

II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Σεπτεμβρίου 2007

σχετικά με το καθεστώς ενίσχυσης C 12/06 (ex N 132/05) το οποίο πρόκειται να εφαρμόσει η Τσεχική Δημοκρατία για την υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2007) 4134]

(Το κείμενο στην τσεχική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/182/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,

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους με βάση αυτές τις διατάξεις ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Τσεχικής Δημοκρατίας με επιστολή τους στις 5 Οκτωβρίου 2005. Ένα τρίτο αίτημα χορήγησης πληροφοριών διαβιβάστηκε με επιστολή την 1η Δεκεμβρίου 2005. Οι τσεχικές αρχές κοινοποίησαν την απάντησή τους στο αίτημα αυτό με επιστολή τους στις 9 Ιανουαρίου 2006.

(2) Με επιστολή της στις 4 Απριλίου 2006 η Επιτροπή ενημέρωσε την Τσεχική Δημοκρατία ότι είχε αποφασίσει να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με ένα συγκεκριμένο μέτρο που αφορούσε την ενίσχυση για την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές και αποφάσισε να μην διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με τα υπόλοιπα μέτρα ενίσχυσης.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽²⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(4) Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία παρατήρηση από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(5) Οι τσεχικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση της Επιτροπής της 4ης Απριλίου 2006 με επιστολή τους στις 9 Μαΐου 2006.

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Η μόνιμη αντιπροσωπεία της Τσεχικής Δημοκρατίας κοινοποίησε με επιστολή της στις 16 Μαρτίου 2005 ένα καθεστώς ενισχύσεων προς υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η επιστολή πρωτοκολλήθηκε στις 16 Μαρτίου 2005 με τα στοιχεία N 132/05. Η Επιτροπή υπέβαλε περαιτέρω ερωτήσεις αναφορικά με το καθεστώς αυτό με επιστολή της στις 19 Μαΐου 2005 στην οποία οι αρχές της Τσεχικής Δημοκρατίας αποκρίθηκαν με τη συστημένη επιστολή τους που καταχωρήθηκε από τη ΓΔ TREN στις 11 Ιουλίου 2005. Στις 14 Ιουνίου 2005 πραγματοποιήθηκε τεχνική συνάντηση μεταξύ των τσεχικών αρχών και των υπηρεσιών της Επιτροπής. Ένα δεύτερο αίτημα διαβίβασης πληροφοριών κοινοποιήθηκε με επιστολή στις 5 Σεπτεμβρίου 2005. Η απάντηση στο αίτημα αυτό διαβιβάστηκε από τις αρχές της

- (6) Με επιστολή τους την 1η Φεβρουαρίου 2007 οι τσεχικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με τις τροποποιήσεις που έγιναν στο αναθεωρημένο καθεστώς ενισχύσεων όσον αφορά την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές. Πρόσθετες πληροφορίες διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή στις 27 Απριλίου 2007. Με επιστολή τους στις 28 Ιουνίου 2007 οι τσεχικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με τις νέες τροποποιήσεις που έγιναν στο καθεστώς όσον αφορά την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ

2.1. Στόχος

- (7) Στόχος του καθεστώτος είναι η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών για τη μετατόπιση μέρους των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς. Το καθεστώς αποτελείται από διάφορα υποπρογράμματα:
- α) υποπρόγραμμα 1: Ενίσχυση για την κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό των υφισταμένων τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών·
 - β) υποπρόγραμμα 2: Ενίσχυση για την αγορά εξοπλισμού συνδυασμένων μεταφορών – επιδοτήσεις επενδύσεων·
 - γ) υποπρόγραμμα 3: Ενίσχυση για την αρχική φάση νέων διαδρομών συνδυασμένων μεταφορών.
- (8) Το καθεστώς αναμένεται να αυξήσει κατά κύριο λόγο τη χρήση των ασυνόδευτων συνδυασμένων μεταφορών με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους.

2.2. Νομική βάση

- (9) Η νομική βάση θα είναι η υπουργική απόφαση της Τσεχικής Δημοκρατίας σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη ή/και την υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών κατά την περίοδο 2006-2010.

2.3. Δικαιούχοι

- (10) Δικαιούχοι θα είναι οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών, οι σιδηροδρομικοί μεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών.
- (11) Όλες οι εταιρείες της ΕΕ που έχουν την επίσημη έδρα τους, πρακτορεία, υποκαταστήματα ή θυγατρικές επιχειρήσεις στην Τσεχική Δημοκρατία θα έχουν πρόσβαση στην ενίσχυση.

2.4. Είδος και ένταση της ενίσχυσης

- (12) Η ενίσχυση θα λάβει τη μορφή μη επιστρεφόμενων επιδοτήσεων.

Το υποπρόγραμμα 2 προβλέπει τη χορήγηση ενισχύσεων για την αγορά εξοπλισμού συνδυασμένων μεταφορών περιλαμβανομένης και της αγοράς ορισμένων τύπων φορταμαξών για συνδυασμένες μεταφορές.

- (13) Τα μέτρα κρατικών ενισχύσεων που περιλαμβάνονται στα υποπρογράμματα 1 και 3 και αυτά που περιλαμβάνονται στο υποπρόγραμμα 2 με εξαίρεση την ενίσχυση για την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές ήταν το αντικείμενο της απόφασης της Επιτροπής της 4ης Απριλίου 2006, με την οποία κινήθηκε η εν λόγω διαδικασία έρευνας. Όσον αφορά όλα τα άλλα μέτρα εκτός από την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές η Επιτροπή αποφάσισε να μην προβάλει αντιρρήσεις. Κατά συνέπεια, η παρούσα απόφαση αφορά μόνο την ενίσχυση για την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές.
- (14) Στην κοινοποίηση των τσεχικών αρχών επισημαίνεται ότι οι εν λόγω φορτάμαξες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για παραδοσιακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες αλλά αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά μονάδων διατροφικών μεταφορών, γεγονός που καθιστά αδύνατη τη χρήση των φορταμαξών αυτών για τη μεταφορά εμπορευμάτων από παραδοσιακά σιδηροδρομικά οχήματα. Για παράδειγμα, τα οχήματα αυτά δεν διαθέτουν δάπεδο και τοιχώματα στις πλευρές και στα άκρα ή αποληκτικές πλευρές αλλά είναι εξοπλισμένα με εξαρτήματα συγκράτησης (περιστρεφόμενους μηχανισμούς μανδάλωσης). Η επιδότηση θα χορηγηθεί μόνο για αυτές τις ειδικές φορτάμαξες και ο αιτών θα χρειασθεί να δώσει τις επακριβείς δικές του προδιαγραφές και να τις χρησιμοποιήσει για τη νέα ειδική γραμμή συνδυασμένων μεταφορών. Κύριος στόχος της παρεχόμενης ενίσχυσης είναι να εξασφαλιστούν ο απαιτούμενος αριθμός φορταμαξών για την αντίστοιχη γραμμή συνδυασμένων μεταφορών ή φορτάμαξες για τα «νέα» συστήματα συνδυασμένων μεταφορών (π.χ. προετοιμασία οδικών ρυμουλκούμενων οχημάτων), τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε λειτουργία στην Τσεχική Δημοκρατία μέχρι σήμερα. Η ίδια βασική αρχή θα χρησιμοποιηθεί επίσης για τα ειδικά οδικά οχήματα συνδυασμένων μεταφορών και η ενίσχυση θα επεκταθεί επίσης στις μονάδες διατροφικών μεταφορών με εξαίρεση τα εμπορευματοκιβώτια ISO.

2.5. Ένταση, προϋπολογισμός και διάρκεια

- (15) Η ένταση της ενίσχυσης θα ανέλθει στο 30 % του επιλέξιμου κόστους.
- (16) Ο αναμενόμενος προϋπολογισμός για την περίοδο 2006-2010 ανέρχεται σε 1 580 εκατ. CZK (55 702 450 EUR) για ολόκληρο το πρόγραμμα.

2.6. Διαδικασία

- (17) Η διαδικασία χορήγησης της ενίσχυσης, η αξιολόγηση των προγραμμάτων, η σφύρευση και τα μέτρα ελέγχου είναι ακριβώς τα ίδια με αυτά που προβλέπονται από την απόφαση της Επιτροπής της 4ης Απριλίου 2006.

3. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ: ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ ΣΤΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΘΗΚΗ

- (18) Όσον αφορά το ειδικό μέρος της ενίσχυσης για τα ειδικά σιδηροδρομικά βαγόνια η Επιτροπή έχει αμφιβολίες κατά πόσο θα μπορούσε να θεωρηθεί ως συμβιβάσιμο προς τη συνθήκη ΕΚ.
- (19) Ενόψει της πολιτικής της Επιτροπής για την ενθάρρυνση των συνδυασμένων μεταφορών το εν λόγω μέτρο θα μπορούσε να κριθεί ως συμβιβάσιμο βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ, εάν διασφαλιζόταν ότι οι εν λόγω φορτάμαξες, η αγορά των οποίων αποτελεί αντικείμενο της ενίσχυσης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για συνδυασμένες μεταφορές. Στο στάδιο της κίνησης των διαδικασιών η Επιτροπή δεν έχει επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να αποφανθεί κατά πόσο αυτά τα σιδηροδρομικά οχήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών.
- (20) Εξάλλου, η ενίσχυση που χορηγείται για την αγορά τροχαίου υλικού που δεν προορίζεται αποκλειστικά για συνδυασμένες μεταφορές θα μπορούσε να θεωρηθεί ως συμβιβάσιμη, εάν οι δικαιούχοι της ενίσχυσης ήταν μόνο μικρές ή μεσαίες επιχειρήσεις («ΜΜΕ»). Το άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001 της Επιτροπής, της 12ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις⁽³⁾ επιτρέπει τη χορήγηση ενισχύσεων για επενδύσεις σε φορτάμαξες όσον αφορά τις ΜΜΕ. Ειδικότερα η ένταση της ενίσχυσης που προβλέπει το άρθρο 4 παράγραφος 2 ανέρχεται σε 15 % για τις μικρές και σε 7,5 % για τις μεσαίες μεγέθους επιχειρήσεις. Για να ισχύουν αυτές οι διατάξεις, η Επιτροπή ζήτησε να επιβεβαιώσουν οι ενδιαφερόμενοι ότι το προτεινόμενο μέτρο θα αφορά μόνο μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και μάλιστα εντός αυτών των ορίων.

4. ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

A. Οι παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας

- (21) Με επιστολή τους στις 9 Μαΐου 2006 οι αρχές της Τσεχικής Δημοκρατίας διαβίβασαν τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

- (22) Η προτεινόμενη ενίσχυση αφορά την αγορά ειδικών φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για άλλες σιδηροδρομικές μεταφορές λόγω του ειδικού τους σχεδιασμού.
- (23) Σύμφωνα με το διεθνές σύστημα αλφαριθμητικής σήμανσης της διεθνούς ένωσης σιδηροδρόμων πρόκειται για σιδηροδρομικά οχήματα της κατηγορίας S και πιθανόν L. «S» σημαίνει επί-πεδη φορτάμαξα με φορείς ειδικής κατασκευής ενώ η κατηγορία «L» σημαίνει επίπεδο διαξονική φορτάμαξα ειδικής κατασκευής. Τα σιδηροδρομικά οχήματα αυτών των κατηγοριών αποτελούν αντικείμενο ειδικού σχεδιασμού (ειδική κατασκευή) και προορίζονται ειδικά για τη μεταφορά μονάδων διατροφικών μεταφορών, γεγονός που καθιστά αδύνατη τη χρήση τους για τη μεταφορά εμπορευμάτων όπως από τις υπόλοιπες φορτάμαξες. Η επιφάνεια φόρτωσης των φορταμαξών αυτών των κατηγοριών αποτελείται από πλασιωτή φέρουσα κατασκευή με πείρους συγκράτησης ή άλλα ειδικά συστατικά στοιχεία ή συσκευές που είναι απαραίτητες για την πρόσδεση ή τον χειρισμό των μονάδων διατροφικών μεταφορών. Κατά συνέπεια δεν διαθέτουν πλήρες δάπεδο, πλευρικά τοιχώματα ή ορθοστάτες ή ακραία τοιχώματα και για το λόγο αυτό είναι αδύνατο να προσδεθεί σε αυτά οποιοδήποτε είδος φορτίου εκτός από μονάδες διατροφικών μεταφορών. Στην Ευρώπη υπάρχουν περίπου 100 τύποι φορταμαξών αυτών των κατηγοριών.
- (24) Ο στόχος της ενίσχυσης για την αγορά των εν λόγω φορταμαξών είναι η εξασφάλιση των ειδικών φορταμαξών για τις νέες διαδρομές συνδυασμένων μεταφορών ή φορταμαξών για νέα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία δεν έχουν τεθεί καθόλου σε λειτουργία στην Τσεχική Δημοκρατία (π.χ. μεταφορά ημρυμουλκούμενων οδικών οχημάτων) ή χρησιμοποιούνται σε μικρή κλίμακα (π.χ. μεταφορά εναλλάξιμων αμαξωμάτων).
- (25) Οι ειδικές φορτάμαξες, των οποίων η αγορά θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί με δημόσιους πόρους, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μόνο στο πλαίσιο μιας νέας διαδρομής συνδυασμένων μεταφορών και υπό τους όρους που προβλέπει η υπουργική απόφαση που προβλέπεται στην αιτιολογική σκέψη 9. Το ανώτατο ποσοστό της ενίσχυσης μπορεί να ανέλθει στο 30 % του συνολικού κόστους αγοράς. Η επιτροπή αξιολόγησης θα λάβει υπόψη της τον αριθμό των φορταμαξών που θα αγορασθούν, το ποσό της επιδότησης, την εκπλήρωση των όρων του προγράμματος και την ποιότητα του επιχειρηματικού σχεδίου.
- (26) Ανά τρίμηνο εντός μιας καθορισμένης περιόδου ο δικαιούχος θα διαβιβάζει στο Υπουργείο Μεταφορών, εκτός των άλλων, πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία μιας νέας διαδρομής και τη χρησιμοποίηση των φορταμαξών (των οποίων επιδοτήθηκε η αγορά). Επιπλέον, η εποπτεία εκ μέρους του υπουργείου μεταφορών θα εστιάζεται στα λογιστικά βιβλία και στα βιβλία απογραφών καθώς και σε τυχαίους φυσικούς ελέγχους επί των εν λόγω φορταμαξών.

(27) Η μετατροπή αυτών των φορταμαξών είναι δύσκολη από τεχνική άποψη και πολύ δαπανηρή. Η μετατροπή θα συνεπαγόταν εξάλλου την αλλαγή της σήμανσης των φορταμαξών, γεγονός που προϋποθέτει φυσικά την έγκριση του κρατικού οργανισμού σιδηροδρόμων της Τσεχικής Δημοκρατίας. Οι μετατροπές των φορταμαξών θα έπρεπε επίσης να αναγράφονται και στα βιβλία απογραφής των φορταμαξών που αποτελούν αντικείμενο ελέγχου εκ μέρους του Υπουργείου Μεταφορών.

(28) Η Τσεχική Δημοκρατία πιστεύει ότι η ενίσχυση για την αγορά φορταμαξών των κατηγοριών S ή L είναι συμβατή προς τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, επειδή ο σχεδιασμός αυτών των φορταμαξών καθιστά αδύνατη τη χρησιμοποίησή τους για συνήθεις σιδηροδρομικές μεταφορές και η μετατροπή αυτών των φορταμαξών θα ήταν δύσκολη από τεχνική άποψη και πολύ δαπανηρή. Ο έλεγχος της χρησιμοποίησης των χρηματοδοτικών πόρων θα βασιστεί: πρώτον στις πληροφορίες που ο δικαιούχος είναι υποχρεωμένος να διαβιβάζει στο υπουργείο μεταφορών, εκτός των άλλων, όσον αφορά τη λειτουργία μιας νέας διαδρομής και τη χρησιμοποίηση των φορταμαξών η αγορά των οποίων αποτέλεσε αντικείμενο επιδότησης και δεύτερον στον έλεγχο των λογιστικών βιβλίων και των βιβλίων απογραφής του δικαιούχου περιλαμβανομένων και των φυσικών ελέγχων επ' αυτών των φορταμαξών.

Β. Τροποποίηση του καθεστώτος ενίσχυσης

(29) Με επιστολή τους την 1η Φεβρουαρίου 2007 οι τσεχικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή τροποποίηση του καθεστώτος ενίσχυσης όσον αφορά την ένταση της ενίσχυσης για την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές βάσει των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001. Με επιστολή τους στις 28 Ιουνίου 2007 πάντως οι τσεχικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με τις νέες τροποποιήσεις που έγιναν στο καθεστώς όσον αφορά την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών για συνδυασμένες μεταφορές, προκειμένου να διατηρηθούν οι διατάξεις της αρχικής κοινοποίησης.

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

(30) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών συναλλαγές, εκτός εάν η συνθήκη ορίζει άλλως.

(31) Όσον αφορά τους κρατικούς πόρους, το εν λόγω μέτρο προβλέπει ότι συγκεκριμένοι δικαιούχοι θα λάβουν κρατική ενίσχυση. Αρμόδιο για τη χορήγηση αυτών των χρηματικών

ενισχύσεων είναι το κράτος. Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το μέτρο προβλέπει τη χρησιμοποίηση κρατικών πόρων.

(32) Όσον αφορά το επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα, το μέτρο ενίσχυσης αφορά μόνο τις σιδηροδρομικές εταιρείες οι οποίες πραγματοποιούν συνδυασμένες μεταφορές εντός της Τσεχικής Δημοκρατίας. Για το λόγο αυτό ευνοεί μόνο ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους παραγωγικούς κλάδους.

(33) Όσον αφορά τη νόθευση του ανταγωνισμού και του εμπορίου ανάμεσα στα κράτη μέλη, όταν η ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σύγκριση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις όσον αφορά το ενδοκοινοτικό εμπόριο, οι επιχειρήσεις αυτές πρέπει να θεωρηθεί ότι θίγονται από την εν λόγω ενίσχυση ⁽⁴⁾.

(34) Η 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 ⁽⁵⁾ απελευθέρωσε τις συνδυασμένες μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 1 από κάθε καθεστώς ποσόστωσης ή αδειών από την 1η Ιουλίου 1993. Έκτοτε οι επιχειρήσεις άρχισαν να δραστηριοποιούνται σταδιακά σε διάφορα κράτη μέλη και αναπτύχθηκε το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων αναπτύσσεται κατ' αυτόν τον τρόπο και πέραν των συνόρων των διάφορων κρατών μελών. Η γεωγραφική θέση της Τσεχικής Δημοκρατίας ευνοεί τον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων συνδυασμένων μεταφορών εντός και εκτός του εν λόγω κράτους μέλους περισσότερο από ό,τι σε άλλα μέρη της Κοινότητας. Με το σχεδιαζόμενο μέτρο θα χορηγηθεί ενίσχυση στις επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών οι οποίες δραστηριοποιούνται εντός της Τσεχικής Δημοκρατίας και ανταγωνίζονται άλλες επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στα γειτονικά κράτη μέλη. Κατά συνέπεια θα νοθεύσει τον ανταγωνισμό και θα επηρεάσει το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη.

(35) Ενόψει αυτών των γεγονότων η Επιτροπή κρίνει ότι το κοινοποιηθέν καθεστώς ενίσχυσης προβλέπει τη χορήγηση ενισχύσεων κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και κατά συνέπεια απαγορεύεται καταρχήν βάσει του εν λόγω άρθρου, εκτός εάν θεωρηθεί ότι είναι συμβίβαστο με την κοινή αγορά βάσει οποιωνδήποτε άλλων εξαιρέσεων που προβλέπει η συνθήκη ή το παράγωγο δίκαιο.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(36) Δεδομένου ότι δεν υπάρχει καμία άλλη πιο ειδική διάταξη, το κοινοποιηθέν καθεστώς μπορεί να αξιολογηθεί μόνο με βάση το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης.

- (37) Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) προβλέπει ότι οι ενισχύσεις για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντίκειται προς το κοινό συμφέρον.

6.1. Στόχος κοινού συμφέροντος

- (38) Η Κοινότητα εφάρμοσε για κάποιο διάστημα πολιτική επίτευξης ενός ισόρροπου συστήματος διατροφικών μεταφορών και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών έναντι των οδικών μεταφορών αποτελεί μέρος αυτής της πολιτικής. Ο στόχος της πολιτικής της ΕΕ σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές είναι η μείωση των οδικών μεταφορών υπέρ άλλων τρόπων μεταφοράς.
- (39) Τα κοινοτικά νομοθετικά μέτρα, όπως είναι η οδηγία 92/106/ΕΟΚ, έχουν ως στόχο την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, όπως επισημαίνεται στην τέταρτη σκέψη της οδηγίας αυτής. Η λευκή βίβλος σχετικά με την πολιτική των μεταφορών ⁽⁶⁾ ενθαρρύνει τη χρήση των σιδηροδρομικών και των άλλων φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, προκειμένου να γίνουν ανταγωνιστικές εναλλακτικές λύσεις των οδικών μεταφορών.
- (40) Η διατροφική πολιτική αποτελεί μία πρωτοβουλία για την αποσυμφόρηση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών και είναι σύμφωνη προς τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Γκέτεμποργκ του Ιουνίου του 2001, όπου επισημαίνεται ότι τα μέτρα που βοηθούν τη μετάβαση από τις οδικές μεταφορές σε πιο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφορών αποτελούν το επίκεντρο της πολιτικής για τις βιώσιμες μεταφορές ⁽⁷⁾.
- (41) Σήμερα εξάλλου η διατήρηση ή η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας όσον αφορά την παραγωγή που πραγματοποιείται στην Ευρώπη οφείλεται κατά μεγάλο μέρος στην προχωρημένη εφοδιαστική, στη βελτίωση των μεθόδων παραγωγής και διανομής καθώς και στην αξία που δημιουργείται κατά την παραγωγική διαδικασία. Αυτές οι προηγμένες αλυσίδες εφοδιασμού γίνονται όλο και πιο ευάλωτες λόγω της μειούμενης αξιοπιστίας και της αύξησης του κόστους των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά συνέπεια, η διατροφική εφοδιαστική θα αποτελέσει μία από τις βασικές φροντίδες της παραγωγικής βιομηχανίας της Ευρώπης, προκειμένου να διατηρηθούν τα παραγωγικά μέσα και οι παραγωγικές διαδικασίες στην Ευρώπη.

6.2. Αναγκαιότητα και αναλογικότητα της ενίσχυσης

- (42) Οι διατροφικές μεταφορές είναι σύνθετη επιλογή στην οποία υπεισέρχονται διάφοροι παράγοντες με διάφορα επιχειρηματικά μοντέλα μέσα σε ένα κατατεταγμένο και μικρό χώρο με συχνά διαφορετικές παραδόσεις ως προς τις μεταφορές και προσαρμοσμένο στις εθνικές κατευθύνσεις. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι καταρχήν αποτελεί καθήκον των οικονομικών παραγόντων να βελτιώσουν τις διατροφικές μεταφορές στις αγορές στις οποίες έχουν ελεύθερη πρόσβαση και όπου επι-

κρατούν οι κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού και της προσφοράς και της ζήτησης. Για να αποδώσουν όμως πλήρως οι διατροφικές μεταφορές, χρειάζεται να τονωθεί η βούληση των οικονομικών παραγόντων να διακινδυνεύσουν τη στροφή από τις οδικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς.

- (43) Σήμερα υπάρχουν πολλές εταιρείες μεταφορών που δραστηριοποιούνται σε αγορές υπό πλήρη αναδιάρθρωση. Τα περιθώρια που έχουν είναι μικρά, ο προγραμματισμός δύσκολος και το μέλλον αβέβαιο. Συνεπώς χρειάζεται να καταρτιστούν πρακτικά χρηματοδοτικά προγράμματα βασισμένα στις ανάγκες της αγοράς για να βοηθηθεί ο επαγγελματικός κλάδος των διατροφικών μεταφορών να αναλάβει κινδύνους και να ανταποκριθεί στην πρόκληση να επιτύχει μια βιώσιμη και μεγάλης κλίμακας στροφή των μεταφορών σύμφωνα με τους στόχους που έθεσε η Επιτροπή στη λευκή βίβλο του 2001.
- (44) Η προτεινόμενη ενίσχυση προορίζεται για την αγορά ειδικών φορταμαξών προς χρήση μόνο στις συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για άλλες σιδηροδρομικές μεταφορές εξαιτίας του ειδικού τους σχεδιασμού.
- (45) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εξηγήσεις που περιλαμβάνονται στην επιστολή των τεχνικών αρχών της 9ης Μαΐου 2006 περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 20 έως 27 της παρούσας απόφασης δείχνουν με σαφήνεια ότι οι ειδικές φορτάμαξες προορίζονται αποκλειστικά για τις συνδυασμένες μεταφορές εξαιτίας του ειδικού τους σχεδιασμού (ειδική κατασκευή), η οποία τις καθιστά κατάλληλες αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά μονάδων διατροφικών μεταφορικών, οπότε είναι αδύνατη η χρήση τους για τη μεταφορά εμπορευμάτων όπως με άλλες φορτάμαξες σιδηροδρόμου.
- (46) Η Επιτροπή έχει κρίνει κατά το παρελθόν ότι οι κρατικές ενισχύσεις για την αγορά εξοπλισμού που προορίζεται αποκλειστικά για τις συνδυασμένες μεταφορές ⁽⁸⁾, ιδίως τέτοιων ειδικών οχημάτων ⁽⁹⁾, είναι συμβιβάσιμες με τους κανόνες της συνθήκης. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι ⁽¹⁰⁾ είναι απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός ή/και η ανανέωση του τροχαίου υλικού στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, προκειμένου να αποφευχθεί περαιτέρω μείωση του μεριδίου της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σύγκριση με άλλους, λιγότερο βιώσιμους και περισσότερο επιβλαβείς για το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς.

6.3. Οι όροι εμπορίου δεν επηρεάζονται σε βαθμό που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον

- (47) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, σύμφωνα με την ισχύουσα πρακτική ⁽¹¹⁾, ο περιορισμός της σχεδιαζόμενης έντασης της ενίσχυσης στο 30 % θα διασφαλίσει ότι οι όροι εμπορίου δεν θα επηρεαστούν σε βαθμό που να αντίκειται στο κοινό συμφέρον.

6.4. Συμπέρασμα: συμμόρφωση προς το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ

- (48) Για το λόγο αυτό η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση για την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση στις συνδυασμένες μεταφορές, η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας υπόθεσης, μπορεί να θεωρηθεί ως συμβιβάσιμη προς τη συνθήκη ΕΚ σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης εφόσον δεν θίγουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει η Τσεχική Δημοκρατία για την αγορά ορισμένων τύπων φορταμαξών προς χρήση

στις συνδυασμένες μεταφορές είναι συμβιβάσιμη προς την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ.

Κατά συνέπεια επιτρέπεται η χορήγηση της ενίσχυσης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Τσεχική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 12 Σεπτεμβρίου 2007.

Για την Επιτροπή

Jacques BARROT

Αντιπρόεδρος

(1) ΕΕ C 150 της 28.6.2006, σ. 35.

(2) Πρβλ. υποσημείωση 1.

(3) ΕΕ L 10 της 13.1.2001, σ. 33.

(4) Βλέπε ειδικότερα υπόθεση 730/79 *Philip Morris* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2671 του 1980, παράγραφος 11. Υπόθεση C-53/00 *Ferring*, Συλλογή I-9067 του 2001, παράγραφος 21 και υπόθεση C-372/97 *Ιταλία κατά Επιτροπής*, Συλλογή I-3679 του 2004, παράγραφος 44.

(5) ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38.

(6) Λευκή βίβλος – Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών. COM(2001) 370.

(7) Βρίσκεται στην ακόλουθη ιστοσελίδα, http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf (point 29).

(8) Απόφαση της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 2006, υπόθεση N 575/06 – Ιταλία – περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia – παράταση της ισχύος του εγκεκριμένου καθεστώτος ενίσχυσης N 134/01 – Ιταλία – περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia – σχέδιο νόμου αριθ. 06/1-A – Ενίσχυση για τη δημιουργία υποδομών και υπηρεσιών στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, για την αναδιάρθρωση των οδικών μεταφορών και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη. Απόφαση της Επιτροπής της 13ης Σεπτεμβρίου 2006 υπόθεση N 196/06. Απόφαση της Επιτροπής της 6ης Απριλίου 2006, Υπόθεση N 132/05 – Τσεχική Δημοκρατία (ΕΕ C 150 της 28.6.2006, σ. 35). Απόφαση της Επιτροπής της 25ης Ιανουαρίου 2006, υπόθεση 247/04 – Βέλγιο – Ενίσχυση για τις συνδυασμένες μεταφορές της περιφέρειας της Βαλлонίας, ΕΕ L 136 της 3.6.2005, σ. 43. Απόφαση της Επιτροπής της 25ης Ιανουαρίου 2006, N 160/05 – Πολωνία – Καθεστώς ενίσχυσης για την ανάπτυξη διατροφικών συστημάτων, ΕΕ C 272 της 9.11.2006, σ. 10. Απόφαση της Επιτροπής της 16ης Μαρτίου 2005, υπόθεση N 238/04 – Γερμανία – καθεστώς ενισχύσεων για τη χρηματοδότηση μιας υπηρεσίας συνδυασμένων μεταφορών, ΕΕ C 136 της 3.6.2005, σ. 43. Απόφαση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 1998, υπόθεση N 598/98 – Κάτω Χώρες, ΕΕ C 29 της 4.2.1999, σ. 2. Απόφαση της Επιτροπής της 4ης Μαΐου 1999, υπόθεση N 508/99 – Ιταλία – Επαρχία Bozen-Alto Adige – νόμος 4/97, ΕΕ C 71 της 3.3.2001, σ. 21, απόφαση της Επιτροπής της 15ης Νοεμβρίου 2000, υπόθεση N 755/99 – Ιταλία – Επαρχία Bozen-Alto Adige – Νόμος αριθ. 8/98, ΕΕ C 71 της 3.3.2001, σ. 19.

(9) Απόφαση της Επιτροπής της 27ης Φεβρουαρίου 2002, Υπόθεση C 644/2001 – Αυστρία – επιδοτούμενα δάνεια στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ C 88 της 12.4.2002, σ. 16). Βλέπε επίσης απόφαση της Επιτροπής της 12ης Σεπτεμβρίου 2007, κρατική ενίσχυση N 76/07 – *Austria - Verlängerung des ERP - Verkehrsprogramms* – *Prêts Bonifiés au secteur du transport*, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(10) Απόφαση της Επιτροπής της 20ής Δεκεμβρίου 2006, κρατική ενίσχυση C 46/2004 (πρώην NN 65/2004) – Γαλλία, σκέψεις 176 και 177 (ΕΕ L 112 της 30.4.2007, σ. 41).

(11) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 2006, κρατική ενίσχυση N 575/06 – Ιταλία – περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia – παράταση της ισχύος του εγκεκριμένου καθεστώτος ενίσχυσης N 134/01 – Ιταλία – περιφέρεια Friuli-Venezia Giulia – Σχέδιο νόμου αριθ. 06/1-A – ενίσχυση για τη δημιουργία υποδομής και δρομολογίων στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, για την αναδιάρθρωση των οδικών μεταφορών και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη. Απόφαση της Επιτροπής της 13ης Σεπτεμβρίου 2006, κρατική ενίσχυση N 196/06 – Αυστρία – κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ενίσχυση για τα συστήματα μεταφόρτωσης στις διατροφικές μεταφορές (ΕΕ C 280 της 18.11.2006). Απόφαση της Επιτροπής της 6ης Απριλίου 2006, κρατική ενίσχυση N 132/05 – Τσεχική Δημοκρατία – καθεστώς ενισχύσεων προς υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών (ΕΕ C 150 της 28.6.2006, σ. 35). Απόφαση της Επιτροπής της 25ης Ιανουαρίου 2006, κρατική ενίσχυση N 247/04 – Βέλγιο – ενίσχυση στις συνδυασμένες μεταφορές της περιφέρειας της Βαλлонίας (ΕΕ C 136 της 3.6.2005, σ. 43). Απόφαση της Επιτροπής της 25ης Ιανουαρίου 2006, κρατική ενίσχυση N 160/05 – Πολωνία – καθεστώς ενισχύσεων για την ανάπτυξη συστημάτων διατροφικών μεταφορών (ΕΕ C 272 της 9.11.2006, σ. 10). Απόφαση της Επιτροπής της 16ης Μαρτίου 2005, κρατική ενίσχυση N 238/04 – Γερμανία – καθεστώς ενισχύσεων για τη χρηματοδότηση της υπηρεσίας συνδυασμένων μεταφορών (ΕΕ C 136 της 3.6.2005, σ. 43). Απόφαση της Επιτροπής της 19ης Φεβρουαρίου 2002, κρατική ενίσχυση N 566/02 – Βέλγιο – Απόφαση της κυβέρνησης της Φλάνδρας για τη χορήγηση ενίσχυσης υπέρ των συνδυασμένων μεταφορών στο πλαίσιο της νομοθεσίας για την οικονομική εξάπλωση (ΕΕ C 248 της 16.10.2003). Απόφαση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 1998, κρατική ενίσχυση N 598/98 – Ολλανδία (ΕΕ C 29 της 4.2.1999, σ. 13). Απόφαση της Επιτροπής της 8ης Ιουλίου 1999, κρατική ενίσχυση N 121/99 – Αυστρία (ΕΕ C 245 της 28.8.1999, σ. 2). Απόφαση της Επιτροπής της 4 Μαΐου 1999, κρατική ενίσχυση N 508/99 – Ιταλία – επαρχία Bozen-Alto Adige – νόμος 4/97, ΕΕ C 71 της 3.3.2001, σ. 21. Απόφαση της Επιτροπής της 15ης Νοεμβρίου 2000, κρατική ενίσχυση N 755/99 – Ιταλία – περιφέρεια Bozen-Alto Adige – νόμος αριθ. 8/98 (ΕΕ C 71 της 3.3.2001, σ. 19).