II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 20 avril 2004

clôturant la procédure ouverte à l'encontre de l'Italie, Région du Frioul-Vénétie Julienne, relative aux mesures prévues par le projet de loi nº 106/1/A — «Mesures pour la réalisation d'infrastructures et de services dans le secteur du transport de marchandises, pour la réorganisation du transport routier de marchandises et pour le développement du transport combiné»

[notifiée sous le numéro C(2004) 1376]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2006/417/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles [1],

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 5 février 2001, enregistrée le 9 février 2001 par le secrétariat général, les autorités italiennes ont notifié à la Commission un projet de loi régionale pour le développement du transport combiné, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE. Le secrétariat général de la Commission européenne a enregistré cette notification sous la référence N 134/01.

(2) La notification n'étant pas complète, la Commission a demandé un complément d'information par lettre D(01) 5496 du 5 avril 2001. La réponse à cette lettre lui est parvenue le 20 juin 2001 et a été enregistrée sous la référence DG TREN A/61295.

(3) Par lettre du 27 août 2001, la Commission a demandé de nouvelles informations aux autorités italiennes. Par lettre du 9 octobre 2001, enregistrée sous la référence DG TREN A/67862, celles-ci ont demandé une prolongation du délai nécessaire pour répondre à cette demande, ce que les services de la Commission ont accepté par lettre du 9 novembre 2001. Une réunion s'est tenue le 19 décembre 2001 entre des représentants de la Commission et des autorités italiennes. La réponse à la seconde demande d'informations a été envoyée par lettre du 24 juillet 2002, enregistrée sous la référence DG TREN A/64121.

(4) Le 7 octobre 2002, la Commission a demandé de nouvelles informations aux autorités italiennes, lesquelles lui ont répondu par lettre du 21 novembre 2002 [réf. SG(2002) A/11582]. Une seconde réunion s'est tenue le 18 décembre 2002 avec des représentants des autorités italiennes.

(5) La Commission a demandé de nouveaux éclaircissements par lettre du 22 janvier 2003. Une réponse lui est parvenue par lettre du 25 mars 2003 (réf. DG TREN A/16616).

(6) La dernière lettre de la Commission porte la date du 27 mai 2003. La réponse aux questions qu'elle contenait a été transmise par lettre du 4 juillet 2003 (réf. SG A/6389). Les derniers éclaircissements ont été communiqués par lettre du 17 juillet 2003 (réf. SG A/6942).

[1] JO C 311 du 20.12.2003, p. 18.

(7) La décision de la Commission ouvrant la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* [2]. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations à ce propos.

(8) L'Italie a présenté ses observations par lettre du 27 janvier 2004, enregistrée le 28 janvier 2004.

(9) La Commission n'a reçu aucune observation des autres tiers intéressés à ce propos.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

2.1. Type d'aide

(10) La mesure d'aide à l'égard de laquelle la procédure d'examen a été ouverte concernait des aides au démarrage pour le développement de nouveaux services ferroviaires et maritimes. Les bénéficiaires de l'aide prévue par le projet de loi régionale sont, pour une période inférieure ou égale à trois ans, les acteurs (publics ou privés) du secteur de la manutention des marchandises, en vue de la mise en place de nouveaux services de fret ferroviaires avec point d'échange intermodal dans les ports commerciaux ou les terminaux multimodaux de la région ainsi que de nouveaux services de cabotage maritime au départ et à destination des ports commerciaux de la région du Frioul-Vénétie Julienne (article 8 du projet de loi régionale nº 106/1/A).

2.2. Description des motifs justifiant l'ouverture de la procédure

(11) La Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE et de demander des éclaircissements aux autorités italiennes après un premier examen du projet notifié. Des préoccupations ont été exprimées notamment sur la capacité des modalités de mise en œuvre à garantir que l'aide est à la fois nécessaire et strictement proportionnée.

La Commission a, quant à elle, exprimé des doutes, notamment exposés aux considérants 12 à 17.

(12) *Rentabilité des aides*. Hormis les services nationaux, l'aide visait à encourager la mise en place de services entre la région du Frioul-Vénétie Julienne et l'Europe centrale et orientale. La Commission a considéré que, pour que le projet soit rentable à long terme, les autorités italiennes auraient dû s'assurer qu'il bénéficiait du soutien des autorités des États concernés.

(13) Pour l'utilisation de ces nouveaux services, le bénéficiaire devait appliquer des prix proportionnés à l'intensité de l'aide reçue. Or, il ne semble pas que cette obligation pouvait suffire à garantir la rentabilité future des services en question.

(14) *Proportionnalité*. L'intensité prévue (soit 30 % des coûts réels, définis comme étant la différence entre les coûts supportés et les revenus engrangés par le bénéficiaire pour la prestation du service faisant l'objet de l'aide) n'aurait pas garanti le respect du plafond habituel [3] de l'aide, à savoir 30 % des dépenses éligibles.

(15) *Absence de distorsions de concurrence indues*. L'aide ne doit pas provoquer de déplacement des flux de trafic vers des ports voisins ou des services intermodaux existants, en attirant du trafic déjà transporté sur la chaîne intermodale.

(16) Le projet de loi ne prévoyait pas de mécanismes garantissant que le niveau de la distorsion des conditions de concurrence provoquée par la mesure serait acceptable.

(17) La Commission considérait qu'une simple publication au bulletin officiel de la région et l'insertion d'un avis dans au moins deux quotidiens, dont un à tirage national, ne suffisaient pas pour garantir la transparence et l'égalité de traitement des opérateurs.

3. OBSERVATIONS DE L'ITALIE

Par lettre du 27 janvier 2004, les autorités italiennes ont fait savoir, par l'intermédiaire de leur représentation permanente, qu'elles avaient décidé de retirer la mesure notifiée visée à l'article 8 du projet de loi nº 106/1/A.

4. CONCLUSIONS

En conséquence du retrait de la mesure d'aide,

[2] Voir note 1 de bas de page.

[3] L'intensité maximale de l'aide prévue dans la proposition Marco Polo, COM(2002) 54 déf. (JO C 126 E du 28.5.2002, p. 354); aide C 65/2000 France — Aides au démarrage de lignes de transport maritime à courte distance (JO C 37 du 3.2.2001, p. 16).

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Commission clôt la procédure ouverte le 11 novembre 2003.

Article 2

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 20 avril 2004.

Par la Commission
Loyola DE PALACIO
Vice-présidente