II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 20 april 2004

inzake de afsluiting van de ten aanzien van Italië, regio Friuli-Venezia Giulia, ingeleide procedure met betrekking tot wetsontwerp nr. 106/1/A „Steun voor de totstandbrenging van infrastructuren en diensten in de sector goederenvervoer, voor de herstructurering van het wegvervoer en de ontwikkeling van gecombineerd vervoer"

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2004) 1376)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2006/417/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben verzocht hun opmerkingen kenbaar te maken [1],

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) Bij brief van 5 februari 2001, geregistreerd door het secretariaat-generaal op 9 februari 2001, hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag in kennis gesteld van het ontwerp voor een regionale wet voor de ontwikkeling van gecombineerd vervoer. De kennisgeving is door het secretariaat-generaal van de Commissie geregistreerd onder nummer N 134/01.

(2) Aangezien de kennisgeving onvolledig was, heeft de Commissie bij brief D(01) 5496 van 5 april 2001 om aanvullende gegevens verzocht. Een antwoord hierop is ontvangen op 20 juni 2001 en geregistreerd onder referentie DG TREN A/61295.

(3) Op 27 augustus 2001 heeft de Commissie de Italiaanse autoriteiten een brief toegezonden waarin om nadere gegevens wordt verzocht. Bij brief van 9 oktober 2001, geregistreerd onder referentie DG TREN A/67862, hebben de Italiaanse autoriteiten verzocht om een verlenging van de termijn voor de verstrekking van deze gegevens. De diensten van de Commissie hebben deze verlenging toegestaan bij brief van 9 november 2001. Op 19 december 2001 heeft een vergadering plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de Commissie en de Italiaanse autoriteiten. Een antwoord op het tweede verzoek om gegevens is ontvangen bij brief van 24 juli 2002, geregistreerd onder referentie DG TREN A/64121.

(4) Op 7 oktober 2002 heeft de Commissie nog een verzoek om inlichtingen toegezonden, waarop de Italiaanse autoriteiten hebben geantwoord bij brief van 21 november 2002 (referentie SG(2002) A/11582). Op 18 december 2002 heeft nogmaals een vergadering met vertegenwoordigers van de Italiaanse autoriteiten plaatsgevonden.

(5) Bij brief van 22 januari 2003 heeft de Commissie om verdere verduidelijkingen verzocht. Een antwoord hierop is toegezonden bij brief van 25 maart 2003 (referentie DG TREN A/16616).

(6) De laatste brief van de Commissie dateert van 27 mei 2003. De daarin geformuleerde vragen zijn beantwoord bij brief van 4 juli 2003 (referentie SG A/6389). De laatste verduidelijkingen zijn bij brief van 17 juli 2003 toegezonden (referentie SG A/6942).

[1] PB C 311 van 20.12.2003, blz. 18.

(7) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([2]). De Commissie heeft de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen kenbaar te maken.

(8) De Italiaanse autoriteiten hebben hun opmerkingen toegezonden bij brief van 27 januari 2004, geregistreerd op 28 januari 2004.

(9) De Commissie heeft geen opmerkingen van andere belanghebbenden ontvangen.

2. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGEL

2.1. Soort steun

(10) De steunmaatregel ten aanzien waarvan de procedure is ingeleid, betrof opstartsteun voor de ontwikkeling van nieuwe rail- en zeevervoersdiensten. Begunstigden van de steun in het kader van het ontwerp voor een regionale wet zijn (openbare of particuliere) entiteiten die in de sector vrachtafhandeling werkzaam zijn. In het kader van de regeling wordt steun voor maximaal drie jaar verleend voor de vestiging van nieuwe railgoederenvervoersdiensten met een intermodaal overslagpunt in commerciële havens of multimodale terminals in de regio, en voor de vestiging van nieuwe maritieme cabotagediensten van of naar commerciële havens in Friuli-Venezia Giulia (artikel 8 van het ontwerp voor een regionale wet nr. 106/1/A).

2.2. Beschrijving van de redenen voor de inleiding van de procedure

(11) Na een eerste onderzoek van het aangemelde ontwerp heeft de Commissie besloten de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden en de Italiaanse autoriteiten om verduidelijkingen te verzoeken. Zij betwijfelde met name of de uitvoeringsbepalingen konden garanderen dat de maatregelen noodzakelijk en geproportioneerd waren.

De Commissie heeft met name twijfels ten aanzien van de in de overwegingen 12 tot en met 17 uiteengezette aspecten geuit.

(12) *Levensvatbaarheid van de steunmaatregelen*. Afgezien van het vervoer in eigen land zijn de maatregelen bedoeld ter aanmoediging van het creëren van diensten tussen de regio Friuli-Venezia en Midden- en Oost-Europa. Volgens de Commissie hadden de Italiaanse autoriteiten er zich met het oog op de levensvatbaarheid op lange termijn van moeten vergewissen dat het project op de steun van de autoriteiten van de betrokken landen kon rekenen.

(13) De begunstigde had zijn tarifering voor het gebruik van dergelijke nieuwe diensten moeten afstemmen op de intensiteit van de ontvangen steun. Deze verplichting leek echter niet toereikend om de levensvatbaarheid van deze diensten in de toekomst te kunnen garanderen.

(14) *Proportionaliteit*. De geplande intensiteit van 30 % van de reële kosten (het verschil tussen de opgelopen kosten en de door de begunstigde bij het verstrekken van de betrokken dienst ontvangen inkomsten) zou de inachtneming van de gebruikelijke ([3]) steunlimiet van 30 % van de subsidiabele kosten niet hebben gegarandeerd.

(15) *Buitensporige vervalsing van de mededinging*. De steunmaatregel mag niet resulteren in een verlegging van verkeersstromen tussen naburige havens of bestaande intermodale diensten, waardoor dus alleen vracht zou worden aangetrokken die toch al intermodaal wordt vervoerd.

(16) Voorts omvatte de regeling geen mechanismen om te waarborgen dat de door de maatregel veroorzaakte vervalsing van de concurrentievoorwaarden op een aanvaardbaar niveau zou blijven.

(17) De Commissie was van oordeel dat de loutere bekendmaking in het publicatieblad van de regio en een samenvatting van de regeling in ten minste twee dagbladen, waarvan één landelijk, niet toereikend waren om de transparantie en de gelijke behandeling van marktdeelnemers te garanderen.

3. OPMERKINGEN VAN ITALIË

Bij brief van 27 januari 2004 hebben de Italiaanse autoriteiten via de permanente vertegenwoordiging gemeld dat zij besloten hadden de aangemelde maatregel in het kader van artikel 8 van wetsontwerp nr. 106/1/A in te trekken.

4. CONCLUSIES

Naar aanleiding van de intrekking van de steunmaatregel,

([2]) Zie voetnoot 1.

([3]) Maximale steunintensiteit zoals genoemd in het Marco Polo-voorstel (COM(2002) 54 def. — PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 354); maatregel C 65/2000 (Frankrijk) — Aanloopsteun ten behoeve van kortevaartverbindingen (PB C 37 van 3.2.2001, blz. 16).

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De Commissie sluit de op 11 november 2003 ingeleide procedure af.

Artikel 2

De onderhavige beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 20 april 2004.

Voor de Commissie
Loyola DE PALACIO
Vice-voorzitster