003. Οι ιταλικές αρχές απάντησαν στην ανωτέρω επιστολή με την επιστολή της 4ης Ιουλίου 2003 (αριθμός: SG A/6389). Οι τελευταίες διευκρινίσεις εστάλησαν με την επιστολή της 17ης Ιουλίου 2003 (αριθμός: SG A/6942).

⁽¹⁾ ΕΕ C 311 της 20.12.2003, σ. 18.

- (7) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία στις 11 Νοεμβρίου 2003 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽²⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά.
- (8) Η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με την επιστολή της 27ης Ιανουαρίου 2004, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 28 Ιανουαρίου 2004.
- (9) Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από κανέναν άλλον ενδιαφερόμενο.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. Τύπος της ενίσχυσης

- (10) Η προγραμματιζόμενη ενίσχυση για την οποία κινήθηκε η διαδικασία απέβλεπε στην ανάπτυξη νέων σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δρομολογίων. Δικαιούχοι της συνδρομής σύμφωνα με το σχέδιο περιφερειακού νόμου: τα πρόσωπα (δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα) που δραστηριοποιούνται στη διακίνηση εμπορευμάτων, επί μία μέγιστη περίοδο τριών ετών για τη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών εμπορευματικών δρομολογίων με έναν πολυτροπικό κόμβο στους εμπορικούς λιμένες ή πολυτροπικούς τερματικούς σταθμούς στη δεδομένη περιφέρεια και για τη δημιουργία νέων δρομολογίων θαλάσσιων ενδομεταφορών με σημείο αναχώρησης ή προορισμού τους εμπορικούς λιμένες της περιφέρειας Friuli-Venezia Giulia (άρθρο 8 του σχεδίου περιφερειακού νόμου αριθ. 106/1/A).

2.2. Αιτιολόγηση για την κίνηση της διαδικασίας

- (11) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία με βάση το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης και να ζητήσει διευκρινίσεις από τις ιταλικές αρχές απορρέει από την αρχική εξέταση του σχεδίου νόμου που κοινοποιήθηκε. Πιο συγκεκριμένα διατυπώθηκαν αμφιβολίες εάν ο τρόπος εφαρμογής του θα επέτρεπε να εξασφαλισθούν τα αναγκαία και αναλογικά μέτρα ταυτόχρονα.

Η Επιτροπή εξέφρασε τις δικές της αμφιβολίες, ιδίως ως προς τα θέματα που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 12 έως 17.

- (12) *Απόδοση των ενισχύσεων.* Εκτός από τα δρομολόγια που υπάρχουν σε εθνική κλίμακα, σκοπός της συνδρομής ήταν να ενθαρρυνθεί η έναρξη δρομολογίων μεταξύ της περιφέρειας

Friuli-Venezia Giulia και της Κεντροανατολικής Ευρώπης. Η Επιτροπή υποστήριξε ότι, μέχρις ότου το σχέδιο αποβεί αποδοτικό μακροπρόθεσμα, οι ιταλικές αρχές θα έπρεπε να εξασφαλίσουν την υποστήριξη των αρχών των ενδιαφερομένων κρατών.

- (13) Ο δικαιούχος έπρεπε να εφαρμόζει, στη χρήση αυτών των νέων δρομολογίων, τιμές ανάλογες προς την ένταση της εισπραττόμενης ενίσχυσης. Ωστόσο, κατά τα φαινόμενα η υποχρέωση αυτή δεν αρκούσε για να εξασφαλισθεί η μελλοντική απόδοση των συγκεκριμένων δρομολογίων.
- (14) *Αναλογικότητα.* Η ένταση της ενίσχυσης, η οποία προβλεπόταν σε 30 % του πραγματικού κόστους (το οποίο ορίζεται ως η διαφορά μεταξύ των εξόδων και των εσόδων του δικαιούχου για την εκμετάλλευση του επιχορηγούμενου δρομολογίου), δεν θα εξασφάλιζε την τήρηση του συνήθους ⁽³⁾ μέγιστου ποσοστού του 30 % των αποδεκτών δαπανών.
- (15) *Πρόληψη αθέμιτων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.* Η ενίσχυση δεν έπρεπε να οδηγήσει σε εκτροπή των ροών κυκλοφορίας μεταξύ κοντινών λιμένων ή διατροπικών δρομολογίων που ήδη υπάρχουν, προσελκύνοντας κυκλοφορία η οποία εξυπηρετείται ήδη από τη διατροπική αλυσίδα.
- (16) Το σχέδιο νόμου δεν προέβλεπε μηχανισμούς με τους οποίους θα εξασφαλιζόταν αποδεκτό επίπεδο στρέβλωσης των όρων ανταγωνισμού.
- (17) Η Επιτροπή υποστήριξε ότι δεν υπήρχε επαρκής εγγύηση διαφάνειας και ισότιμης μεταχείρισης των μεταφορέων με την απλή δημοσίευση στο επίσημο δελτίο της περιφέρειας και με μια περιληπτική ανακοίνωση σε δύο τουλάχιστον ημερήσια έντυπα, εκ των οποίων το ένα κυκλοφορίας σε εθνικό επίπεδο.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

Με επιστολή τους στις 27 Ιανουαρίου 2004, οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν, μέσω της μόνιμης αντιπροσωπείας, ότι είχαν αποφασίσει να αποσύρουν το κοινοποιηθέν μέτρο που περιείχε το άρθρο 8 του σχεδίου νόμου αριθ. 106/1/A.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Λόγω της απόσυρσης της προγραμματισμένης ενίσχυσης,

- ⁽³⁾ Μέγιστη ένταση της ενίσχυσης που καλύπτεται από την πρόταση Marco Polo, COM(2002) 54 τελικό (EE C 126 E της 28.5.2002, σ. 354)-μέτρο C 65/2000 Γαλλία — Ενισχύσεις για την έναρξη ακτοπολικών δρομολογίων (EE C 37 της 3.2.2001, σ. 16).

(2) Βλέπε υποσημείωση 1.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Επιτροπή περατώνει τη διαδικασία που κίνησε στις 11 Νοεμβρίου 2003.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 20 Απριλίου 2004.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος
