

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 17. července 2013

o státní podpoře SA.33412 (12/C) (ex 11/N), kterou Itálie hodlá poskytnout pro rozvoj logistických řetězců a zlepšování intermodality

(oznámeno pod číslem C(2013) 4392)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2013/487/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

pro rozvoj logistických řetězců a zlepšování intermodality formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

(4) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek.

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

(5) Itálie zaslala své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem datovaným dne 9. srpna 2012.

po vyzvání zúčastněných stran, aby podle výše uvedených ustanovení předložily své připomínky ⁽¹⁾, a s ohledem na tyto připomínky,

(6) Některé zúčastněné strany zaslaly své připomínky dopisy ze dne 15., 30. a 31. října 2012. Komise dne 19. prosince 2012 předala tyto připomínky italským orgánům a požádala je o odpověď. Italské orgány zaslaly své připomínky dopisem ze dne 16. ledna 2013.

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

2.1. Souvislosti

(1) Elektronickým oznámením ze dne 27. července 2011 italské orgány v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU oznámily Komisi svůj záměr změnit režim podpory, jehož cílem je povzbudit přesun nákladní dopravy ze silnic na moře. Toto oznámení bylo zaevidováno pod číslem případu SA.33412.

(7) Opatření stanoví změnu režimu státní podpory, který má podpořit přesun nákladní dopravy ze silnic na moře. Subvence budou poskytnuty silničním dopravcům, kteří namísto silniční dopravy využívají stávající nebo nové námořní trasy.

(2) Schůzka útvarů Komise a zástupců italských orgánů se uskutečnila dne 14. září 2011. Po tomto setkání Komise ve dnech 23. září 2011, 9. prosince 2011, 7. března 2012 a 16. května 2012 požádala o dodatečné informace ohledně oznámené změny. Italské orgány poskytly požadované informace dne 19. října 2011, 9. listopadu 2011, 11. ledna 2012, 19. března 2012 a 12. června 2012.

(8) Původní režim podpory byl Komisí schválen dne 20. dubna 2005 pro období od 1. ledna 2007 do 31. prosince 2009 (dále jen „rozhodnutí z roku 2005“) ⁽³⁾.

(3) Dopisem ze dne 25. července 2012 sdělila Komise Itálii své rozhodnutí zahájit ve věci změny režimu podpory

(9) V rámci tohoto režimu měli silniční dopravci, jež byli příjemci podpory, povinnost zachovat stejný počet jízd nebo stejné množství přepravovaného zboží jako v subvencovaném období i v dalších třech letech po ukončení podpory ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 301, 5.10.2012, s. 49.

⁽²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 1.

⁽³⁾ Státní podpora č. 496/2003, Úř. věst. C 79, 1.4.2003, s. 26.

⁽⁴⁾ Srv. body 7, 21, 28 a 29 rozhodnutí z roku 2005.

- (10) Ve 26. bodě odůvodnění rozhodnutí z roku 2005 se italským orgánům ukládá povinnost pravidelně informovat Komisi o dalším vývoji a dopadu podpor na politiku v oblasti dopravy a životního prostředí.
- (11) Komise obdržela prováděcí zprávu, v níž se vyzdvihují hlavní trendy na trhu v letech 2007 až 2009 a zdůrazňuje se potřeba prodloužit dobu platnosti původního režimu o dva roky.
- (12) Ve zprávě se mimo jiné upozorňuje na tyto aspekty:

- a) celková částka skutečně přidělených podpor byla menší, než se předpokládalo a bylo schváleno v rozhodnutí z roku 2005;
- b) během předmětného období byl zaznamenán stálý nárůst počtu jízd na vnitrostátních trasách, jak dokládá tabulka níže:

Četnost	2007	2008	2009
Vnitrostátní trasy	325 819	349 406	372 110
Trasy v EU ⁽¹⁾	136 030	139 722	107 203
Celkem	461 849	489 128	479 313

⁽¹⁾ Jedná se převážně o jízdy do Španělska a zpět.

Z údajů poskytnutých italskými orgány vyplývá, že propad jízd zaznamenaný v roce 2009 u tras v EU, který implicitně znamenal snížení veřejných prostředků, je přímým důsledkem hospodářského zpomalení, jež těžce dopadlo na celý trh.

- c) Pokud jde o množství zboží, tedy trvalý nárůst na vnitrostátních trasách a pokles na trasách v EU, je vývoj podobný. Celkový objem zboží však v daném období trvale rostl.
- d) Podle prognóz by v roce 2010 měl být celkový počet jízd 564 519.

2.2. Cíl režimu podpor

- (13) Jak je uvedeno ve 3. bodě odůvodnění, cílem režimu je podpořit přechod na jiný druh dopravy zboží, tj. přesun nákladní dopravy ze silnic na moře.

2.3. Vnitrostátní právní základ

- (14) Režim podpor je založen na těchto ustanoveních:
- a) ustanovení čl. 3 odst. 2c dekretu-zákona č. 209 ze dne 24. září 2002 v pozměněném znění zákona č. 265 ze dne 22. listopadu 2002;
- b) dekretu prezidenta republiky č. 205 ze dne 11. dubna 2006;
- c) ustanovení čl. 2 odst. 250 zákona č. 191 ze dne 23. prosince 2009;
- d) dekretu Ministerstva infrastruktury a dopravy ze dne 31. ledna 2011, kterým se schvaluje prodloužení na rok 2010; odpovídající dekret pro rok 2011, jehož vydání je závislé na schválení Komisí, byl již odsouhlasen. V rámci formálního vyšetřovacího řízení se Itálie nicméně zavázala zkrátit dobu prodloužení o jeden rok.

2.4. Rozpočet

- (15) Výše celkového rozpočtu pozměněného návrhu je 60 milionům EUR (30 milionů EUR na rok 2010 a 30 milionů EUR na rok 2011).

2.5. Doba trvání

- (16) Italské orgány oznámily změnu režimu jeho prodloužením o dva roky (2010 a 2011). Potvrdily také, že v letech 2010 a 2011 nebyla doposud poskytnuta žádná podpora na provoz námořních služeb a že opatření bude realizováno až po jeho schválení ze strany Komise.

2.6. Změny režimu státních podpor

- (17) Změny oznámené italskými orgány se týkají:
- a) prodloužení režimu státní podpory na roky 2010 a 2011;
- b) nového celkového příspěvku ve výši 60 milionů EUR, tj. 30 milionů EUR na každý rok prodloužení.
- (18) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení se Itálie zavázala zkrátit dobu prodloužení ze dvou let na pouhý jeden rok.
- (19) Italské orgány potvrdily, že v době prodloužení nedojde k provádění doprovodných opatření schválených v rozhodnutí z roku 2005.

2.7. Odůvodnění změny

- (20) Italské orgány vysvětlily, že splnění cíle původního režimu spočívajícího ve stabilizaci přechodu na jiný druh dopravy a v dalším rozvoji subvencovaných tras bylo ohroženo v důsledku hospodářské krize.
- (21) Během formálního vyšetřovacího řízení se Itálie rovněž zavázala prodloužit o další rok dobu následného komerčního provozu dopravních služeb bez podpor.

2.8. Kumulace

- (22) Kumulace s regionálními příspěvky určenými ke stejnému účelu je povolena až do 30 % celkových dopravních nákladů.

2.9. Příjemci podpory

- (23) O subvence v rámci režimu mohou žádat všichni silniční dopravci v Unii, včetně dočasných a trvalých sdružení a sdružení dopravců, která na nákladních lodích přepravují vlastní vozidla a karavany (za případného doprovodu příslušných řidičů), aby využili zvláštní námořní trasy uvedené v dekretu ministra infrastruktury a dopravy.

2.10. Forma a intenzita podpory

- (24) Režim předpokládá poskytnutí nenávratného příspěvku, jehož výše se odvíjí od rozdílu mezi vnějšími náklady na silniční a námořní dopravu.
- (25) Výpočet rozdílu se zakládá na aktualizované studii realizované sdružením „Amici della terra“⁽⁵⁾. Mezi činitele, které se při těchto výpočtech zohledňují, patří skleníkový plyn, znečištění ovzduší, hluk, dopravní zácpy a nehody. Tato studie byla aktualizována na základě výsledků z prvního období fungování režimu podpory. V udržitelných sociálních nákladech a nákladech na životní prostředí se při využití „mořské dálnice“ namísto silniční dopravy ušetřilo 411 milionů EUR.
- (26) Ze studie vyplývá, že úsek o délce 100 km, který po silnici urazí plně naložené nákladní vozidlo o délce 14 metrů, vygeneruje vnější náklady ve výši přibližně 212,58 EUR, zatímco vnější náklady na stejný úsek na moři se odhadují na zhruba 79,37 EUR. Z toho plyne, že rozdíl ve výši 133,21 EUR připadající na úsek o délce

100 km představuje průměrnou hodnotu, kterou je nutné vzít za základ úlev, jež je třeba silničním dopravcům přiznat za využívání „mořských dálnic“. Tato hodnota se mění v závislosti na konkrétních tržních podmínkách, jež panují na jednotlivých stanovených trasách.

2.11. Postup

- (27) Příjemci musí realizovat určitý počet jízd, který bude každoročně pevně stanoven pro každou trasu. Podniky žádající o podporu budou muset každý rok realizovat alespoň 80 jízd na každé trase.
- (28) Vedle této základní podpory se plánuje doprovodný příspěvek přiznávaný subjektům, které překročí 1 600 jízd za rok na každé trase. Překročit maximální procentní sazbu intenzity podpory ve výši 30 % však nebude povoleno. Smyslem doprovodného příspěvku je povzbudit vytváření sdružení a nárůst míry využití lodí používaných k přepravě zboží.
- (29) Způsobitelné námořní trasy budou určeny ministerským dekretem na základě těchto kritérií:
- způsobitelnost námořní trasy k usnadnění přesunu trvalého množství dopravy ze silnic na moře;
 - způsobitelnost námořní trasy snižovat přetížení vnitrosíťové silniční sítě;
 - předvídatelnost zlepšování kvality životního prostředí dosažitelného díky využívání námořní trasy namísto odpovídajícího silničního úseku.
- (30) Nové námořní trasy se vyberou z tras, které dnes nejsou dostatečně využívány.
- (31) Žádosti musí obsahovat závazek příjemců, že zachovají stejný počet realizovaných jízd nebo stejné množství přepravovaného zboží jako v subvencovaném období i v dalších třech letech po ukončení podpory. Během šetření Komise týkajícího se předmetného opatření prodloužila Itálie výše uvedené tříleté období o jeden rok.
- (32) K poskytnutí příspěvků dojde pouze za předpokladu, že úroveň poplatků se až na přízpusobením se míře inflace nezmění.

⁽⁵⁾ P.L. Lombard e A. Malocchi, Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto (Plavba a životní prostředí. Srovnání vnějších nákladů u jiných druhů dopravy), Milano, Franco Angeli. V této souvislosti Komise zdůrazňuje, že existují ještě jiné způsoby výpočtu jednotlivých druhů dopravy, mimo jiné způsob používaný Komisí v rámci projektů Marco Polo: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf>

- (33) K poskytnutí příspěvků může dojít i zpětně v závislosti na vyhodnocení příslušných dokumentů a v mezích dostupných finančních prostředků určených k tomuto zvláštnímu účelu. Pokud by poskytované příspěvky překročily výši každoročně dostupných prostředků, bude míra příspěvku určena příslušným ministerským opatřením.

3. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

3.1. Existence podpory

- (34) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise předběžně domnívala, že pozměněný režim poskytuje výhodu silničním dopravcům a představuje na této úrovni státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
- (35) Komise se nadto domnívala, že změnou režimu by rovněž mohli být nepřímo zvýhodněni provozovatelé, kteří silničním dopravcům poskytují služby námořní dopravy.

3.2. Slučitelnost podpory

- (36) Pokud jde o slučitelnost podpory, Komise nejprve poznamenala, že původní režim byl prohlášen za slučitelný s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.
- (37) Podotkla nicméně, že oznámená změna režimu se zdá být v rozporu s podmínkou uvedenou v rozhodnutí z roku 2005, podle které se silniční dopravci, kteří využívali původně schválený režim, zavázali zachovat stejný počet jízd nebo stejné množství přepravovaného zboží jako v subvencovaném období i v dalších třech letech po ukončení režimu, aniž by nadále dostávali podporu.
- (38) Komise také konstatovala, že jestliže by společnosti poskytující námořní dopravu silničním dopravcům měly být považovány za příjemce podpory, i když nepřímo⁽⁶⁾, musela by rovněž posoudit slučitelnost této podpory na základě bodu 10 pokynů Společenství pro státní podporu námořní dopravě (dále jen „pokyny pro námořní dopravu“)⁽⁷⁾.
- (39) Vzhledem k tomu, že v tomto případě by se z podpory poskytnuté námořním dopravcům financovaly stávající tratě, čímž by se překročilo tříleté období uvedené v pokynech pro námořní dopravu, vznesla Komise pochybnosti ohledně slučitelnosti změněného režimu s vnitřním trhem.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (40) Komise obdržela připomínky od třech sdružení dopravců, tj. CETM, ANITA a *Short Sea Promotion Centre* (Středisko pro podporu námořní dopravy pro krátké vzdálenosti).
- (41) Zúčastněné strany v podstatě sdílí názor Itálie ohledně hospodářského zpomalení a jeho obecných dopadů na činnosti v dopravě.
- (42) Třetí strany především zdůraznily dopad hospodářského zpomalení na dopravu v odvětví a naznačily, že jeho rozsah znemožnil další zvyšování úrovně intermodální dopravy, jak bylo původně plánováno.

5. PŘIPOMÍNKY ITÁLIE

- (43) Připomínky Itálie k rozhodnutí o zahájení řízení jsou shrnuty níže.
- (44) Itálie zaprvé prohlásila, že silniční dopravci se zavázali zachovat stejnou úroveň dopravy po uplynutí podpory v naprosto jiné situaci na trhu. Vzhledem k tomu, že dopady ani doba trvání krize se tehdy nedaly předvídat, by měla Komise vzít v úvahu výjimečné okolnosti, jež si vynutily oznámenou změnu režimu.
- (45) Ke stabilizaci intermodální přepravy mělo podle očekávání dojít v okamžiku navýšení námořní dopravy co do počtu jízd a množství tun v roce 2011 v porovnání s rokem 2007 o třetinu. Tato předem stanovená hodnota byla odhadnuta na základě studie vypracované v červnu 2002 společnostmi CETENA a COFIR, jež byla součástí „zvláštního výzkumného programu o rozvoji námořní a říční kabotáže“.
- (46) Od druhé poloviny roku 2008 však hospodářské zpomalení dopadlo na silniční dopravce, kteří byli příjemci podpory v rámci režimu, jehož realizace ještě probíhala, což jim ztížilo stabilizaci intermodální dopravy na požadovaných úrovních. Komise by zejména měla zohlednit propad v počtu jízd a množství tun zapříčiněný snížením počtu uzavřených smluv a hospodářským útlumem.
- (47) Itálie na podporu oznámené změny zadruhé zdůraznila, že rozpočet nebyl během provádění původního režimu plně vyčerpán, a výše finančních prostředků požadovaných pro oznámenou změnu se tak pohybuje ještě v rámci rozpočtu původního.

⁽⁶⁾ Viz 33. bod odůvodnění.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3.

- (48) Zatřetí by Komise měla zohlednit skutečnost, že žádná ze zúčastněných stran nevznesla ani vnitrostátně ani na úrovni Unie žádné připomínky, což je třeba považovat za doklad toho, že nedošlo k nezákonnému narušení hospodářské soutěže.
- (49) A nakonec Itálie prohlásila, že kvalifikace možných přínosů opatření na úrovni lodních společností jako podpory ve smyslu článku 107 SFEU by nutně znamenala, že Komise hodnotila také účinky opatření na jiné související činnosti, např. činnosti údržby přístavních mol, činnosti námořních agentů a provozovatelů přístavů. Podle italských orgánů by takový přístup protirečnil jak předcházející praxi, tak judikatuře.
- (50) Aby Itálie rozptýlila obavy Komise ohledně slučitelnosti oznámeného prodloužení, zavázala se v rámci formálního vyšetřovacího řízení k této změně oznámeného opatření: zkrácení doby trvání prodloužení ze dvou let na jeden rok a následnému dodatečnému ročnímu prodloužení závazku komerčního provozu dopravních služeb bez podpor.
- (55) V předmětném případě byly veřejné finanční prostředky na navrženou změnu poskytnuty státem a ze státních prostředků. Tím opatření zvýhodňuje určité podniky, a je proto selektivní.

6. VYJÁDRĚNÍ ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (51) Dopisem ze dne 16. ledna 2013 zaslaly italské orgány Komisi svoje vyjádření k připomínce zúčastněných stran v rámci formálního vyšetřovacího řízení.
- (52) Italské orgány vyjádřily podporu především připomínce předloženým třemi výše uvedenými dopravci, a to zejména pokud jde o neexistenci nezákonného narušení hospodářské soutěže a kvalifikaci možného zvýhodnění na úrovni námořních dopravců.
- (56) Komise se domnívá, že navržená změna poskytuje silničním dopravcům provozujícím činnosti způsobilé k podpoře v rámci režimu hospodářskou výhodu tím, že je zprošťuje části provozních nákladů.
- (57) Kromě toho Komise podotýká, že takto změněný režim podpory, přestože je přímo zaměřený na silniční dopravce, nepopíratelně povede ke zvýšení poptávky na trhu po určitých námořních službách, a tak i ke zvýšení příjmů, které z nich plynou. Závěrem Komise proto je, že změněný režim poskytuje hospodářskou výhodu na úrovni námořních společností.

7. POSOUZENÍ PODPORY

7.1. Existence podpory

- (53) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU jsou podpory poskytované státem nebo ze státních prostředků v jakékoliv formě, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, pokud jimi je dotčen obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, pokud výjimky v uvedené Smlouvě nestanoví jinak.
- (54) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. K určení toho, zda oznámené opatření představuje státní podporu podle uvedeného článku, musí být proto splněna všechna kritéria. Finanční podpora musí:
- (58) Pokud podpora poskytnutá členskými státy posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v obchodě uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tento obchod je dotyčnou podporou ovlivněn⁽⁸⁾. Postačuje skutečnost, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži⁽⁹⁾. V daném případě příjemci podpory konkurují jiným podnikům v rámci Unie. Z toho plyne, že oznámené opatření může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod na vnitřním trhu.

⁽⁸⁾ Viz konkrétně: věc Philip Morris Holland v. Komise, C-730/79, Recueil 1980, s. 2671, bod 11; věc Ferring, C-53/00, Recueil 2001, s. I-9067, bod 21; věc Italská republika v. Komise, C-372/97, Sb. rozh. 2004, s. I-3679, bod 44.

⁽⁹⁾ Věc Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, Recueil 1998, s. II-717.

(59) Vzhledem k výše uvedenému se Komise domnívá, že změna režimu představuje podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU jak na úrovni silničních dopravců, tak na úrovni námořních společností.

7.2. Zákonnost podpory

(60) Opatření nebylo realizováno před jeho formálním schválením ze strany Komise. Komise konstatuje, že podpora bude v rámci prodlouženého režimu vyplacena pouze po jejím schválení. Italské orgány tím splnily závazek neprovádět zamýšlená opatření podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

(61) Vzhledem k tomu, že oznámené prodloužení se týká již uplynulého období, Komise současně konstatuje, že jakýkoliv nárůst poptávky po námořních službách v důsledku režimu nastal nutně v okamžiku využití těchto služeb.

7.3. Slučitelnost podpory

(62) Komise konstatuje, že jedinou změnou předchozího režimu je jeho prodloužení a následné dodatečné financování. Žádné doplňkové opatření nebude v souvislosti s prodloužením subvencováno. Při srovnání s režimem, který Komise posoudila v rozhodnutí z roku 2005, zůstaly všechny ostatní prvky beze změny.

(63) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení se Itálie zavázala zkrátit dobu prodloužení ze dvou let na pouhý jeden rok. Dále se zavázala k dodatečnému ročnímu prodloužení závazku následného komerčního provozu dopravních služeb bez podpor.

(64) V bodě 10 pokynů pro námořní dopravu jsou vymezena jednotlivá kritéria hodnocení slučitelnosti opatření, které má zlepšit intermodální řetězec a zabránit dopravním zácpám na silnicích. V daném případě má Komise nicméně za to, že tyto podmínky je zapotřebí posoudit ve světle konkrétních okolností daného případu (změna stávajícího režimu, který byl již přímo schválen podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU) a zvláštní situace, která výrazně změnila podmínky na trhu, jež existovaly v době původního schválení režimu ze strany Komise.

7.3.1. *První podmínka: trvání podpory nesmí překročit tři roky a jejím cílem musí být financování námořní služby, která spojuje přístavy umístěné na území členských států*

(65) V tomto případě Itálie poskytla dostatečné důkazy o tom, že hospodářská krize měla na fungování dopravních služeb citelný dopad, který způsobil, že závazek příjemců, že po uplynutí původního tříletého financování budou služby provozovat komerčním způsobem, nemohl být splněn⁽¹⁰⁾. Itálie se mimo jiné zavázala k ročnímu prodloužení závazku ohledně komerčního provozování služeb. Režim rovněž bezesporu slouží financování námořních služeb spojujících přístavy Unie.

(66) Ačkoliv celková doba trvání změněného režimu jsou čtyři roky, má Komise za to, že vzhledem ke zvláštním okolnostem tohoto případu je odůvodněné považovat takto omezené prodloužení za jsoucí v souladu s výše uvedenou podmínkou.

7.3.2. *Druhá podmínka: povaha služby musí umožňovat, aby silniční doprava (zejména zboží) mohla být zcela nebo částečně nahrazena námořní dopravou, aniž by námořní doprava byla odkloněna v rozporu se společným zájmem*

(67) Jak bylo uvedeno výše, subvencovaný režim slouží podpoře námořní přepravy zboží tím, že přispívá na provozní náklady spojené s přepravou nákladů po moři.

(68) Komise přihlíží také k relativně omezenému rozpočtu spojenému s oznámenou změnou.

(69) Komise se proto domnívá, že opatření napomáhá plnit cíl Unie a že případné narušení hospodářské soutěže způsobené podporou bude kompenzováno větším přínosem tohoto režimu, který umožní přesunout nákladní dopravu ze silnice na moře, čímž napomůže

⁽¹⁰⁾ V této souvislosti je třeba poznamenat, že pokyny pro námořní dopravu a pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13) se rozcházejí v tom, že v případě obdobných režimů, které mají podpořit přesun dopravy ze silnic na železnici, není uložena žádná mez ve výši tří let. Komise proto při revizi pokynů pro námořní dopravu upřesní, že za určitých podmínek lze krátkodobé státní podpory námořní dopravy prohlásit za slučitelné na období delší než tři roky.

přechodu na jiný druh dopravy směrem k udržitelnějšímu systému dopravy. Komise se proto domnívá, že příslušná změna se týká režimu podpor, který umožní, aby se buď veškerá silniční doprava, nebo její část přesunula ze silnic na moře a aby námořní doprava nebyla odkláněna v rozporu se společným zájmem.

7.3.3. *Třetí podmínka: podpora se musí týkat podrobného projektu s předem stanoveným dopadem na životní prostředí, který se týká nové trasy nebo zlepšení kvality služeb na již stávající trase, případně sdružuje různé majitele lodí. V rámci jednoho projektu smí být financována pouze jedna trasa, přičemž projekt nelze obnovit, prodloužit ani zopakovat*

(70) Výše podpory byla vypočtena tak, aby námořním službám uhradila vnější náklady, které jim oproti konkurenčním službám silniční dopravy vznikají. Výše příspěvku na jednu jízdu odpovídá rozdílu mezi vnějšími náklady u silniční a námořní dopravy. Výpočet rozdílu se zakládá na aktualizované studii vypracované sdružením „Amici della terra“. Mezi činitele, které se při těchto výpočtech zohledňují, patří skleníkové plyny, znečištění ovzduší, hluk, dopravní zácpy a nehody. Komise upozorňuje, že studie jasně dokládá, že tento intermodální projekt zaměřený na přesun dopravy ze silnic na moře přinese značné úspory, pokud jde o vnější náklady.

(71) Komise se domnívá, že plánovaná výše podpor se zakládá na přiměřené komparativní analýze vnějších nákladů u obou způsobů dopravy a že se omezuje na příspěvek nezbytný k povzbuzení přechodu na námořní služby. Podpora se tudíž týká realizace podrobného projektu s předem stanoveným dopadem na životní prostředí.

(72) Pokud jde o podmínku, že se projekt musí týkat pouze nových tras nebo zlepšení kvality stávajících služeb, Komise konstatuje, že režim byl již přímo schválen podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Proto posouzení oznámeného prodloužení režimu podle této podmínky pokynů pro námořní dopravu není relevantní, neboť změna se bude nutně týkat tras, které již obdržely finanční prostředky v rámci stávajícího režimu.

(73) Stejně jako v původním režimu si příjemci budou moci vybrat nejlevnější námořní trasu a u předem vybraných tras provozovatele s nejvíce konkurenční nabídkou. Tím se zajistí, že mezi provozovateli námořních služeb

nebude docházet k diskriminaci. Komise se proto domnívá, že tato podmínka je splněna.

7.3.4. *Čtvrtá podmínka: účelem podpory musí být pokryt provozní náklady dotčené služby do výše 30 %*

(74) Subvence přidělené vybraným projektům jsou omezeny na 30 % provozních nákladů.

7.3.5. *Pátá podmínka: podpora musí být poskytnuta na základě transparentních kritérií použitých nediskriminačním způsobem na majitele lodí se sídlem v Unii. Za běžných podmínek musí být podpora poskytnuta na projekt vybraný orgány členského státu prostřednictvím nabídkového řízení v souladu s platnými předpisy Unie*

(75) Komise konstatuje, že kritéria pro poskytnutí podpory jsou transparentní a na majitele lodí se sídlem v Unii jsou použita nediskriminačním způsobem.

7.3.6. *Šestá podmínka: služba, která je předmětem projektu, musí být komerčně životaschopná i po uplynutí období, v jehož průběhu je způsobilá pro veřejnou podporu*

(76) Jak bylo uvedeno výše, hospodářské zpomalení zabránilo silničním dopravcům ve stabilizaci intermodální dopravy na dosažených úrovních. Z tohoto důvodu nebylo možné dosáhnout životaschopnosti projektů po třech letech jejich subvencování. Komise nicméně zohledňuje skutečnost, že se Itálie zavázala o jeden rok prodloužit závazek příjemců, že po čtyřech letech subvencování přejdou na komerční způsob provozu. Komise se proto domnívá, že tato podmínka je splněna.

7.3.7. *Sedmá podmínka: podporu nelze kumulovat s vyrovnávacími platbami za závazek veřejné služby (závazky nebo smlouvy)*

(77) Jak bylo uvedeno výše, podporu nelze kumulovat s vyrovnávacími platbami za závazek veřejné služby.

8. ZÁVĚR

(78) Komise proto dospěla k závěru, že změna režimu jeho prodloužením o jeden rok je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Opatření podpory pro rozvoj logistických řetězců a zlepšování intermodality, kterou Itálie hodlá poskytnout na základě čl. 2 odst. 250 zákona č. 191 ze dne 23. prosince 2009 a dekrety Ministerstva infrastruktury a dopravy ze dne 31. ledna 2011, je slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Provedení tohoto opatření se tedy povoluje.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 17. července 2013.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda
