ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Δεκεμβρίου 2005

σχετικά με την κρατική ενίσχυση που έχει προβλέψει η Ιταλία (Αυτόνομη Επαρχία του Trento) στον τομέα των μεταφορών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2005) 5315]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/174/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,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις [1],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με την επιστολή της 27ης Νοεμβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε από τη Γενική Γραμματεία στις 3 Δεκεμβρίου 2001, οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, τις ειδικές διατάξεις για τον τομέα των μεταφορών που είχαν θεσπιστεί βάσει του νόμου αριθ. 6/99 της Αυτόνομης Επαρχίας του Trento. Η κοινοποίηση πρωτοκολλήθηκε στη Γενική Γραμματεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον αριθμό Ν 833/01.

(2) Επειδή η κοινοποίηση ήταν ελλιπής, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες, με την επιστολή D(02) 1665 της 1ης Φεβρουαρίου 2002. Η απάντηση περιήλθε με τη συστημένη επιστολή της 5ης Απριλίου 2002. Στις 11 Μαρτίου 2002, πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ αντιπροσώπων της Επιτροπής και της Αυτόνομης Επαρχίας του Trento. Η Επιτροπή απέστειλε στις ιταλικές αρχές στις 12 Απριλίου 2002 επιστολή, με την οποία ζητούσε να της χορηγηθούν πρόσθετες πληροφορίες. Η απάντηση στο αίτημα αυτό διαβιβάστηκε με την επιστολή της 17ης Μαΐου 2002, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 28 Μαΐου 2002 με τον αριθμό SG A/5459. Στις 30 Μαΐου 2002, πραγματοποιήθηκε δεύτερη συνάντηση μεταξύ αντιπροσώπων της Επιτροπής και της Αυτόνομης Επαρχίας του Trento.

(3) Η Επιτροπή εξέδωσε στις 24 Ιουλίου 2002 θετική απόφαση [2] για το μεγαλύτερο μέρος των μέτρων που περιλαμβάνονται στον επαρχιακό νόμο αριθ. 6/99 της Αυτόνομης Επαρχίας του Trento «ειδικές διατάξεις στον τομέα των μεταφορών» [3], σκοπός των οποίων ήταν να ενθαρρυνθεί η στροφή της κυκλοφοριακής ροής των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές προς άλλες εναλλακτικές μορφές μεταφοράς. Ωστόσο, η διαδικασία έρευνας κινήθηκε για ένα από τα μέτρα που περιλαμβανόταν στο πρόγραμμα, το οποίο ήταν η ενίσχυση για επενδύσεις σε σιδηροδρομικά βαγόνια και νέο ή ανακαινισμένο τροχαίο υλικό, η οποία καταχωρίστηκε με τον αριθμό C 52/02.

(4) Η απόφαση της Επιτροπής της 24ης Ιουλίου 2002 να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [4]. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το εν λόγω μέτρο.

(5) Η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με την επιστολή της 4ης Σεπτεμβρίου 2002. Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από άλλους ενδιαφερόμενους.

(6) Στις 7 Φεβρουαρίου 2003, κοινοποιήθηκε από τις ιταλικές αρχές νέο πρόγραμμα ενισχύσεων με τίτλο «χορήγηση ενισχύσεων προς υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών», σκοπός του οποίου ήταν η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών στην αυτόνομη επαρχία του Trento. Το εν λόγω πρόγραμμα ενισχύσεων καταχωρίστηκε με τα στοιχεία Ν 64/03 και εγκρίθηκε με την απόφαση της Επιτροπής της 1ης Οκτωβρίου 2003 [5].

(7) Περαιτέρω διευκρινίσεις διαβιβάστηκαν από την Αυτόνομη Επαρχία του Trento στις 8 Απριλίου 2005 και στη συνέχεια από την Μόνιμη Αντιπροσωπία της Ιταλίας, με τη συστημένη επιστολή της 13ης Ιουνίου 2005.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. Τύπος της ενίσχυσης

(8) Το καθεστώς ενίσχυσης, για το οποίο κινήθηκε η διαδικασία της έρευνας, αφορούσε την ενίσχυση για επενδύσεις σε σιδηροδρομικά βαγόνια και νέο ή ανακαινισμένο τροχαίο υλικό· δεν διατυπώθηκαν αντιρρήσεις για τα υπόλοιπα μέτρα που περιλάμβανε το γενικότερο πρόγραμμα, σκοπός των οποίων ήταν να ενθαρρυνθεί η στροφή της κυκλοφοριακής ροής των εμπορευμάτων από τις οδικές προς άλλες εναλλακτικές μορφές μεταφοράς.

---

[1] ΕΕ C 242 της 8.10.2002, σ. 8.

[2] Βλ. υποσημείωση 1.

[3] Κρατική ενίσχυση Ν 833/01 — Ιταλία (Αυτόνομη Επαρχία του Trento) — Επαρχιακός νόμος αριθ. 6/99 "Ειδικές διατάξεις στον τομέα των μεταφορών".

[4] Βλ. υποσημείωση 1.

[5] ΕΕ C 284 της 27.11.2003, σ. 2.

(9) Στόχος του γενικότερου προγράμματος είναι να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών με την αγορά μέσων μεταφοράς εξοπλισμένων με τεχνολογία, με την οποία μειώνεται η περιβαλλοντική ρύπανση και τηρούνται πιο αυστηρές προδιαγραφές για το περιβάλλον από τις υποχρεωτικές. Με το πρόγραμμα χορηγούνται ενισχύσεις σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, καθώς και σε κοινοπραξίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των οδικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων, οι οποίες εκτελούν συνδυασμένες μεταφορές ή σιδηροδρομικές και χερσαίες μεταφορές συνδεόμενες κατά κάποιο τρόπο με τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές ή τις μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών.

(10) Το εξεταζόμενο μέτρο προέβλεπε τη χορήγηση ενίσχυσης σε μέγιστο ποσοστό 25 % σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες στην Αυτόνομη Επαρχία του Trento για την αγορά σιδηροδρομικών βαγονιών και νέου ή ανακαινισμένου τροχαίου υλικού (άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του επαρχιακού νόμου αριθ. 6/99.

2.2. **Λόγοι κίνησης της διαδικασίας**

(11) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της Συνθήκης και να ζητήσει διευκρινίσεις από τις ιταλικές αρχές ήταν το αποτέλεσμα της αρχικής εξέτασης του κοινοποιηθέντος σχεδίου.

(12) Η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες ιδίως για το συμβιβάσιμο του μέτρου με το άρθρο 4 παράγραφοι 2 και 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 [6], το οποίο επιτρέπει τη χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων για τα σιδηροδρομικά βαγόνια που προορίζονται για τις ΜΜΕ σε μέγιστο ποσοστό 15 % για τις μικρές επιχειρήσεις και σε μέγιστο ποσοστό 7,5 % για τις μεσαίες επιχειρήσεις.

(13) Η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες κατά πόσο η κοινοποιηθείσα ενίσχυση έντασης 25 % θα μπορούσε να κριθεί συμβιβάσιμη με τη μέγιστη ένταση ενίσχυσης που καθορίζεται από το άρθρο 4 παράγραφος 2 του προαναφερθέντος κανονισμού. Η αθέτηση των ανωτάτων ορίων που αναφέρονται στον κανονισμό αριθ. 70/2001 αποτέλεσε το μόνο ζήτημα για την κίνηση της διαδικασίας έρευνας.

(14) Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις από άλλους ενδιαφερόμενους.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

(15) Οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν μέσω της Μόνιμης Αντιπροσωπίας τους με την επιστολή της 4ης Σεπτεμβρίου 2004 την πρόθεσή τους να χορηγήσουν ενίσχυση μέχρι 15 % σε μικρές επιχειρήσεις και μέχρι 7,5 % σε μεσαίες επιχειρήσεις για την κάλυψη του κόστους αγοράς σιδηροδρομικών βαγονιών και νέου ή ανακαινισμένου τροχαίου υλικού.

(16) Πρόθεση της Ιταλίας ήταν η εν λόγω ενίσχυση να συνυπολογισθεί και η χρηματοδότηση κατά 25 % του κόστους που συνεπαγόταν η *χρηματοδοτική μίσθωση*, η απόσβεση ή η μίσθωση ειδικών εξαιρετικά χαμηλών σιδηροδρομικών βαγονιών, προορισμός των οποίων ήταν να εξυπηρετήσουν τις συνοδευόμενες γραμμές συνδυασμένων μεταφορών για μέγιστο χρονικό διάστημα τριών ετών.

(17) Οι επιχειρήσεις που θα λάμβαναν ενισχύσεις θα συνέχιζαν να επιβαρύνονται με το σκέλος των δαπανών που δεν καλύπτεται από κρατικές ενισχύσεις. Η Επαρχία θα ζητούσε από τους αποδέκτες να δημοσιοποιήσουν τους ναύλους που χρεώνουν και ότι δεν εισάγουν διακρίσεις, δηλαδή ότι οι ναύλοι είναι ταυτόσημοι για όλους τους χρήστες και για όλα τα τμήματα της καλυπτόμενης διαδρομής.

(18) Το επιχείρημα που επικαλέστηκαν οι αρμόδιες αρχές ήταν ότι, λαμβάνοντας υπόψη της την έλλειψη διατροπικών υποδομών, η Επαρχία του Trento είχε την πρόθεση να χρηματοδοτήσει όλες τις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες για την προμήθεια εξαιρετικά χαμηλών σιδηροδρομικών βαγονιών, διεκπεραιώνοντας τις αιτήσεις με χρονολογική σειρά και μέχρι την εξάντληση των δημοσιονομικών πόρων. Ωστόσο, σε περίπτωση που ο προϋπολογισμός αποδεικνυόταν ανεπαρκής, η Επαρχία επιφυλασσόταν να προκηρύξει δημόσιες προσκλήσεις για την υποβολή υποψηφιότητας όσον αφορά τις ενισχύσεις, παρέχοντας προτεραιότητα στις δραστηριότητες με την υψηλότερη ημερήσια συχνότητα οδικής/σιδηροδρομικής μεταφόρτωσης σε βαγόνια που αναχωρούν από τα σημεία μεταφόρτωσης που βρίσκονται στην Επαρχία.

(19) Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι το τελευταίο αυτό μέτρο δεν είχε συμπεριληφθεί στην αρχική κοινοποίηση. Η Αυτόνομη Επαρχία του Trento είχε εξάλλου επιβεβαιώσει στις 8 Απριλίου 2005 ότι το εν λόγω μέτρο δεν τέθηκε ποτέ σε εφαρμογή και ότι δεν είχε πλέον την πρόθεση να το θέσει σε εφαρμογή.

4. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ**

4.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ**

(20) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός εάν η Συνθήκη ορίζει άλλως.

(21) Βάσει του προτεινόμενου μέτρου ενίσχυσης, οι προεπιλεγέντες αποδέκτες (μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητες στην Αυτόνομη Επαρχία του Trento) θα εισέπρατταν κρατικές επιχορηγήσεις για το κόστος που συνεπάγονταν οι επενδύσεις σε σιδηροδρομικά βαγόνια και τροχαίο υλικό, ενώ οι υπόλοιπες επιχειρήσεις, της Ιταλίας ή άλλων κρατών μελών της ΕΕ, οι οποίες ασκούν δραστηριότητες στον τομέα αυτό, δεν επρόκειτο να λάβουν αντίστοιχες επιχορηγήσεις. Με τα μέτρα ενισχύεται συνεπώς η ανταγωνιστική θέση των αποδεκτών σε βάρος άλλων επιχειρήσεων που αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους στο επίπεδο των ενδοκοινοτικών συναλλαγών.

(22) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι το κοινοποιηθέν μέτρο περιέχει στοιχεία ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 και ότι κατά συνέπεια κατά βάση απαγορεύεται.

[6] ΕΕ αριθ. L 10 της 13.1.2001, σ. 33.

4.2. **Αξιολόγηση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα της ενίσχυσης**

(23) Μετά την έναρξη της διαδικασίας έρευνας, οι ιταλικές αρχές συμφώνησαν να μειωθεί η προγραμματιζόμενη ένταση της ενίσχυσης ύψους 25 % για την αγορά σιδηροδρομικών βαγονιών και νέου ή ανακαινισμένου τροχαίου υλικού σε 15 % για τις μικρές επιχειρήσεις και σε 7,5 % για τις μεσαίες επιχειρήσεις. Το μέτρο ενίσχυσης αφορά μόνο τη χρηματοδότηση που προορίζεται για μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

(24) Η ενίσχυση μπορεί ως εκ τούτου να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001.

(25) Λαμβάνοντας υπόψη όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως, η Επιτροπή μπορεί να θεωρήσει, κατά συνέπεια, ότι το εν λόγω μέτρο είναι συμβιβάσιμο με τη Συνθήκη.

5. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Η Επιτροπή

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση *που προέβλεψε η Ιταλία (Αυτόνομη Επαρχία του Trento) στον τομέα των μεταφορών* είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά.

Η ενίσχυση μπορεί συνεπώς να τεθεί σε εφαρμογή.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 2005.

Για την Επιτροπή

Jacques BARROT

Αντιπρόεδρος