II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 20 de abril de 2004

de clausura del procedimiento incoado respecto a Italia, Región de Friul-Venecia Julia, en relación con las medidas previstas en el proyecto de Ley nº 106/1/A — «Ayudas a la creación de infraestructuras y servicios en el sector del transporte de mercancías, a la reestructuración del transporte de mercancías por carretera y al desarrollo del transporte combinado»

[notificada con el número C(2004) 1376]

(El texto en lengua italiana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2006/417/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Previa invitación a los interesados a presentar observaciones de conformidad con los citados artículos [1],

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) Por carta de 5 de febrero de 2001, registrada en la Secretaría General el 9 de febrero de 2001, las autoridades italianas notificaron a la Comisión, con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE, un proyecto de Ley regional destinada al desarrollo del transporte combinado. La Secretaría General de la Comisión Europea registró esa notificación con el nº de referencia N 134/01.

(2) Dado lo incompleto de la notificación, la Comisión solicitó información suplementaria mediante la carta D(01) 5496 de 5 de abril de 2001, a la que se dio respuesta por carta recibida el 20 de junio de 2001 y registrada con la referencia DG TREN A/61295.

(3) El 27 de agosto de 2001 la Comisión envió a las autoridades italianas un escrito solicitándoles ulterior información al respecto. Dichas autoridades solicitaron una prórroga del plazo de respuesta a esta solicitud mediante carta de 9 de octubre de 2001, registrada con la referencia DG TREN A/67862. La prórroga fue concedida por los servicios de la Comisión por carta de 9 de noviembre de 2001. El 19 de diciembre de 2001 tuvo lugar una reunión entre representantes de la Comisión y de las autoridades italianas. La respuesta a la segunda solicitud de información se envió el 24 de julio de 2002 y fue registrada con la referencia DG TREN A/64121.

(4) El 7 de octubre de 2002, la Comisión envió una nueva solicitud de información a la que recibió respuesta por carta de 21 de noviembre de 2002 [referencia: SG (2002) A/11582]. El 18 de diciembre de 2002 se celebró de nuevo una reunión con representantes de las autoridades italianas.

(5) La Comisión solicitó aclaraciones complementarias mediante carta de 22 de enero de 2003. La respuesta fue enviada por carta de 25 de marzo de 2003 (referencia: DG TREN A/16616).

(6) El 27 de mayo de 2003 la Comisión envió una última carta. La respuesta a lo solicitado en la misma se envió el 4 de julio de 2003 (referencia: SG A/6389). Las últimas aclaraciones se transmitieron por carta fechada el 17 de julio de 2003 (referencia: SG A/6942).

[1] DO C 311 de 20.12.2003, p. 18.

(7) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento, en fecha de 11 de noviembre de 2003, se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([2]). La Comisión invitó a los interesados a presentar observaciones al respecto.

(8) Italia presentó sus comentarios mediante escrito de 27 de enero de 2004, registrado el 28 de enero de 2004.

(9) La Comisión no recibió observaciones de otras partes interesadas.

2. **DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA**

2.1. **Tipo de ayuda**

(10) La medida por la que se incoó el procedimiento se refería a ayudas para la introducción de nuevos servicios ferroviarios y marítimos. La ayuda se concederá a los operadores (públicos o privados) del sector del transporte de mercancías, por un periodo no superior a tres años, para la creación de nuevos servicios de transporte ferroviario de mercancías con un punto de intercambio modal en los puertos comerciales o terminales multimodales de la región y para la introducción de nuevos servicios de cabotaje marítimo con origen o destino a puertos comerciales de Friul-Venecia Julia (artículo 8 del proyecto de Ley 106/1/A).

2.2. **Razones que motivaron la incoación del procedimiento**

(11) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado y de solicitar aclaraciones a las autoridades italianas se vio motivada por el examen inicial del proyecto notificado. En particular, la duda de que las formas de aplicación garantizaran a la vez la necesidad y la justa proporcionalidad de las medidas era motivo de preocupación.

La Comisión hizo constar sus dudas respecto a los aspectos que se exponen en los considerandos 12 a 17.

(12) *Viabilidad de las medidas de ayuda*. Además de los servicios nacionales, la medida estaba encaminada a impulsar la creación de servicios entre la región de Friul-Venecia Julia y Europa central y oriental. La Comisión consideraba que, para que el proyecto resultara viable a largo plazo, las autoridades italianas habían de garantizar el apoyo de las autoridades de los Estados afectados.

(13) El beneficiario había de imponer tarifas por el uso de los nuevos servicios de manera proporcional con la intensidad de la ayuda recibida. Ahora bien, esta obligación sigue sin parecer suficiente para asegurar la viabilidad de los servicios en el futuro.

(14) *Proporcionalidad*. La intensidad prevista del 30 % de los costes reales (es decir, la diferencia entre los gastos en que incurra el beneficiario y los ingresos que obtenga al prestar el servicio para el que se otorga la ayuda) no habría supuesto una garantía de que el límite de ayudas habitual ([3]) del 30 % de los costes subvencionables fuera a respetarse.

(15) *Inexistencia de distorsión indebida de la competencia*. La medida de ayuda prevista no debe dar lugar a un desvío de los flujos de tráfico entre puertos próximos o servicios intermodales existentes, atrayendo, así, un tráfico que ya se realiza en la cadena intermodal.

(16) El proyecto de Ley no preveía mecanismos que demostraran que el nivel de distorsión de las condiciones de competencia producido por la medida resultase aceptable.

(17) La Comisión estimaba que la mera publicación en el Boletín Oficial de la región y un extracto en al menos dos diarios, uno de ellos de difusión nacional, no eran garantía suficiente de la transparencia y la igualdad de trato de los operadores.

3. **COMENTARIOS DE ITALIA**

Por carta de 27 de enero de 2004, las autoridades italianas declararon, a través de la Representación Permanente, su decisión de retirar la medida notificada prevista en el artículo 8 del proyecto de Ley nº 106/1/A.

4. **CONCLUSIONES**

Como consecuencia de la retirada de la medida de ayuda.

([2]) Véase la nota 1.

([3]) Intensidad máxima de la ayuda prevista en la propuesta Marco Polo, COM(2002) 54 final (DO C 126 E de 28.5.2002, p. 354); ayuda nº C 65/2000 Francia — Ayudas a la creación de líneas de transporte marítimo de corta distancia (DO C 37 de 3.2.2001, p. 16).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Comisión da por concluido el procedimiento incoado el 11 de noviembre de 2003.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el 20 de abril de 2004.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidenta