ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.XII.2006
E(2006)7044

Θέμα **Κρατική ενίσχυση αριθ. N 626/2005 – Ελλάδα**
Καθεστώς περιφερειακών ενισχύσεων Εμπορευματικών Κέντρων για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών

Κυρία,

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ:

1. Με επιστολή της 17ης Νοεμβρίου 2005, οι ελληνικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή το ανωτέρω αναφερόμενο καθεστώς ενισχύσεων, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Η κοινοποίηση πρωτοκολλήθηκε από τη Γενική Γραμματεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον αριθμό N 626/2005. Με επιστολή της 16ης Φεβρουαρίου 2006, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν πρόσθετες πληροφορίες από τις ελληνικές αρχές. Οι ελληνικές αρχές απάντησαν στις 13 Μαρτίου 2006. Με επιστολή της 31ης Μαΐου 2006, οι υπηρεσίες της Επιτροπής ζήτησαν πρόσθετες πληροφορίες από τις ελληνικές αρχές. Οι ελληνικές αρχές απάντησαν στις 26 Ιουλίου 2006 και στις 10 Οκτωβρίου 2006. Οι ελληνικές αρχές διαβίβασαν πρόσθετες πληροφορίες στις 15 Νοεμβρίου 2006.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

2.1. Νομική βάση

2. Η νομική βάση για τη χορήγηση των ενισχύσεων είναι ο νόμος υπ'αριθ. 3333/2005 «Ίδρυση και Λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις», που δημοσιεύθηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας αριθ. 91 της 12ης Απριλίου 2005 (στο εξής «ο Νόμος»).

2.2. Στόχος και περιγραφή του καθεστώτος ενισχύσεων

3. Στόχος του καθεστώτος ενισχύσεων είναι η ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα. Ο Νόμος ορίζει το «Εμπορευματικό Κέντρο» ως «οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή, που

Κυρία Ντόρα ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ
Υπουργό Εξωτερικών
Βασιλίσσης Σοφίας 5
GR - 10671 Αθήνα

επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο.»

4. Πρωταρχικός στόχος του μέτρου είναι τόσο η προώθηση και ενδυνάμωση της λειτουργίας των συνδυασμένων μεταφορών, όσο και η ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων.

5. Τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, την ίδρυση, την κατασκευή και τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου αναλαμβάνει Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου, ανώνυμη εταιρεία στο μετοχικό κεφάλαιο της οποίας μπορούν να συμμετέχουν φυσικά και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, καθώς και σύνδεσμοι και επιχειρήσεις των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού.

6. Το Εμπορευματικό Κέντρο ιδρύεται με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών καθώς και Εμπορικής Ναυτιλίας, εφόσον αυτό βρίσκεται σε περιοχή αρμοδιότητάς του, μετά από αίτηση που έχει υποβάλει η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

7. Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου λειτουργεί και διαχειρίζεται το Εμπορευματικό Κέντρο σύμφωνα με τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού, αποφεύγει δε οποιαδήποτε διάκριση και επιτρέπει την πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις κατόπιν οικονομικής συμφωνίας. Τα διοικητικά θέματα ρυθμίζονται από τον κανονισμό λειτουργίας, ο οποίος εγκρίνεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

8. Στο Εμπορευματικό Κέντρο αναπτύσσονται δραστηριότητες μεταφοράς, αποθήκευσης, διαχείρισης, διανομής αγαθών και παροχής υπηρεσιών, ιδίως στη διασύνδεση και αλλαγή μέσων μεταφοράς, οργάνωση και συγκρότηση φορτίων, διανομή και ομαδοποίηση φορτίων, συμβατική και εξειδικευμένη αποθήκευση, οργάνωση τελικής διανομής, συσκευασία και αποσυσκευασία προϊόντων και μεταφόρτωση αυτών, καθώς και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας για τη διευκόλυνση της ροής φορτίων, όπως υπηρεσίες ανάπτυξης συστημάτων πληροφορικής και τηλεματικής.

9. Τα Εμπορευματικά Κέντρα καταλαμβάνουν έκταση τουλάχιστον 100 στρεμμάτων, εκτός από αυτά που χωροθετούνται σε νησιά, πλην της Κρήτης, για τα οποία η ελάχιστη έκταση έχει ορισθεί σε 50 στρέμματα.

2.3. Επιχορήγηση και ένταση ενίσχυσης

10. Επιτρέπεται η επιχορήγηση για την ίδρυση Εμπορευματικού Κέντρου που συνίσταται στην παροχή από το Δημόσιο χρηματικού ποσού για την κάλυψη τμήματος του επενδυτικού σχεδίου.

11. Στο άρθρο 15 του Νόμου ορίζεται ότι η ανώτατη ένταση ενίσχυσης καθορίζεται από το χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων, ο οποίος εγκρίνεται για την Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή[1]. Αυτό σημαίνει ότι το ποσοστό της επιχορήγησης δεν δύναται να υπερβεί το προβλεπόμενο από τον χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων όριο.

---

[1] Απόφαση της Επιτροπής της 31ης Αυγούστου 2006 σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 408/06 Ελλάδα – Χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων 2007-2013.

12. Η ίδια συμμετοχή της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου (ΕΕΚ) δεν μπορεί να είναι κατώτερη του είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) του επενδυτικού σχεδίου, ποσοστό που συνιστά ελάχιστη συμμετοχή. Το ποσό που θα υπολείπεται για την κάλυψη του συνολικού προϋπολογισμού του επενδυτικού σχεδίου (πέραν της κρατικής ενίσχυσης) θα χρηματοδοτείται από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου μέσω ιδίων κεφαλαίων ή δανείου.

13. Η ενίσχυση υπολογίζεται με βάση το κόστος για αρχική επένδυση.

2.4. Διαδικασία επιλογής

14. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών εκδίδεται πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την επιλογή επενδυτικού σχεδίου ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικού Κέντρου που θα λάβει επιχορήγηση ως εξής:

α) Εκδίδεται πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την επιλογή επενδυτικού σχεδίου ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικού Κέντρου που θα λάβει επιχορήγηση. Η πρόσκληση δημοσιεύεται τουλάχιστον εκατό (100) ημέρες πριν από την ημερομηνία κατάθεσης των αιτήσεων συμμετοχής σε δυο ημερήσιες εφημερίδες των Αθηνών για όλη την Επικράτεια και σε μια τοπική εφημερίδα της περιοχής που αφορά η πρόσκληση.

β) Στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος αναφέρονται:
- η ευρύτερη περιοχή για την οποία μπορούν να υποβληθούν προτάσεις από τους ενδιαφερόμενους,
- η ελάχιστη έκταση του Εμπορευματικού Κέντρου,
- το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο των εταιρειών που επιτρέπεται να θέσουν υποψηφιότητα,
- το ύψος της επιχορήγησης και το ποσοστό της επένδυσης που προτίθεται να καλύψει το Δημόσιο,
-όλα τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την αξιολόγηση της αίτησης προκειμένου να επιλεγεί για επιχορήγηση και τα επιπλέον απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση άδειας ίδρυσης Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και λειτουργίας του,
- τα κριτήρια συγκριτικής αξιολόγησης των αιτήσεων και η βαρύτητα καθενός από αυτά,
-οι ελάχιστοι όροι της σύμβασης που θα συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της επιχορηγούμενης Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, η διαδικασία σύναψής της και οι εγγυήσεις της τήρησης των υποχρεώσεων της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου από τη σύμβαση,
-Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση (ΠΠΕΑ) και έγκριση περιβαλλοντικών όρων (ΕΠΟ), σύμφωνα με τη διαδικασία της υπ' αριθ. ΗΠ11014/703/Φ104/14.3.2003 (ΦΕΚ332Β/20.3.2003) κοινής υπουργικής απόφασης για τη δεύτερη (β) κατηγορία·
- Μελέτη σκοπιμότητας και οικονομικής βιωσιμότητας του προτεινόμενου Εμπορευματικού Κέντρου.

15. Η Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου που θα λάβει την επιχορήγηση επιλέγεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ύστερα από συγκριτική αξιολόγηση των αιτήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Η συγκριτική αξιολόγηση διενεργείται από πενταμελή Επιτροπή Αξιολόγησης, που συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η Επιτροπή Αξιολόγησης αξιολογεί τις υποβληθείσες αιτήσεις, τις κατατάσσει σε φθίνουσα σειρά βαθμολογίας

σύμφωνα με τα κριτήρια αξιολόγησης που περιγράφονται στο άρθρο 15 και εισηγείται για την επιλογή στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2.5. Κριτήρια αξιολόγησης

16. Με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα κριτήρια, οι συντελεστές βαρύτητάς τους και ο τρόπος αξιολόγησης των αιτήσεων. Τα κριτήρια αξιολόγησης συνδέονται ιδίως με:

α) την καταλληλότητα της θέσης του Εμπορευματικού Κέντρου σε σχέση με σημεία συγκέντρωσης εμπορευματικών μεταφορών και κέντρα εστίασης προσφοράς και ζήτησης εμπορευματικών μεταφορών,
β)την καταλληλότητα της προτεινόμενης θέσης από άποψη χωροταξική, κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική και τη δυνατότητα διασύνδεσης της με το μεταφορικό δίκτυο της χώρας και ιδιαίτερα με δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών (σιδηροδρομικούς σταθμούς, λιμενικές εγκαταστάσεις, αεροπορικές εγκαταστάσεις),

γ) την απόσταση από το πλησιέστερο Εμπορευματικό Κέντρο που λειτουργεί, ανάλογα με τη δυναμικότητα και την έκταση του,
δ) τους όρους και τις προϋποθέσεις για την παραχώρηση της χρήσης του Εμπορευματικού Κέντρου ώστε να διασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή συγκέντρωση χρηστών,
ε) τα κατάλληλα φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των διαθέσιμων οικοπέδων και των γειτονικών περιοχών (για τη δυνατότητα επέκτασης),
στ) την τεχνική καταλληλότητα του Εμπορευματικού Κέντρου,
ζ) την τεχνική και οικονομική δυνατότητα του ενδιαφερόμενου για την πραγματοποίηση του επενδυτικού σχεδίου που προτείνει,
η) την ταχεία εκτέλεση των προτεινόμενων έργων, σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα,
θ) την ποιότητα της μελέτης σκοπιμότητας και οικονομικής βιωσιμότητας, καθώς και τα αναμενόμενα εν γένει οφέλη από τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου.

2.6. Επιλέξιμες δαπάνες

17. Επιλέξιμες δαπάνες για την επιχορήγηση είναι οι προϋπολογιζόμενες για την ίδρυση, την κατασκευή και την οργάνωση του Εμπορευματικού Κέντρου που αφορούν:
α) στις ηλεκτρομηχανολογικές και λοιπές εγκαταστάσεις και στο μηχανολογικό εξοπλισμό για τις παρεχόμενες από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου υπηρεσίες,
β) στον εξοπλισμό ηλεκτρονικής διαχείρισης των υποδομών και στις τεχνολογικές υποδομές επικοινωνιών και πληροφορικής,
γ) για τις ΜΜΕ[2], είναι δυνατόν επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι δαπάνες για προκαταρκτικές μελέτες και για συμβουλές οι οποίες συνδέονται με την επένδυση,

---

[2] Όπως ορίζεται στο παράρτημα του κανονισμού 70/2001, μετά την τροποποίησή του από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 364/2004 (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 364/2004 της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 70/2001 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να συμπεριλάβει τις ενισχύσεις για έρευνα και ανάπτυξη, ΕΕ L 63, 28.02.2004, σ. 22).

έως το 50% των πραγματικών δαπανών,
δ) στην κατασκευή έργων υποδομής, όπως οδικών δικτύων, δικτύων αποχέτευσης ομβρίων και ακαθάρτων, δικτύων ηλεκτροφωτισμού και επικοινωνιών, έργων διαμόρφωσης τοπίου με ριζικές ή ήπιες αλλαγές,
ε) στην κατασκευή κτιρίων ή στην εκτέλεση έργων αναβάθμισης, ανακαίνισης, βελτίωσης και επέκτασης υφιστάμενων κτιρίων εξυπηρέτησης Εμπορευματικού Κέντρου,
στ) στην κατασκευή συνδεόμενων κτιρίων και κατασκευή εγκαταστάσεων από την Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου,
ζ) στην κατασκευή εγκαταστάσεων για τη συγκέντρωση, ομαδοποίηση, οργάνωση και ανασύνθεση φορτίων,
η) στην ανάπτυξη ή στη σύνδεση με υφιστάμενα ή προγραμματισμένα δίκτυα συγκοινωνιακής υποδομής διαφορετικών μέσων μεταφοράς, καθώς και στη δημιουργία σταθμού μεταφόρτωσης συνδυασμένων μεταφορών ή στη σύνδεση με αυτόν,
θ) στη δημιουργία χώρων διοίκησης και υποστηρικτικών λειτουργιών, όπως σταθμών εξυπηρέτησης οχημάτων, χώρων ανάπτυξης συστημάτων τηλεματικής και πληροφορικής, χώρων εναπόθεσης φορτίων, χώρων στάθμευσης, τελωνείου, υγειονομικών υπηρεσιών, ξενοδοχείων και εστιατορίων,
ι) στην αγορά καινούργιων μεταφορικών μέσων διακίνησης υλικών και προϊόντων εντός του χώρου του Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και στην αγορά και εγκατάσταση καινούργιου σύγχρονου εξοπλισμού και στην κατασκευή εγκαταστάσεων για τη διακίνηση υλικών και προϊόντων.

18. Ο δικαιούχος υποβάλλει αίτηση για ενίσχυση και η αρμόδια για τη διαχείριση του καθεστώτος αρχή επιβεβαιώνει εν συνεχεία εγγράφως ότι, υπό την αίρεση λεπτομερούς επαλήθευσης, το σχέδιο ικανοποιεί κατ' αρχήν τους όρους επιλεξιμότητας που ορίζονται από το καθεστώς πριν από την έναρξη των εργασιών εκτέλεσης του σχεδίου.

19. Δεν επιτρέπεται η εκποίηση στοιχείων εγκατάστασης και υποδομής του Εμπορευματικού Κέντρου για τα οποία έχει ληφθεί επιχορήγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, πριν από την πάροδο επτά (7) ετών από την είσπραξή της. Επιπλέον, η επένδυση στην σχετική περιοχή πρέπει να διατηρείται τουλάχιστον για πέντε έτη μετά την ολοκλήρωσή της.

2.7. Εποπτεία υλοποίησης επενδυτικού σχεδίου και κυρώσεις για παράβαση όρων

20. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζει τη διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την εποπτεία της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου και των εγκατεστημένων σε αυτό επιχειρήσεων, τα οποία θα εποπτεύουν ιδίως την υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου που έχει υποβάλει η Εταιρεία του Εμπορευματικού Κέντρου για να λάβει επιχορήγηση

21. Αν παραβιασθούν οι όροι της σύμβασης επιχορήγησης, επιβάλλεται ως πρόσθετη κύρωση στην Εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου, πέραν των προβλεπόμενων στο άρθρο 11 του Νόμου κυρώσεων, η επιστροφή με πράξη καταλογισμού της επιχορήγησης που έχει εισπραχθεί.

2.8. Διάρκεια του καθεστώτος

22. Το καθεστώς θα αρχίσει να εφαρμόζεται μετά την έγκρισή του από την Επιτροπή και θα διαρκέσει επί 6 έτη. Οι ενισχύσεις θα αρχίσουν να χορηγούνται από την 1^{η} Ιανουαρίου 2007.

2.9. Σώρευση

23. Επενδύσεις που επιχορηγούνται με βάση τον Νόμο δεν επιτρέπεται να χρηματοδοτούνται με άλλη δημόσια ενίσχυση.

3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

3.1. Χαρακτηρισμός της ενίσχυσης ως κρατικής

24. Όπως ορίζεται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη 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 αν η Συνθήκη ορίζει άλλως.

25. Σύμφωνα με το εν λόγω καθεστώς, η ενίσχυση θα παρέχεται από τις δημόσιες αρχές με κρατικούς πόρους κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

26. Οι επιλεγόμενοι δικαιούχοι θα λαμβάνουν κρατικές συνεισφορές για την κάλυψη του κόστους που προκύπτει από την ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων, ενώ άλλες επιχειρήσεις, τόσο εθνικές όσο και από άλλα κράτη μέλη, οι οποίες ασκούν δραστηριότητες στον ίδιο κλάδο, δεν πρόκειται να λαμβάνουν τέτοιου είδους συνεισφορές. Η ενίσχυση αυτή θα συμβάλει στη δημιουργία ή στην αύξηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων των συγκεκριμένων περιοχών της Ελλάδας και στη βελτίωση της ελκυστικότητάς τους για επενδύσεις.

27. Συγκεκριμένα, όταν ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση επιχείρησης σε σύγκριση προς άλλες επιχειρήσεις οι οποίες ανταγωνίζονται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, οι τελευταίες πρέπει να θεωρηθεί ότι θίγονται από την ενίσχυση αυτή[3]. Στην προκειμένη περίπτωση, το κοινοποιηθέν μέτρο ενισχύει τη θέση των δικαιούχων επιχειρήσεων σε σχέση προς άλλες επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στο ενδοκοινοτικό εμπόριο.

28. Συναφώς, στην περίπτωση ελευθερώσεως σε κοινοτικό επίπεδο ενός τομέα της οικονομίας μπορεί να γίνει λόγος για πραγματικές ή δυνητικές επιπτώσεις των ενισχύσεων επί του ανταγωνισμού, καθώς και για συνέπειές τους στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών[4].

29. Μία από τις δραστηριότητες που θα αναπτύσσονται στα εν λόγω εμπορευματικά κέντρα είναι η παροχή υπηρεσιών σε συνδυασμένες μεταφορές. 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] ελευθέρωσε, από την 1η Ιουλίου 1993, τις συνδυασμένες μεταφορές που αναφέρονται στο άρθρο 1[6] από όλα τα συστήματα ποσοστώσεων και εγκρίσεων.

---

3 Βλ. ιδίως Υπόθεση 730/79 *Philip Morris κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1980, σ. 2671, σκέψη 11· Υπόθεση C-53/00 *Ferring*, Συλλ. 2001, σ. I-9067, σκέψη 21· και Υπόθεση C-372/97 *Ιταλία κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2004, σ. I-3679, σκέψη 44.

4 Βλ. Υπόθεση C-409/00 *Ισπανία κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2003, σ. I-1487, σκέψη 75.

5 ΕΕ L 368, 17.12.1992, σ. 38.

6 "1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών, με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 881/92 (5). Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας

30. Εξάλλου, δεν είναι αναγκαίο η επιχείρηση που λαμβάνει την ενίσχυση να μετέχει η ίδια στο ενδοκοινοτικό εμπόριο. Ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος σε επιχείρηση είναι δυνατόν να βοηθά τη διατήρηση στο ίδιο επίπεδο ή την αύξηση της εγχώριας δραστηριότητας, με συνέπεια να μειώνονται οι δυνατότητες επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλα κράτη μέλη να διεισδύσουν στην αγορά αυτού του κράτους μέλους[7]. Επιπλέον, η ενίσχυση επιχείρησης που μέχρι τότε δεν μετείχε στο ενδοκοινοτικό εμπόριο ενδέχεται να καταστήσει δυνατή τη διείσδυσή της στην αγορά άλλου κράτους μέλους.

31. Όσον αφορά τις λοιπές δραστηριότητες και υπηρεσίες που αναπτύσσονται στα Εμπορευματικά Κέντρα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα κέντρα εφοδιαστικής αφορούν επιχειρηματικές δραστηριότητες που είναι άμεσα ανοικτές στον ανταγωνισμό, ο οποίος είναι μάλιστα έντονος.[8] Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το χαμηλό ποσοστό συγκέντρωσης της εξωτερικής ανάθεσης εργασιών εφοδιαστικής στην Ευρώπη, όπου οι 20 μεγαλύτερες εταιρείες έχουν μερίδιο αγοράς της τάξεως μόνο 33%[9]. Κατά μέσο όρο, το κόστος της εφοδιαστικής αντιπροσωπεύει το 10-15% του τελικού κόστους του τελικού προϊόντος. Στο κόστος αυτό περιλαμβάνονται δαπάνες, όπως το κόστος μεταφοράς και αποθήκευσης. Η παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και των αντίστοιχων αλυσίδων εφοδιασμού αυξάνει τις μεταφορικές ανάγκες. Η εφοδιαστική καθίσταται ολοένα και περισσότερο σημαντική, όχι μόνο εντός της Ευρώπης, αλλά και για τις διεθνείς επιχειρηματικές σχέσεις της Ευρώπης. Ειδικότερα, ο ανταγωνισμός μεταξύ της Ευρώπης, των ΗΠΑ και της Άπω Ανατολής καθίσταται σημαντικός παράγοντας και ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στους μεταφορικούς κόμβους (ιδίως στους θαλάσσιους λιμένες και στους αερολιμένες) και στη μεταφορική ικανότητα των υποδομών.

32. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι το σχέδιο ενισχύσεων που κοινοποιήθηκε συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 και άρα, κατ' αρχήν, απαγορεύεται, εκτός εάν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά με βάση κάποια από τις εξαιρέσεις που προβλέπει η Συνθήκη ή το παράγωγο δίκαιο.

νοούνται ως "συνδυασμένες μεταφορές", οι εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών κατά τις οποίες το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο ή τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή μια διαδρομή διά θαλάσσης όταν η διαδρομή αυτή υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, και διανύουν την αρχική ή τελική οδική διαδρομή:
- είτε ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης του εμπορεύματος και τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και το σημείο εκφόρτωσης του εμπορεύματος για την τελική διαδρομή,
- είτε μέσα σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 150 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, από τον ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης."

7 Βλ. ιδίως Υπόθεση, Υπόθεση C-310/99 *Ιταλία κατά Επιτροπής*, Συλλ. 2002, σ. I-2289, σκέψη 84.

8 Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη - κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα», COM(2006) 336 τελικό.

9 Logistics Value Chain, των L. EEala, D. Andersson και T. Naula (πρόκειται να δημοσιευθεί στην έκδοση Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

3.2. Νομιμότητα του μέτρου

33. Με την κοινοποίηση του Νόμου για τη χορήγηση ενισχύσεων πριν αυτός τεθεί σε εφαρμογή και πριν από τη χορήγηση ενίσχυσης με βάση το καθεστώς, οι ελληνικές αρχές τήρησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν δυνάμει του 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης ΕΚ.

3.3. Συμβιβάσιμο του μέτρου

34. Αφού διαπιστώθηκε ότι το καθεστώς συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, είναι απαραίτητο να εξεταστεί κατά πόσο το μέτρο μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά.

35. Η Επιτροπή εξέτασε το προτεινόμενο μέτρο ενισχύσεων υπό το πρίσμα του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης ΕΚ και των κατευθυντηρίων γραμμών για τις εθνικές περιφερειακές ενισχύσεις 2007-2013[10]. Στην παράγραφο 105 των εν λόγω κατευθυντηρίων γραμμών προβλέπεται ότι οι κατευθυντήριες γραμμές θα εφαρμοστούν για τις περιφερειακές ενισχύσεις που θα χορηγηθούν μετά την 31η Δεκεμβρίου 2006. Οι ελληνικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι ενισχύσεις κατ' εφαρμογή του εν λόγω καθεστώτος δεν θα χορηγηθούν πριν από την απόφαση της Επιτροπής.

36. Από την αξιολόγηση προέκυψαν οι εξής παρατηρήσεις:

- Η ενίσχυση χορηγείται για σχέδια αρχικής επένδυσης, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 34 των κατευθυντηρίων γραμμών της Κοινότητας σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013.
- Οι ελληνικές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση να τηρηθούν το μέγιστο ποσοστό ενίσχυσης και οι όροι που προβλέπονται στο χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων της Ελλάδας για κάθε ενίσχυση που θα χορηγηθεί σύμφωνα με το εν λόγω καθεστώς.
- Οι επιλέξιμες δαπάνες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κατευθυντηρίων γραμμών της Κοινότητας για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα.
- Πληρούται ο όρος να χρηματοδοτεί ο δικαιούχος με ίδιους πόρους τουλάχιστον το 25% της επένδυσης που λαμβάνει ενίσχυση.
- Η ενίσχυση χορηγείται υπό τον όρο της υποχρεωτικής διατήρησης της επένδυσης τουλάχιστον 5 έτη μετά την ολοκλήρωσή της.
- Τηρούνται οι κανόνες σώρευσης των ενισχύσεων.
- Η διάρκεια του καθεστώτος είναι η προβλεπόμενη στον χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων. Το καθεστώς θα παύσει να ισχύει 6 έτη μετά την έγκρισή του από την Επιτροπή, δηλαδή πριν από το τέλος του 2013.
- Τηρείται η αρχή της αναγκαιότητας της ενίσχυσης: ενίσχυση επιτρέπεται να χορηγηθεί μόνον εφόσον ο δικαιούχος υποβάλει αίτηση για ενίσχυση και η αρμόδια για τη διαχείριση του καθεστώτος αρχή επιβεβαιώσει εν συνεχεία εγγράφως ότι, υπό την αίρεση λεπτομερούς επαλήθευσης, το σχέδιο ικανοποιεί κατ' αρχήν τους όρους επιλεξιμότητας που ορίζονται από το καθεστώς, πριν από την έναρξη των εργασιών εκτέλεσης του σχεδίου. Εάν οι εργασίες αρχίσουν πριν

---

[10] Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013, ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13.

από την εκπλήρωση των προϋποθέσεων αυτών, το σχέδιο έργου στο σύνολό του δεν είναι επιλέξιμο για ενίσχυση.

- Τα ανώτατα όρια για μεγάλα επενδυτικά σχέδια που ορίζονται για την εκάστοτε περιοχή στον χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων που δημοσιεύθηκε από την Επιτροπή θα προσαρμοστούν σύμφωνα με την κλίμακα που προβλέπεται στην παράγραφο 67 των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα.
- Θα κοινοποιείται χωριστά στην Επιτροπή κάθε μεγάλο επενδυτικό σχέδιο για το οποίο το προτεινόμενο ποσό της ενίσχυσης υπερβαίνει, σύμφωνα με την κλίμακα που ορίζεται στην παράγραφο 67 των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα, το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσό ενίσχυσης για επένδυση με επιλέξιμη δαπάνη 100 εκατομμύρια ευρώ,.
- Το καθεστώς δεν θα εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν δυσκολίες κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση εταιρειών που αντιμετωπίζουν δυσκολίες.
- Οι ενισχύσεις θα χορηγηθούν μετά την 1η Ιανουαρίου 2007.
- Επιπλέον, οι ειδικοί στόχοι που επιδιώκονται με την ενίσχυση, συγκεκριμένα η ανάπτυξη του τομέα της εφοδιαστικής και των συνδυασμένων μεταφορών, συμπίπτουν με στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών και με γενικούς στόχους που σχετίζονται με την οικονομική μεγέθυνση στην Ευρώπη[11]. Συγκεκριμένα, η Λευκή Βίβλος για την Πολιτική Μεταφορών του 2001 και η ενδιάμεση εξέταση του 2006[12] ενθαρρύνουν τη χρήση σιδηροδρομικών και άλλων φιλικών για το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς ώστε να καταστούν ανταγωνιστικές εναλλακτικές λύσεις αντί των οδικών μεταφορών. Η ίδρυση

---

11 «Η λήψη μέτρων στον τομέα της εφοδιαστικής είναι απαραίτητη για τη διατήρηση και την αύξηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και ευημερίας σύμφωνα με την ανανεωμένη Ατζέντα της Λισσαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση (Πρβλ. Δημιουργία μιας καινοτόμου Ευρώπης, έκθεση της ομάδας ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων για την E&A και την καινοτομία, η οποία συστάθηκε στη συνέχεια της συνόδου κορυφής του Hampton Court, Ιανουάριος 2006.). Η Ευρώπη χρειάζεται να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει στον τομέα των μεταφορών, ενσωματώνοντας την πτυχή της εφοδιαστικής στην οικεία πολιτική μεταφορών. Η προσέγγιση πρέπει να προσανατολίζεται στην αγορά, να περιλαμβάνει τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις, και να δημιουργήσει μια κατάσταση επωφελή για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.» Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη - κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα», COM(2006) 336 τελικό.

12 Λευκή Βίβλος «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών». COM (2001) 370, της 12.9.2001. Ομοίως, στην παράγραφο 1.1. της ανακοίνωσης «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές», Έγγραφο COM (2006) 314 της 22.6.2006, επισημαίνεται ότι: "Οι στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, από τη Λευκή Βίβλο του 1992[1] και τη Λευκή Βίβλο του 2001[2] έως την παρούσα ανακοίνωση, παραμένουν οι ίδιοι: να διαθέτουν οι Ευρωπαίοι αποδοτικά και αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών (…)". Επιπλέον, στο σημείο 9 αναφέρεται ότι "Μια ευρωπαϊκή πολιτική για βιώσιμη κινητικότητα χρειάζεται επομένως να στηριχθεί σε ένα ευρύτερο φάσμα εργαλείων πολιτικής με τα οποία θα επιτευχθεί στροφή προς φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, όπου αυτό είναι ενδεδειγμένο, ειδικά στις μεγάλες αποστάσεις, σε αστικές περιοχές και στους άξονες που παρουσιάζουν συμφόρηση."

εμπορευματικών κέντρων θα βασιστεί σε σχέδιο ανάπτυξης των υφιστάμενων κόμβων επικοινωνιών στην εν λόγω επικράτεια, αλλά και για αξιοποίηση της γενικώς νευραλγικής θέσης της Ελλάδας στον χάρτη επικοινωνιών της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Με τον τρόπο αυτό, τα κέντρα εφοδιαστικής θα προσελκύσουν την κυκλοφορία μέσω συνδυασμένων μεταφορών και θα προωθήσουν τη διαλειτουργικότητα μεταξύ περισσοτέρων του ενός δικτύου μεταφορών.

37. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το κοινοποιηθέν καθεστώς ενισχύσεων συμβιβάζεται με την κοινή αγορά σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχεία α) και γ) της συνθήκης ΕΚ.

4. Απόφαση

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε:

- να θεωρήσει ότι η ενίσχυση συμβιβάζεται με τη συνθήκη ΕΚ.

Εάν η παρούσα επιστολή περιλαμβάνει εμπιστευτικές πληροφορίες, οι οποίες δεν πρέπει να αποκαλυφθούν σε τρίτους, παρακαλείστε να ενημερώσετε σχετικά την Επιτροπή εντός δεκαπέντε εργασίμων ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της. Εάν η Επιτροπή δεν λάβει σχετικό αιτιολογημένο αίτημα εντός της εν λόγω προθεσμίας, θα θεωρήσει ότι συμφωνείτε με την αποκάλυψη σε τρίτους και με τη δημοσίευση ολόκληρου του κειμένου της επιστολής, στη γλώσσα του πρωτοτύπου, στον ιστότοπο: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm .

Το αίτημά σας πρέπει να αποσταλεί με συστημένη επιστολή ή με τηλεομοιοτυπία στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Energy & Transport
Directorate A
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
B-1049 Brussels
Fax No: 0032 (0)2 2964104

Μετά τιμής,

Για την Επιτροπή

Jacques Barrot
Αντιπρόεδρος