

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη χορήγηση ενισχύσεων για το συντονισμό των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

(2000/C 365 E/11)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 5 τελικό — 2000/0023(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 28 Ιουλίου 2000)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως τα άρθρα 71, 73 και 89,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Βασικός στόχος της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών είναι η εξάλειψη των ανισοτήτων που είναι πιθανό να στρεβλώσουν τους όρους του ανταγωνισμού στην αγορά των μεταφορών.

(2) Έχει πραγματοποιηθεί σημαντική πρόοδος στην ελευθέρωση των κλάδων των χερσαίων μεταφορών:

α) στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, από την 1η Ιανουαρίου 1993 καθιερώθηκε ο ανταγωνισμός στις διεθνείς μεταφορές, ενώ οι ενδομεταφορές, που καθιερώθηκαν για πρώτη φορά την 1η Ιουλίου 1990, από την 1η Ιουλίου 1998 δεν αποτελούν πλέον αντικείμενο ποσοτώσεων ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4059/89 του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ΕΕ L 390 της 30.12.1989, σ. 3), που αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3118/93 του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 1993 για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ΕΕ L 279 της 12.11.1993, σ. 1) και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 881/92 του Συμβουλίου της 26ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τη πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών (ΕΕ L 95 της 9.4.1992, σ. 1).

β) οι οδικές επιβατικές μεταφορές είναι ελευθερωμένες με εξαίρεση τα εθνικά τακτικά δρομολόγια ⁽²⁾,

γ) στον σιδηροδρομικό κλάδο καθιερώθηκε πρόσβαση σε υποδομή για διεθνείς ομίλους και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν διεθνείς υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών, καθώς επίσης διαχειριστική ανεξαρτησία και λογιστικός διαχωρισμός για υποδομή και υπηρεσίες ⁽³⁾,

δ) ο κλάδος των εσωτερικών πλωτών μεταφορών έχει ελευθερωθεί σταδιακά, με κατάληξη την ελεύθερη σύναψη συμβάσεων και την ελεύθερη διαπραγμάτευση τιμών όσον αφορά εθνικές και διεθνείς χερσαίες μεταφορές στην Κοινότητα από την 1η Ιανουαρίου 2000 ⁽⁴⁾, και

ε) η αγορά υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών έχει ελευθερωθεί πλήρως από την 1η Ιανουαρίου 1993 ⁽⁵⁾.

(3) Ωστόσο, δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία ελευθέρωσης σε όλους τους κλάδους των χερσαίων μεταφορών, ενώ δεν έχουν ακόμα καθιερωθεί εναρμονισμένοι μηχανισμοί χρέωσης για την αντιστάθμιση για μη καταβληθέν κόστος των επιμέρους τρόπων μεταφοράς: στις περιστάσεις αυτές είναι πιθανό να υφίστανται ορισμένες κρατικές ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, οι οποίες ως εκ τούτου παραμένουν συμβατές με τη Συνθήκη, εφόσον οι ενισχύσεις δεν συνιστούν παραβίαση άλλων διατάξεων της κοινοτικής νομοθεσίας.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου της 16ης Μαρτίου 1992 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 74/ της 20.3.1992, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 11/98 του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 1997 (ΕΕ L 4 της 8.1.1998, σ. 1) και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 1997 για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ΕΕ L 4 της 8.1.1998, σ. 10).

⁽³⁾ Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 σχετικά με την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στην Κοινότητα (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25).

⁽⁴⁾ Οδηγία 96/75/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 1996 σχετικά με τους όρους ναύλωσης και διαμόρφωσης των τιμών στον τομέα των εθνικών και διεθνών εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα (ΕΕ L 304 της 27.11.1996, σ. 12).

⁽⁵⁾ Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 68 της 17.12.1992, σ. 38).

- (4) Τα άρθρα 87 έως 89 της συνθήκης ΕΚ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου που καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή των άρθρων 93 (νέο άρθρο 88) ⁽¹⁾ ισχύουν για ενισχύσεις που προορίζονται για σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
- (5) Στο άρθρο 73 προβλέπεται εξαίρεση της απαγόρευσης που περιλαμβάνεται στο άρθρο 87, παράγραφος 1 και κατά συνέπεια, ο παρών κανονισμός δεν προδικάζει το ερώτημα κατά πόσο πρόκειται για ενισχύσεις υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη δυνατότητα εφαρμογής άλλων άρθρων της Συνθήκης, όπως το άρθρο 86 παράγραφος 2.
- (6) Στο βαθμό που με το άρθρο 73 της συνθήκης ΕΚ ορίζονται ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, τούτο εφαρμόζεται με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ⁽²⁾ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε· καθώς δε με το άρθρο 73 ορίζονται ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών, παραμένει κατά συνέπεια ενδεδειγμένος ο καθορισμός, σε κανονισμό του Συμβουλίου, των συνθηκών υπό τις οποίες θεωρείται ότι οι ενισχύσεις ανταποκρίνονται στις εν λόγω ανάγκες.
- (7) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 ⁽³⁾ του Συμβουλίου αποσκοπούσε στην επίτευξη των ανωτέρω στόχων· σήμερα απαιτείται ωστόσο η προσαρμογή του στο πλαίσιο της ισχύουσας πρόσβασης στην αγορά.
- (8) Αποτελεί πλέον κοινοτική πολιτική η ενθάρρυνση κοινοπραξιών δημοσίου και ιδιωτών για νέα έργα υποδομής μεταφορών, ιδίως στην περίπτωση έργων που θεωρούνται σημαντικά για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων ⁽⁴⁾: οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά τρόπο ώστε να μη ζημιώνονται τα έργα υποδομής με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα έναντι των έργων χωρίς συμμετοχή του· κατά συνέπεια, αντί εξαίρεσης στοχοθετημένης σε ειδικά είδη έργων, ενδείκνυται να προβλεφθεί εξαίρεση γενικού χαρακτήρα.
- (9) Η δημόσια χρηματοδότηση της διαχείρισης, συντήρησης ή παροχής υποδομής χερσαίων μεταφορών, εφόσον είναι ανοικτή σε όλους τους δυνατικούς χρήστες σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και τελεί υπό τη διαχείριση του κράτους του, δεν εμπίπτει στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, δεδομένου ότι στην περίπτωση αυτή δεν παρέχεται πλεονέκτημα σε επιχείρηση που ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις.
- (10) Η κρατική ενίσχυση που χορηγείται σε διαχειριστή υποδομής, δημόσιο ή ιδιωτικό, πάντως διακριτό από το κράτος, για τη διαχείριση, συντήρηση ή παροχή υποδομής χερσαίων μεταφορών τεκμαίρεται ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, εάν ο εν λόγω διαχειριστής επελέγη με ανοικτό και ισότιμο διαγωνισμό, δεδομένου ότι με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ότι το ποσό της κρατικής υποστήριξης αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος.
- (11) Ωστόσο, εάν συγκεκριμένη ενίσχυση σε διαχειριστή υποδομής δεν εμπίπτει στην τεκμαιρόμενη συμβατότητα με την κοινή αγορά, θα πρέπει όμως να επιτρέπεται ως συμβιβάσιμη με τη συνθήκη ΕΚ στο βαθμό που είναι απαραίτητη για την πραγματοποίηση του σχετικού έργου ή δραστηριότητας και υπό την προϋπόθεση ότι δεν συνιστά στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον. Για παράδειγμα, η κρατική υποστήριξη για την κατασκευή και λειτουργία υποδομής τερματικών σταθμών για συνδυασμένες μεταφορές που αναμένεται να προσελκύσει σημαντική κίνηση από ανταγωνιστικούς τερματικούς σταθμούς, αντί να οδηγήσει σε αλλαγή τρόπου μεταφοράς, από οδικές μεταφορές σε περιβαλλοντικά συμβατούς τρόπους μεταφοράς, θεωρείται ότι στρεβλώνει τον ανταγωνισμό σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον.
- (12) Περαιτέρω, κατά την εκτίμηση του αναλογούντος ύψους της ενίσχυσης λαμβάνονται υπόψη οι απαιτήσεις του συνόλου της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας περί χρέωσης της υποδομής. Στον κλάδο των σιδηροδρόμων η προσέγγιση αυτή είναι συμβατή με το άρθρο 7, παράγραφος 3, της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπου προβλέπεται ότι τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγήσουν στον διαχειριστή της υποδομής, στο πλαίσιο των άρθρων 73, 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ, χρηματοδότηση επαρκή σε σχέση με τα καθήκοντα, τις διαστάσεις και τις χρηματοοικονομικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων, ενώ οι ίδιες αρχές θα πρέπει να ισχύουν για διαχειριστές υποδομής σε όλους τους κλάδους των χερσαίων μεταφορών.
- (13) Η Κοινότητα υποστηρίζει ήδη πολιτική για την επίτευξη αειφορικού συστήματος μεταφορών, που θα επιτρέπει και θα ενθαρρύνει μέτρα για αντιστάθμιση μη καταβληθέντος πρόσθετου κόστους άλλων ανταγωνιζόμενων τρόπων μεταφοράς, όπως δαπάνες για βλάβες υποδομής, ρύπανση, θόρυβο, κυκλοφοριακή συμφόρηση, υγεία και ατυχήματα.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/99 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου της 4ης Ιουνίου 1970 σχετικά με την χορήγηση ενισχύσεων για σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές (ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1).

⁽⁴⁾ Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 2031ης συνεδρίασης — ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, παράγραφοι 4 και 5 σχετικά με κοινοπραξίες δημοσίου — ιδιωτών (PPP) στο πλαίσιο των έργων για τα διευρωπαϊκά δίκτυα (TEN), 11007/97 (δημοσίευση για τον τύπο: Λουξεμβούργο, 9.10.1997).

- (14) Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, θα πρέπει να υποστηριχθούν καθεστώτα ενισχύσεων που θα προβλέπουν ανάλογα μέτρα σε συνδυασμό με τη χρήση υποδομής· θα πρέπει να ενισχυθούν στο βαθμό που δεν παρεμποδίζουν δυσανάλογα την επίτευξη άλλων κοινοτικών στόχων· θα πρέπει επομένως να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να αποδεικνύουν με εύθετο βαθμό διαφάνειας ότι τα εν λόγω καθεστώτα συμβάλλουν απλώς στην αντιστάθμιση ειδικού μη καταβληθέντος οριακού κόστους ανταγωνιζόμενο τρόπο μεταφοράς και ότι είναι χρονικά περιορισμένα. Ωστόσο, μέχρις ότου επιτευχθεί εσωτερική του ειδικού μη καταβληθέντος κόστους και του κόστους υποδομής εντός ή μέσω των χερσαίων τρόπων μεταφοράς, οποιοδήποτε ανάλογο κρατικό καθεστώς που είναι εγκεκριμένο από την Επιτροπή είναι κατ'αρχήν ανανεώσιμο. όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, το θέμα αυτό μπορεί να συνεκτιμηθεί όταν ο μεταφορέας ζητήσει αποκλειστικά δικαιώματα ή χρηματοοικονομική αντιστάθμιση σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και, συγκεκριμένα, τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.
- (15) Λοιπές ενισχύσεις που παρέχονται σε ελευθερωμένους τομείς θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με βάση το άρθρο 87 της συνθήκης ΕΚ, ιδίως υπό την έννοια της ανάπτυξης ενός τομέα, όπως παρουσιάζεται στην υποπαράγραφο 3 γ) του εν λόγω άρθρου.
- (16) Ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει του παρόντος κανονισμού υπάγονται σε υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3, της συνθήκης ΕΚ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου που καθορίζει λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή του άρθρου 93 (νέο άρθρο 88 παράγραφος 3) της Συνθήκης, εκτός εάν προβλέπεται αλλιώς στον παρόντα κανονισμό.
- (17) Ενισχύσεις για διαχείριση, συντήρηση ή παροχή υποδομής εκτός από τερματικούς σταθμούς συνδυασμένων, εσωτερικών πλωτών και οδικών μεταφορών, που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος υφιστάμενου ανοικτού μεταφορικού δικτύου με ενιαίο διαχειριστή υποδομής, μπορούν να παρακολουθούνται αποτελεσματικά από την Επιτροπή με βάση απαίτηση περιοδικής γενικής ενημέρωσης και όχι ειδικής απαίτησης εκ των προτέρων κοινοποίησης.
- (18) Ωστόσο, σε περίπτωση ενισχύσεων για τη διαχείριση, συντήρηση ή παροχή τωναυτέρω αναφερόμενων τερματικών σταθμών, ή εάν ο διαχειριστής της εν λόγω υποδομής δεν ταυτίζεται με το διαχειριστή του δικτύου, ή εάν η χωρητικότητα του δεσμεύεται εξ ολοκλήρου ή τμηματικά βάσει συμβολαίου από μια ή περισσότερες επιχειρήσεις μεταφορών (σε αντίθεση με την χορήγηση δικαιώματος πρόσβασης σε ανοικτή υποδομή), ενδέχεται να υπάρξει μεγαλύτερος αντίκτυπος στον ανταγωνισμό και κατά συνέπεια δεν θα πρέπει να αρθεί η απαίτηση για εκ των προτέρων κοινοποίηση.
- (19) Για να διασφαλιστεί διαφάνεια και αποτελεσματική παρακολούθηση ενδείκνυται η καθιέρωση κανόνων όσον αφορά τα μητρώα που πρέπει να τηρούν τα κράτη μέλη σχετικά με ενισχύσεις που εξαιρούνται από τον παρόντα κανονισμό· για τους σκοπούς της ετήσιας έκθεσης που τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή πρέπει η Επιτροπή να καθιερώνει τις ειδικές της απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων, λαμβανομένης υπόψη της ευρείας διάθεσης της απαραίτητης τεχνολογίας, μηχανογραφημένων πληροφοριών.
- (20) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69⁽¹⁾ καθιερώθηκε για την εξάλειψη των ανισοτήτων που προκύπτουν εξ αιτίας της επιβολής από τις δημόσιες αρχές κατ' εξαίρεση χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων, ή από τη χορήγηση ωφελημάτων σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Σύμφωνα, ωστόσο, με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου απαιτείται πλέον από τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διαθέτουν καθεστώς ανεξάρτητων φορέων εκμετάλλευσης, λειτουργούν με επιχειρηματικά κριτήρια και προσαρμόζονται στις ανάγκες της αγοράς, επομένως οι εν λόγω ανισότητες είτε έχουν εκλείψει είτε πρέπει να εκλείψουν.
- (21) Τα άρθρα 4 παράγραφοι 2, 3 και 4, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου είναι πλέον παρωχημένα· στο βαθμό που τα κράτη μέλη συνεχίζουν να ενισχύουν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου για τη διάρκεια μεταβατικής χρονικής περιόδου, θα πρέπει η Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι η εν λόγω υποστήριξη περιορίζεται αυστηρά σε ποσό που είναι απαραίτητο για αντιστάθμιση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όσον αφορά τις απομένουσες χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις, απαιτείται επομένως κοινοποίηση της εν λόγω αντιστάθμισης βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3, της συνθήκης ΕΚ· η εξαίρεση από την υποχρέωση κοινοποίησης που περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 θα πρέπει να ανακληθεί.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός ισχύει για ενισχύσεις που εξυπηρετούν τις ανάγκες συντονισμού των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Στον παρόντα κανονισμό οι ακόλουθοι όροι ερμηνεύονται ως εξής:

- *μεταφορική υποδομή*: μόνιμες εγκαταστάσεις για τη διακίνηση ή μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς και τα συναφή συστήματα ασφαλείας και πλοήγησης που είναι απαραίτητα για τη διαχείριση των εν λόγω εγκαταστάσεων,
- *διαχειριστής υποδομής*: κάθε δημόσια, ιδιωτική ή μικτή επιχείρηση για τη διαχείριση, τη συντήρηση ή την παροχή μεταφορικής υποδομής,

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 περί κοινών κανόνων για τη διεύθυνση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 8).

- *επιχείρηση μεταφορών*: κάθε επιχείρηση που επιθυμεί να χρησιμοποιήσει συγκεκριμένη μεταφορική υποδομή, είτε αποκλειστικά για ίδιο όφελος είτε για την παροχή υπηρεσιών σε άλλα πρόσωπα ή επιχειρήσεις,
- *ειδικό μη καταβληθέν εξωτερικό κόστος και κόστος υποδομής*: κόστος που δεν έχει εισπραχθεί από τον χρήστη υποδομής μεταφορών μέσω ειδικών τελών. Σε αυτό δύναται να περιλαμβάνεται κόστος βλαβών υποδομής, ρύπανσης, θορύβου, κυκλοφοριακής συμφόρησης, υγείας και ατυχημάτων.

Άρθρο 3

Ενισχύσεις υποδομής

1. Ενισχύσεις που χορηγούνται σε διαχειριστή υποδομής για τη διαχείριση, συντήρηση ή παροχή υποδομής χερσαίων μεταφορών συμβιβάζονται με τη συνθήκη ΕΚ υπό την προϋπόθεση ότι οι ενισχύσεις, σε σχέση προς τη συνολική χρηματοδότηση του έργου:
 - α) είναι απαραίτητες ώστε να μπορέσει να πραγματοποιηθεί το συγκεκριμένο έργο ή δραστηριότητα και
 - β) δεν προξενεί στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βαθμό που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον.
2. Κατά την αξιολόγηση βάσει του παρόντος άρθρου συνεκτιμώνται οι απαιτήσεις της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας περί χρέωσης της υποδομής κατά τη στιγμή της χορήγησης των εκάστοτε ενισχύσεων.

Άρθρο 4

Ενισχύσεις για χρήση υποδομής

1. Ένα καθεστώς, μέγιστης διάρκειας 3 ετών, για χορήγηση ενισχύσεων σε επιχειρήσεις μεταφορών, με σκοπό τη χρήση υποδομής για μεταφορά εμπορευμάτων, είναι συμβατό με τη συνθήκη ΕΚ στο βαθμό που:
 - α) το καθεστώς πρέπει να είναι μέγιστης διάρκειας τριών ετών,
 - β) τεκμηριώνεται, βάσει συγκριτικής ανάλυσης κόστους, ότι οι εν λόγω ενισχύσεις περιορίζονται σε αντιστάθμιση συγκεκριμένων μη καταβληθέντων εξωτερικών στοιχείων κόστους και κόστους υποδομής για τη χρήση ανταγωνιστικής υποδομής μεταφορών, και ότι δεν περιλαμβάνεται ανάλογο μη καταβληθέν κόστος για τη χρήση της εκάστοτε υποδομής,
 - γ) με το καθεστώς προβλέπεται χορήγηση ενισχύσεων ισότιμα σε μεταφορικές επιχειρήσεις του ίδιου τρόπου μεταφοράς, και
 - δ) οι ενισχύσεις δεν προξενούν στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βαθμό που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον.

2. Κατά τις αξιολογήσεις βάσει του παρόντος άρθρου συνεκτιμώνται οι απαιτήσεις του συνόλου της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας για τον καθορισμό ή προσδιορισμό των εξωτερικών στοιχείων κόστους κατά τη χρονική στιγμή της χορήγησης των συγκεκριμένων ενισχύσεων.

Άρθρο 5

Γενικοί όροι

1. Σε περίπτωση που επιχείρηση, η οποία λαμβάνει ενισχύσεις βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν ασκεί μόνον την επιχορηγούμενη δραστηριότητα αλλά και άλλη οικονομική δραστηριότητα, οι παρεχόμενοι πόροι τηρούνται σε χωριστούς λογαριασμούς και αποτελούν αντικείμενο διαχείρισης χωρίς δυνατότητα μεταφοράς από ή προς άλλη δραστηριότητα.
2. Κατά τον υπολογισμό του επιτρεπτού ύψους των χορηγούμενων ενισχύσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, συνεκτιμώνται ενισχύσεις οι οποίες έχουν χορηγηθεί για τον ίδιο σκοπό και που προέρχονται από άλλους κρατικούς ή κοινοτικούς πόρους.

Άρθρο 6

Κοινοποίηση

1. Για ενισχύσεις που χορηγούνται για τη διαχείριση, συντήρηση ή διάθεση υποδομής χερσαίων μεταφορών, εκτός από τερματικούς σταθμούς για δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών, εσωτερικών πλωτών ή οδικών μεταφορών, δεν απαιτείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 3, της συνθήκης ΕΚ, σε περίπτωση που τηρούνται οι ακόλουθοι όροι:
 - α) η υποδομή συνιστά αναπόσπαστο μέρος ενός δικτύου που υπάγεται στον ίδιο διαχειριστή όπως η εν λόγω υποδομή, ενώ η πρόσβαση σε αυτή είναι ανοικτή χωρίς διακρίσεις για οποιοδήποτε άτομο ή επιχείρηση που επιθυμεί να την χρησιμοποιήσει,
 - β) η μεταφορική ικανότητα της υποδομής δεν δεσμεύεται, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, για τη χρήση μιας ή περισσότερων μεταφορικών επιχειρήσεων σε συνδυασμό με τη χρηματοδότηση της εν λόγω υποδομής.
2. Αποκλειστικά σιδηροδρομικές τερματικές εγκαταστάσεις και σταθμοί θεωρούνται ως αναπόσπαστο μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου.

Άρθρο 7

Απαιτήσεις πληροφόρησης

1. Όσον αφορά ενισχύσεις που εμπίπτουν στο άρθρο 6, τα κράτη μέλη
 - α) τηρούν λεπτομερές αρχείο. Στο αρχείο αυτό περιέχονται όλες οι απαραίτητες πληροφορίες βάσει των οποίων αποδεικνύεται ότι τηρούνται οι όροι για τη χορήγηση εξαίρεσης, όπως αυτοί καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη τηρούν το μητρώο επί δεκαετία από την ημερομηνία χορήγησης των ενισχύσεων. Έπειτα από γραπτή αίτηση, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή αντίγραφο του μητρώου εντός 20 εργάσιμων ημερών, ή μεγαλύτερης χρονικής περιόδου που ενδεχομένως ορίζεται στην αίτηση της Επιτροπής και

β) απαιτείται να παρέχουν στην Επιτροπή ανά έτος, το αργότερο την 31η Μαρτίου για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, συνοπτικές πληροφορίες σχετικά με καθεστώτα ενισχύσεων που εφαρμόστηκαν και μεμονωμένες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν εκτός των εν λόγω καθεστώτων υπό τη μορφή που προβλέπεται στο παράρτημα, περιλαμβάνοντας συγκεκριμένα:

- περιγραφή του ενισχυόμενου έργου, στην οποία περιλαμβάνεται το ακριβές ποσό των ενισχύσεων, η συνολική δαπάνη του έργου, η ταυτότητα του δικαιούχου και το χρονοδιάγραμμα,
- μελλοντικά σχέδια ή ρυθμίσεις για τη διαχείριση της σχετικής υποδομής καθώς και για πρόσβαση στη σχετική υποδομή και
- κάθε άλλη πληροφορία που μπορεί να είναι σχετική για την αξιολόγηση κρατικών ενισχύσεων.

2. Η πρώτη ημερομηνία για την υποβολή των πληροφοριών αυτών είναι η 31 Μαρτίου του έτους που ακολουθεί το πρώτο πλήρες ημερολογιακό έτος έπειτα από την θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού. Οι πληροφορίες που θα υποβληθούν την εν λόγω ημερομηνία αναφέρονται στη χρονική περίοδο από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού έως το τέλος εκείνου του ημερολογιακού έτους και υποβάλλονται επίσης σε μηχανογραφημένη μορφή.

Άρθρο 8

Παρακολούθηση του παρόντος κανονισμού

Δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ιδρύεται, σύμφωνα με το άρθρο 79 της συνθήκης ΕΚ, συμβουλευτική επιτροπή. Συγκροτείται από

εκπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από τον εκπρόσωπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η συμβουλευτική επιτροπή δύναται να εξετάσει και να γνωμοδοτήσει σε όλα τα γενικής φύσεως ζητήματα που αφορούν τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 9

Κατάργηση

1. Καταργείται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, όπως έχει τροποποιηθεί.
2. Διαγράφονται το άρθρο 4 παράγραφοι 2, 3 και 4, και το άρθρο 13 παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69, όπως έχει τροποποιηθεί.

Άρθρο 10

Μεταβατικές διατάξεις και θέση σε ισχύ

1. Μέτρα ενίσχυσης, τα οποία, δυνάμει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, όπως έχει τροποποιηθεί, έχουν εξαιρεθεί από τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εξακολουθούν να εξαίρονται επί 12 μήνες μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη τροποποιούν αυτά τα μέτρα ενίσχυσης κατά τη διάρκεια αυτής της χρονικής περιόδου ούτως ώστε να καταστούν συμβίβαστα με το άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.
3. Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα έπειτα από την δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Συνοδευτικό έντυπο των συνοπτικών πληροφοριών σχετικά με χορηγηθείσες μεμονωμένες ενισχύσεις ή με καθεστώτα επενδύσεων που έχουν τεθεί σε εφαρμογή

Κράτος μέλος (Περιφέρεια):

Ημερομηνία εφαρμογής (καθεστώσ ενισχύσεων) ή χορήγησης (μεμονωμένη ενίσχυση):

Επωνυμία και διεύθυνση της αρμόδιας αρχής:

Τίτλος του καθεστώσ ενισχύσεων που έχει τεθεί σε εφαρμογή ή επωνυμία του δικαιούχου χορηγηθείσας μεμονωμένης ενίσχυσης:

Αντικείμενο των ενισχύσεων:

Νομική βάση:

Προϋπολογισμός:

Ένταση της ενίσχυσης:

Διάρκεια:

Λοιπές πληροφορίες (προαιρετικό):