

Saopštenje Komisije o pružanju smjernica za državnu pomoć u skladu sa finansiranjem Zajednice za pokretanja autoputeva mora

(Tekst od značaja za EEP)

(2008/C 317/08)

UVOD

1. Bijela knjiga „Evropska saobraćajna politika za 2010: vrijeme za odluku“ od 2001. godine¹ uvodi koncept „autoput mora“ kao visokokvalitetnu uslugu prevoza zasnovanu na pomorskom saobraćaju na kratkoj razdaljini (short sea shipping). Autoputevi mora se sastoje od infrastrukture, objekata i usluga koje se prostiru na najmanje dvije države članice. Autoputevi mora imaju za cilj da premjeste značajan udio prevoza tereta sa drumova na more. Njihovo uspješno sprovođenje će pomoći postizanju dva glavna cilja Evropske saobraćajne politike, odnosno smanjenju zagušenja na putevima i smanjenom uticaju prevoza tereta na životnu sredinu. Srednjoročni pregled Bijele knjige² ukazuje na sve veći problem zagušenja na putevima, koje košta Zajednicu 1% BDP-a, i na prijetnju emisije gasova sa efektom staklene bašte porijeklom iz saobraćaja u odnosu na Kjoto (Kyoto) ciljeve i potvrđuje važnost autoputeva mora.

DODATNA DRŽAVNA POMOĆ ZA PROJEKTE MARKO POLO II „AUTOPUTEVI MORA“

2. Poglavlje 10 Smjernica Zajednice o državnoj pomoći za pomorski saobraćaj³ dozvoljava, pod određenim uslovima, „start-up“ pomoć za nove ili unapređenje usluga pomorskog saobraćaja na kratkoj razdaljini.
3. Drugi „Marko Polo“ program (u daljem tekstu: „Marko Polo II“) uspostavljen Regulativom (EZ) br. 1692/2006 Evropskog parlamenta i Savjeta od 24. oktobra 2006. o uspostavljanju drugog programa „Marko Polo“ za dodjelu finansijske pomoći Zajednice za poboljšanje ekoloških performansi sistema prevoza tereta (Marko Polo II) i stavljanje van snage Regulative (EZ) br. 1382/2003⁴ jedan je od dva finansijska instrumenta Zajednice koji direktno i eksplicitno podržavaju autoputeve mora, kao jedna od pet akcija koje se podržavaju u cilju izbjegavanja saobraćaja i preusmjerenja saobraćaja sa puta. Marko Polo II pruža podršku uglavnom uslugama koje su dijelom autoputeva mora. Ta podrška se pripisuje putem godišnjih poziva za podnošenje predloga (ponuda) usmjerenih na industrijske aktere. Alocirana finansijska podrška je ograničena grantovima dostupnim po programu Marko Polo. Finansiranje za autoputeve mora se takođe može obezbijediti kroz Regionalnu politiku.
4. U skladu sa članom 5 stavu 1 tačka 5 Regulative (EZ) br. 1692/2006, u okviru programa Marko Polo II „Akcije autoputeva mora“ se, pod određenim uslovima, kvalifikuju za finansijsku pomoć Zajednice s

¹ COM(2001) 370.

² COM(2006) 314 konačna: Saopštenje Komisije Savjetu i Evropskom parlamentu „Neka se Evropa kreće – Održiva mobilnost za naš kontinent – Srednjoročni pregled Bijele knjige o saobraćaju 2001Evropske komisije“.

³ Saopštenje Komisije C(2004) 43 (SL C 13, 17.1. 2004. Str. 3).

⁴ SL L 328, 24.11.2006. str. 1.

maksimalnim intenzitetom od 35 % ukupne cijene za uspostavljanje i pružanje usluge prevoza i maksimalnim trajanjem od 60 mjeseci, kako je utvrđeno Dodatkom I, tačkama 1(a) i 2(a) kolone B.

5. Član 7 Regulative (EZ) br. 1692/2006 glasi: finansijska pomoć Zajednice za akcije pokrivene Programom ne sprječava da se tim akcijama dodijeli državna pomoć na nacionalnom, regionalnom ili lokalnom nivou, ukoliko je ta pomoć usklađena sa odredbama utvrđenim Ugovorom i u okviru kumulativnih granica određenim za svaku vrstu akcije navedenu u Prilogu I.
6. Prema članu 7 Regulative (EZ) br. 1692/2006, dakle, organi vlasti država članica mogu dopuniti finansiranje Zajednice alociranjem sopstvenih finansijskih sredstava projektima izabranim u skladu sa kriterijumima i procedurama propisanim tom Regulativom, u okviru gornjih granica navedenih u Regulativi. Cilj člana 7 Regulative (EZ) br. 1692/2006 je da omogući preduzećima zainteresovanim za projekat da računaju na prethodno utvrđeni iznos javnog finansiranja nezavisno od njegovog porijekla. Zapravo, može biti slučaj da finansijska sredstva Zajednice alocirana Regulativom (EZ) br. 1692/2006 nisu dovoljna da obezbijede svim izabranim projektima maksimalnu moguću podršku. U stvari, ukoliko je u datoj godini predstavljen veliki broj projekata, nekim projektima se može dodijeliti ograničeni iznosi finansiranja Zajednice. Dok bi činjenica o postojanju velikog broja izabranih projekata bila znak uspjeha Marko Polo-a II, ovaj uspjeh bi bio ugrožen ukoliko bi uključena preduzeća povukla prijavu ili bila obeshrabrena po pitanju buduće predaje zbog nedostatka javnog finansiranja neophodnog za započinjanje relevantnih usluga. Štaviše, određivanje prethodno utvrđenog iznosa javnog finansiranja na koji se može osloniti je od ključnog značaja za potencijalne ponuđače.
7. U tom kontekstu, Komisija je primijetila da među zainteresovanim stranama i organima vlasti država članica postoje sumnje po pitanju mogućnosti da ovi drugi dodijele komplementarnu državnu pomoć projektima Marko Polo II koji idu dalje (iznad) od onoga što je dozvoljeno za pomorski saobraćaj na kratkoj razdaljini Poglavljem 10 Smjernica Zajednice o državnoj pomoći pomorskom saobraćaju. Zapravo, uslovi za sticanje prava na programe u okviru Smjernica o državnoj pomoći pomorskom saobraćaju su blago drugačiji od onih iz Marko Polo-a II. Smjernice predviđaju maksimalni intenzitet od 30 % operativnih troškova (35 % ukupnih troškova u Marko Polo II) i maksimalno trajanje od tri godine (u poređenju sa pet godina u okviru Marko Polo II). Takve razlike su vjerovatno zbušnjive potencijalne ponuđače za akcije autoputeva mora.
8. Iz gore navedenih razloga, Komisija smatra da bi maksimalno trajanje i intenzitet državne pomoći i finansiranja Zajednice za projekte koji su izabrani u skladu sa Regulativom trebalo da budu isti. Stoga, na osnovu člana 87 stava 3 tačke c Ugovora, u odsustvu finansiranja Zajednice, ili u mjeri u kojoj nije pokriveno finansiranjem Zajednice, Komisija će odobriti državnu pomoć za započinjanje (strat-up) projekata Marko Polo II „Autoputevi mora“ sa maksimalnim intenzitetom od 35 % operativnih troškova i maksimalnim trajanjem od pet godina⁵. Isto će se odnositi na projekte izabrane pod Marko Polo II ali za koje je finansiranje konačno obezbijeđeno kroz Evropski regionalni razvojni fond (ERDF)⁶ ili Kohezioni fond⁷.

⁵ Treba obratiti pažnju da je odredba sadržana u Dodatku I(2)(b) Regulative Marko Polo II (o granicama finansiranja zasnovanim na teretu koji se prebacuje sa puta) odnosi na finansiranje Zajednice ali ne na komplementarnu državnu pomoć koja se tretira u ovom saopštenju.

⁶ Regulativa (EZ) br. 1080/2006 od 5. jula 2006. (SL L 210, 31.7.2006. str. 1).

⁷ Regulativa (EZ) br. 1080/2006 od 11.7.2006. str. 79).

9. Pomoć za pokretanje poslovanja kad su u pitanju operativni troškovi ne može prelaziti gore pomenuti period trajanja i intenzitet, nezavisno od izvora finansiranja. Pomoć ne može biti kumulirana sa naknadom javne usluge. Komisija takođe podsjeća da isti troškovi koji ispunjavaju kriterijume ne mogu imati koristi od dva finansijska instrumenta Zajednice.
10. Države članice će morati da obavijeste Komisiju o državnoj pomoći koju namjeravaju dodijeliti na osnovu postojećeg saopštenja projektima odabranim na osnovu Regulative (EZ) br. 1692/2006.

KOMPLEMENTARNA DRŽAVNA POMOĆ ZA TEN-T PROJEKTE „AUTOPUTEVI MORA“

11. Član 12 stav a Odluke br. 1692/96/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 23. jula 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj trans-evropske saobraćajne mreže⁸ predviđa uspostavljanje „Autoputeva mora“ koncentrišući tokove tereta na morske logističke rute (puteve) na takav način da unaprijedi postojeće morske veze ili uspostavi nove održive redovne i česte morske veze za prevoz dobara između država članica kako bi se smanjila zakrčenja i/ili poboljšao pristup perifernim i ostrvskim regionima i državi. Trans-evropska mreža autoputeva mora se mora sastojati od objekata i infrastrukture koji obuhvataju barem dvije luke u dvjema različitim državama članicama.
12. Smjernice Zajednice za razvoj trans evropske saobraćajne mreže tiču se podrške Zajednice razvoju infrastrukture, uključujući i slučaj autoputeva mora. Međutim, druga alineja člana 12 stav a tačka (5) Odluke br. 1692/96/EZ, uključuje mogućnost davanja podrške od strane Zajednice za pomoć za osnivanje projekta, ne dovodeći u pitanje članove 87 i 88 Ugovora. Ova podrška može biti dodijeljena u mjeri za koju se procijeni da je neophodna za finansijsku održivost projekta. Zapravo, može se desiti slučaj da predloženi konzorcijum luka pretrpi gubitke pri uspostavljanju (start-up) u okviru perioda pokretanja usluga autoputeva mora.
13. Podrška za pokretanje poslovanja (start-up) na osnovu Smjernica Zajednice za razvoj trans-evropske saobraćajne mreže je ograničena na „propisno opravdane kapitalne troškove“, koji se shvataju kao podrška investiciji. Ovo može uključiti amortizaciju brodova dodijeljenih uslugi⁹. U skladu sa Smjernicama Zajednice za razvoj trans-evropske saobraćajne mreže, podrška za pokretanje poslovanja (start-up) je ograničena na dvije godine sa maksimalnim intenzitetom od 30 %.
14. U okviru TEN-T projekata, države članice mogu obezbijediti finansijska sredstva u mjeri u kojoj finansijska sredstva Zajednice nisu dostupna. U slučaju start-up pomoći špediterskim uslugama drugi stav člana 12a(5) Odluke br. 1692/96/EZ predstavlja osnov za pravila državne pomoći sadržana u Ugovoru. Međutim, druga alineja člana 12, stav a, tačka 5 Odluke br. 1692/96/EZ poziva se na odredbe Ugovora o državnoj pomoći. Stoga, države članice mogu obezbijediti državnu pomoć u mjeri u kojoj finansiranje Zajednice nije dostupno, ali pritom moraju poštovati pravila o državnoj pomoći. S obzirom na to da su po pitanju pomoći pomorskom saobraćaju na kratkoj razdaljini smjernice o primjeni pravila državne pomoći date u Poglavlju 10 Smjernica o državnoj pomoći pomorskom saobraćaju, posljednje pomenuto se odnosi na komplementarnu državnu pomoć. Smjernice Zajednice o državnoj pomoći pomorskom saobraćaju, međutim, dozvoljavaju pomoć investiciji sa maksimalnim intenzitetom od 10 % tokom tri godine. Kao rezultat toga, ukoliko je projekat autoputa mora izabran

⁸ SL L 228, 9.9.1996. str. 1.

⁹ Vademecum od 28. februara 2005. izdat zajedno sa pozivom za podnošenje ponuda za TEN-T 2005; stav 4.3 (Start-up pomoć koja se odnosi na kapitalne troškove)

kao TEN-T projekat, ali mu nije dodijeljena maksimalna podrška Zajednice investiciji, npr. 30 % tokom dvije godine, može se desiti da javna podrška ne dostigne maksimalni mogući iznos, ako nacionalna državna pomoć ne može ići preko 10% u tri godine odobrenih Smjernicama Zajednice o državnoj pomoći pomorskom saobraćaju. Nadalje, razlika u maksimalnom trajanju ove dvije šeme (dvije godine po Odluci br. 1692/96/EZ i tri godine po Smjernicama Zajednice o državnoj pomoći pomorskom saobraćaju) može izazivati nesigurnosti i zabunu. Zarad jasnoće i u cilju omogućavanja prethodno utvrđene javne podrške preduzećima koja učestvuju u projektu autoputevi mora TEN-T, maksimalni intenzitet i trajanje komplementarne državne pomoći koju dodjeljuju države članice treba da budu isti kao maksimalni intenzitet i trajanje finansiranja Zajednice.

15. Iz gore navedenih razloga, na osnovu člana 87 stav 3 tačka (c) Ugovora, u odsustvu finansiranja Zajednice start-up pomoći za dio koji nije pokriven finansiranjem Zajednice, Komisija će odobriti državnu pomoć investiciji sa maksimalnim intenzitetom od 30% i maksimalnim trajanjem od dvije godine projektima koji odgovaraju članu 12a Odluke 1692/96/EZ i koji su izabrani u skladu sa procedurom propisanom Regulativom (EZ) br. 680/2007 Evropskog parlamenta i Savjeta od 20. juna 2007. godine koja propisuje opšta pravila za dodjeljivanje finansijske pomoći Zajednice u oblasti trans-evropskih saobraćajnih i energetske mreže¹⁰. Isto će se primjenjivati gdje države članice odluče da finansiraju projekat kroz Evropski fond za regionalni razvoj ili Kohezioni fond.
16. Start-up pomoć investicijama ne može prelaziti trajanje i intenzitet iz ove tačke, nezavisno od izvora finansiranja. Ne može se kumulirati uz naknadu javne usluge. Takođe za ovaj slučaj, Komisija podsjeća da isti troškovi koji ispunjavaju kriterijume ne mogu koristiti dva finansijska instrumenta Zajednice.
17. Države članice će morati da obavijeste Komisiju o državnoj pomoći koju namjeravaju da dodijele na osnovu ovog saopštenja projektima odabranim po Regulativi (EZ) br. 680/2007.

PRIMJENA

18. Komisija će primjenjivati smjernice date u ovom saopštenju od prvog dana nakon njenog objavljivanja u Službenom listu.

¹⁰ SL L 162, 22.6.2007., str. 1