

# PÄÄTÖKSET

## KOMISSION PÄÄTÖS,

annettu 17 päivänä heinäkuuta 2013,

valtioneustusta SA.33412 (12/C) (ex 11/N), jonka Italia aikoo myöntää logistiikkaketjujen kehittämiseen ja intermodaalisuuden parantamiseen

(tiedoksiannettu numerolla C(2013) 4392)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2013/487/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT', ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa <sup>(1)</sup> ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

(4) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä <sup>(2)</sup>. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä toimenpiteestä.

(5) Italia on esittänyt huomautuksia menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä 9 päivänä elokuuta 2012 päivätyllä kirjeellä.

(6) Eräät asianomaiset ovat lähettäneet huomautuksiaan 15 päivänä, 30 päivänä ja 31 päivänä lokakuuta 2012 päivätyillä kirjeillä. Komissio on toimittanut huomautukset Italian viranomaisille 19 päivänä joulukuuta 2012 lausuntoa varten ja saanut niiden lausunnon 16 päivänä tammikuuta 2013 päivätyllä kirjeellä.

### 1. MENETTELY

(1) Italian viranomaiset ilmoittivat 27 päivänä heinäkuuta 2011 SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissiolle sähköisesti aikomuksestaan muuttaa tukiohjelmia, jonka tarkoituksena on edistää raskaiden tavarakuljetusten siirtoa maanteiltä merelle. Ilmoitus kirjattiin numerolla SA.33412.

(2) Komission yksiköiden ja Italian edustajien välillä pidettiin kokous 14 päivänä syyskuuta 2011. Kokouksen seurauksena komissio pyysi lisätietoja ilmoitetusta muutoksesta 23 päivänä syyskuuta 2011, 9 päivänä joulukuuta 2011, 7 päivänä maaliskuuta 2012 ja 16 päivänä toukokuuta 2012. Italian viranomaiset toimittivat pyydytetyt tiedot 19 päivänä lokakuuta 2011, 9 päivänä marraskuuta 2011, 11 päivänä tammikuuta 2012, 19 päivänä maaliskuuta 2012 ja 12 päivänä kesäkuuta 2012.

(3) Komissio ilmoitti Italialle 25 päivänä heinäkuuta 2012 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa logistiikkaketjujen kehittämiseen ja intermodaalisuuden parantamiseen tarkoitettua tukiohjelman muuttamisen osalta SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu muodollinen tutkintamenettely.

### 2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS TOIMENPITEESTÄ

#### 2.1. Taustaa

(7) Toimenpiteellä muutetaan tukiohjelmia, jonka tarkoituksena on edistää raskaiden tavarakuljetusten siirtoa maanteiltä merelle. Tukia myönnetään maantieliikenteen kuljetusyrityksille, jotka hyödyntävät nykyisiä tai uusia merireittejä maantiekuljetusten sijaan.

(8) Komissio hyväksyi alkuperäisen tukiohjelman 20 päivänä huhtikuuta 2005 kolmeksi vuodeksi ajanjaksolle 1 päivästä tammikuuta 2007 31 päivään joulukuuta 2009, jäljempänä 'vuonna 2005 tehty päätös' <sup>(3)</sup>.

(9) Kyseisen ohjelman mukaan tuensaajina olevien maantieliikenteen kuljetusyritysten oli säilytettävä tukikaudella toteutunut matkojen lukumäärä tai kuljetettujen tuotteiden määrä ennallaan vielä kolmen vuoden ajan tuen voimaosalon päättymisen jälkeen <sup>(4)</sup>.

<sup>(2)</sup> Ks. alaviite 1.

<sup>(3)</sup> Valtiontuki N:o 496/2003, EUVL C 79, 1.4.2006, s. 26.

<sup>(4)</sup> Ks. vuoden 2005 päätöksen 7, 21, 28 ja 29 kohta.

<sup>(1)</sup> EUVL C 301, 5.10.2012, s. 49.

- (10) Vuoden 2005 päätöksen johdanto-osan 26 kappaleessa Italian viranomaiset velvoitetaan antamaan komissiolle säännöllisesti tietoja tukien kehityksestä ja niiden vaikutuksesta liikenne- ja ympäristöpolitiikkaan.
- (11) Komissio on vastaanottanut tuen toteuttamista koskevan selvityksen, josta käy ilmi markkinoiden pääasiallinen kehitys vuosina 2007–2009 ja jossa esitetään vaatimus alkuperäisen ohjelman jatkamisesta kahdella vuodella.
- (12) Selvityksessä tuodaan esiin muun muassa seuraavat näkökohdat:
- (a) Todellisuudessa myönnetyn tuen kokonaismäärä on pienempi kuin vuoden 2005 päätöksessä ennakoitu ja hyväksytty määrä;
- (b) Matkojen määrä kansallisessa maantieverkossa on kyseisenä ajanjaksona jatkuvasti lisääntynyt, kuten seuraavasta taulukosta käy ilmi:

Määrä	2007	2008	2009
Kansallinen tieverkko	325 819	349 406	372 110
EU:n tieverkko <sup>(1)</sup>	136 030	139 722	107 203
Yhteensä	461 849	489 128	479 313

<sup>(1)</sup> Suurin osa matkoista suuntautuu Espanjaan ja sieltä pois.

Italian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan matkojen vähentyminen EU:n tieverkossa vuonna 2009 – mistä seuraa epäsuorasti julkisen rahoituksen väheneminen – on välitöntä seurausta talouskasvun hidastumisesta, joka on vaikuttanut markkinoihin merkittävästi.

- (c) Rahtimäärien kehitys noudattaa samaa kaavaa: jatkuvaa lisääntymistä kansallisessa tieverkossa ja vähentymistä EU:n sisäisessä maantieverkossa. Rahdin kokonaismäärä on kuitenkin viitekaudella jatkuvasti lisääntynyt.
- (d) Ennusteiden mukaan matkojen kokonaismäärän olisi täytynyt olla 564 519 vuona 2010.

## 2.2. Tukiohjelman tarkoitus

- (13) Kuten johdanto-osan 3 kappaleessa on kerrottu, ohjelman tarkoituksena on helpottaa rahdin siirtämistä maanteiltä merelle.

## 2.3. Kansallinen oikeusperusta

- (14) Tukiohjelma perustuu seuraaviin säännöksiin:
- (a) 24 päivänä syyskuuta 2002 annetun asetuksen nro 2093 §:n 2 c momentti, muutettu ja muunnettu 22 päivänä marraskuuta 2002 laiksi nro 265;
- (b) 11 päivänä huhtikuuta 2006 annettu tasavallan presidentin määräys nro 205;
- (c) 23 päivänä joulukuuta 2009 annetun lain nro 1912 §:n 250 momentti;
- (d) 31 päivänä tammikuuta 2011 annettu infrastruktuuri- ja liikenneministeriön määräys, jolla hyväksytään ohjelman jatkaminen vuoden 2010 osalta; vuotta 2011 koskevasta vastaavasta määräyksestä – jonka antaminen edellyttää komission hyväksyntää – on jo sovittu. Italia on kuitenkin muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä sitoutunut lyhentämään jatkettua voimassaoloa vuodella.

## 2.4. Määrärahat

- (15) Ehdotetun muutoksen määrärahat ovat yhteensä 60 miljoonaa euroa (30 miljoonaa vuodeksi 2010 ja 30 miljoonaa vuodeksi 2011).

## 2.5. Kesto

- (16) Italian viranomaiset ovat ilmoittaneet ohjelman muuttamisesta niin, että sitä jatketaan kahdella vuodella (2010 ja 2011). Ne ovat myös vahvistaneet, että merikuljetuspalvelujen toimintaan ei ole vuosina 2010 ja 2011 myönnetty yhtään tukea ja että toimenpide toteutettaisiin vasta komission annettua hyväksyntänsä.

## 2.6. Valtiontukiohjelman muutokset

- (17) Italian viranomaisten ilmoittamat muutokset koskevat seuraavia:
- (a) tukiohjelman jatkaminen vuosiin 2010 ja 2011;
- (b) yhteensä 60 miljoonan euron lisäys määrärahoihin, 30 miljoonaa kumpaakin jatkovuotta kohti.
- (18) Italia on muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä sitoutunut lyhentämään jatkoajan kahdesta vuodesta yhteen.
- (19) Italian viranomaiset ovat vahvistaneet, että jatkoaikana ei toteuteta vuoden 2005 päätöksessä hyväksytyjen kaltaisia lisätoimenpiteitä.

## 2.7. Muutoksen perustelut

- (20) Italian viranomaisten mukaan asetettujen tavoitteiden saavuttaminen (alkuperäisellä ohjelmalla käynnistetyn liikennemuutosiirtymän vakiinnuttaminen ja tuettujen reittien kehittäminen edelleen) on talouskriisin seurauksena vaarantunut.
- (21) Italia on muodollisen tutkintamenettelyn aikana sitoutunut myös pidentämään yhdellä lisävuodella velvollisuutta jatkaa kuljetuspalveluiden harjoittamista liiketoimintana ilman tukea.

## 2.8. Tuen kasautuminen

- (22) Tuen kasautuminen samaan tarkoitukseen myönnettävien aluetukien kanssa on sallittua 30 prosenttiin asti kuljetuskustannuksista.

## 2.9. Tuensaajat

- (23) Ohjelman perusteella tukea voivat hakea kaikki EU:n maantiekuljetusyritykset, mukaan lukien liikenteenharjoittajien väliaikaiset ja pysyvät yhteenliittymät, jotka kuljettavat rahtilaivoilla ajoneuvojaan ja perävaunujaan (kuljettajan kanssa tai ilman) tietyillä infrastruktuuri- ja liikenneministeriön määräyksessä mainituilla merikuljetusreiteillä.

## 2.10. Tuen muoto ja intensiteetti

- (24) Ohjelmassa myönnetään tukia ilman takaisinmaksuvelvoitetta. Tuen suuruus määräytyy maantiekuljetuksen ja merikuljetuksen ulkoisten kustannusten erotuksen perusteella.
- (25) Erotuksen laskemisessa käytetään Maan ystävät -järjestön tekemää päivitettyä selvitystä<sup>(5)</sup>. Laskelmissa huomioon otetut tekijät ovat kasvihuonekaasut, ilman saastuminen, melu, liikenneuhkat ja onnettomuudet. Selvitystä on päivitetty tukiohjelman ensimmäisen soveltamiskauden tulosten perusteella. Käytettäessä ”merten valtateitä” maanteiden sijaan sosiaalisten ja ympäristökustannusten ero on tuonut 411 miljoonan euron säästöt.
- (26) Selvityksestä käy ilmi, että 100 kilometrin matkalla täysi, 14 metriä pitkä raskas ajoneuvo aiheuttaa noin 212,58

euron ulkoiset kustannukset, kun samanpituisen merimatkan ulkoiset kustannukset arvioidaan noin 79,37 euroksi. Näin saatava 133,21 euron erotus 100 kilometrin matkalla on keskiarvo, jonka perusteella maantieliikenteenharjoittajat saavat hyvitystä käyttäessään ”merten valtateitä”. Arvoa muokataan ottaen huomioon markkinoiden erityisolosuhteet kyseisillä reiteillä.

## 2.11. Menettely

- (27) Tuensaajien on tehtävä tietty vuosittain vahvistettava määrä matkoja kullakin reitillä. Tukea hakevien yritysten täytyy tehdä vuosittain vähintään 80 matkaa kullakin reitillä.
- (28) Perustuen lisäksi on säädetty lisätuesta, jota myönnetään liikenteenharjoittajille, jotka tekevät kullakin reitillä yli 1 600 matkaa vuodessa. Tuen 30 prosentin enimmäisintensiteetti ei kuitenkaan saa ylittyä. Tämän lisätuen tarkoituksena on kannustaa muodostamaan yhteenliittymiä ja lisäämään rahtialusten käyttöastetta.
- (29) Tukikelpoiset merireitit määritetään ministeriön määräyksellä seuraavin kriteerein:
- (a) merireitin mahdollisuudet edistää huomattavien liikennemäärien siirtymistä maanteilta merelle;
- (b) merireitin mahdollisuudet vähentää ruuhkia kansallisessa ti verkossa;
- (c) mahdollisuudet ympäristön tilan kohenemiseen käytettäessä merireittiä vastaavan maantiereitin sijaan.
- (30) Uudet merireitit valitaan sellaisista, joilla ei tällä hetkellä ole riittävästi meriliikennettä.
- (31) Tuensaajien on hakemuksissaan sitouduttava säilyttämään tukikaudella toteutunut matkojen lukumäärä tai kuljetettu rahtimäärä ennallaan vielä kolmen vuoden ajan tukiohjelman voimassaolon päättymisen jälkeen. Italia on komission tähän toimenpiteeseen kohdistuvan tutkimuksen aikana pidentänyt edellä mainittua kolmen vuoden aikaa yhdellä vuodella.
- (32) Tukia myönnetään vain sillä ehdolla, että tariffit pidetään samalla tasolla inflaatiota vastaavasti.

<sup>(5)</sup> P.L. Lombard ja A. Malocchi, Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Milano, Franco Angeli. Komissio huomauttaa, että on muitakin tapoja laskea eri kuljetusmuotojen ulkoiset kustannukset, esimerkiksi komission Marco Polo -hankkeiden yhteydessä käyttämä: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf>

- (33) Tukea voidaan myöntää takautuvasti asiakirjojen perusteella tähän tarkoitukseen käytettävissä olevien varojen puitteissa. Jos tukia on myönnetty enemmän kuin varoja on käytettävissä, kyseisen vuoden tuen määrä määritellään asiasta annettavalla ministeriön päätöksellä.

### 3. SYYT MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN

#### 3.1. Tuen olemassaolo

- (34) Komissio totesi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä alustavasti, että muutetulla tukiohjelmalla annetaan etua maantiekuljetusten harjoittajille ja että se on tältä osin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- (35) Lisäksi komissio totesi, että myös rahtaajien, jotka tarjoavat merikuljetuksia maantiekuljetusten harjoittajille, voitaisiin katsoa saavan välillistä etua muutetusta ohjelmasta.

#### 3.2. Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (36) Komissio on todennut alkuperäisen ohjelman soveltuvan sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.
- (37) Komissio on kuitenkin todennut, että ilmoitettu ohjelman muutos on ristiriidassa sen vuonna 2005 tehdyn päätöksen ehdon kanssa, jonka mukaan alun perin hyväksytyistä ohjelmasta tukea saavat maantiekuljetusyritykset sitoutuivat säilyttämään tukikaudella toteutuneen matkojen lukumäärän tai kuljetettujen tuotteiden määrän ennallaan vielä kolmen vuoden ajan tukiohjelman voimassaolon päättymisen jälkeen, vaikka eivät saa enää tukea.
- (38) Lisäksi komissio on todennut, että jos rahtaajia, jotka tarjoavat merikuljetuksia maantiekuljetusten harjoittajille, täytyisi pitää ohjelman epäsuorina tuensaajina<sup>(6)</sup>, komission täytyisi arvioida tuen soveltuvuus sisämarkkinoille myös meriliikenteen valtiontuella annettujen yhteisön suuntaviivojen, jäljempänä 'meriliikenteen suuntaviivat'<sup>(7)</sup>, 10 kohdan perusteella.
- (39) Koska tässä tapauksessa rahtaajille myönnettävällä tuella rahoitettaisiin olemassa olevien reittien toimintaa ja näin tehtäisiin pidempään kuin meriliikenteen suuntaviivoissa tarkoitettua kolme vuotta, komissio on esittänyt epäilyjä muutetun ohjelman soveltuvuudesta sisämarkkinoille.

### 4. ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

- (40) Komissio on vastaanottanut huomautuksia kolmelta liikenteenharjoittajien järjestöltä, CETM:ltä, ANITALta ja lyhyiden merikuljetusten edistämiskeskukselta Short Sea Promotion Centreltä.
- (41) Asianomaiset tukivat pitkälti Italian kantaa talouskasvun hidastumisesta ja sen yleisistä vaikutuksista kuljetustoihintaan.
- (42) Kolmannet osapuolet toivat erityisesti esiin, että talouskasvun hidastumisen vaikutus kuljetusalaan oli niin suuri, että intermodaalikuljetusten määrä ei voinut kasvaa, kuten alun perin ennakoitiin.

### 5. ITALIAN HUOMAUTUKSET

- (43) Seuraavassa esitetään tiivistettynä Italian huomautukset menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä.
- (44) Ensinnäkin Italia toteaa, että markkinatilanne oli aivan erilainen silloin, kun maantiekuljetusyritykset sitoutuivat säilyttämään kuljetusten määrän samana tuen päättymisen jälkeen. Koska kriisin laajuutta ja kestoja ei voitu tuolloin aavistaa, komission täytyisi ottaa huomioon poikkeukselliset olosuhteet, joiden vuoksi ohjelmaa on täytynyt ilmoitetulla tavalla muuttaa.
- (45) Tarkoituksena oli, että intermodaalinen siirtymä vakiintuisi, kun meriliikenne lisääntyisi matkoina ja tonneina mitattuna kolmanneksella vuodesta 2007 vuoteen 2011. Asetettu tavoite oli arvioitu CETENAn ja COFIRin kesäkuussa 2002 tekemän selvityksen perusteella osana meri- ja jokiliikenteen kehittämistä koskevaa tutkimusohjelmaa (programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale).
- (46) Ohjelman tuensaajina olevat maantiekuljetusyritykset ovat kuitenkin vuoden 2008 jälkipuoliskolta eli ohjelman toteutuksen puolivälistä kärsineet talouskasvun hidastumisesta, minkä vuoksi niiden on ollut vaikeaa vakiinnuttaa intermodaalikuljetusten määrää. Komission olisi otettava erityisesti huomioon matkojen ja tonnimäärän väheneminen sopimusten vähenemisen ja talouden taantumun seurauksena.
- (47) Toiseksi Italia on tuonut ilmoitettua muutosta tukeakseen esiin, että määrärahoja ei ollut alkuperäistä ohjelmaa toteutettaessa käytetty kokonaan, mistä seuraa, että ilmoitetun muutoksen edellyttämät varat pysyivät vielä alkuperäisten määrärahojen puitteissa.

<sup>(6)</sup> Ks. ed. johdanto-osan 33 kappale.

<sup>(7)</sup> EUVL C 13, 17.1.2004, s. 3.

- (48) Kolmanneksi komission täytyisi ottaa huomioon, että henkilöt, joita asia koskee, eivät ole nostaneet kanteita kansallisella tasolla eivätkä EU:n tasolla, mitä täytyisi pitää merkinä siitä, että kilpailu ei ole kohtuuttomasti vääristynyt.
- (49) Lisäksi Italia on vielä todennut, että toimenpiteestä varustamoille mahdollisesti koituvan hyödyn pitäminen SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettuna valtiontukena edellyttäisi, että komission olisi arvioitava myös toimenpiteen vaikutukset varustamotoimintaan liittyvään toimintaan, kuten telakoihin, huolitsijoihin ja satamiin. Italian viranomaisten mukaan tällainen lähestymistapa olisi ristiriidassa sekä aikaisemman käytännön että oikeuskäytännön kanssa.
- (50) Hälventääkseen komission huolta ilmoitetun muutoksen soveltavuudesta sisämarkkinoille Italia on sitoutunut muodollisen tutkintamenettelyn puitteissa muuttamaan ilmoitettua toimenpidettä seuraavasti: jatkoaika lyhennetään kahdesta vuodesta yhteen ja velvollisuutta hoitaa kuljetuspalveluja liiketoimintana ilman tukea jatketaan vuodella.
- (a) oltava valtion myöntämää tai valtion varoista myönnettyä;
- (b) suosittava jotakin yritystä tai tuotannonalaa (valikoivuus);
- (c) tuotava taloudellista etua tuensaajayrityksille;
- (d) vääristettävä tai uhattava vääristää kilpailua ja vaikuttava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (55) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa ehdotetun muutoksen julkinen rahoitus on valtion myöntämää ja valtion varoista myönnettyä. Lisäksi se suosii tiettyjä yrityksiä ja on näin ollen valikoivaa.

## 6. ITALIAN KOMMENTIT ASIANOMAISTEN HUOMAUTUKSIIN

- (51) Italian viranomaiset ovat 16 päivänä tammikuuta 2013 päivättyssä kirjeessä esittäneet komissiolle omat kommenttinsa asianomaisten huomautuksiin muodollisen tutkintamenettelyn puitteissa.
- (52) Italian viranomaiset yhtyvät erityisesti niihin edellä mainittujen kolmen liikenteenharjoittajan huomautuksiin, jotka koskevat kilpailun kohtuuttoman vääristymisen puuttumista ja mahdollisen hyödyn määrittämistä merikuljetusyritysten tasolla.
- (56) Komissio katsoo, että tukea saavaa toimintaa harjoittavat maantieliikenteen harjoittajat saavat ehdotetusta muutoksesta taloudellista etua, kun ne vapautuvat osasta toimintakustannuksiaan.
- (57) Lisäksi komissio katsoo, että vaikka tällä tavoin muutettu tukiohjelma onkin suunnattu suoraan maantieliikenteen harjoittajille, se lisää väistämättä kysyntää ja sitä kautta tuloja tiettyjen merikuljetuspalvelujen markkinoilla. Näin ollen komissio toteaa, että muutettu ohjelma antaa taloudellista etua varustamoille.

## 7. TUEN ARVIOINTI

### 7.1. Tuen olemassaolo

- (53) SEUT-sopimuksen 107 artiklan mukaan, jollei kyseisessä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suuressa määrässä jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (58) Kun jäsenvaltion myöntämä taloudellinen tuki vahvistaa yrityksen asemaa verrattuna muihin kilpaileviin yrityksiin unionin sisäisessä kaupassa, tuen on katsottava vaikuttavan unionin sisäiseen kauppaan<sup>(8)</sup>. Riittää, että tuensaaja kilpailee muiden yritysten kanssa kilpailulle avatuilla markkinoilla<sup>(9)</sup>. Tarkasteltavana olevassa tapauksessa tuensaajat kilpailevat unionin muiden yritysten kanssa. Siitä seuraa, että ilmoitettu toimenpide saattaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa kauppaan sisämarkkinoilla.

- (54) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan kriteerit ovat kumulatiivisia. Näin ollen, kun määritetään, onko ilmoitettu toimenpide artiklassa tarkoitettua valtiontukea, kaikkien kriteerien on täyttyvä. Taloudellisen tuen on

<sup>(8)</sup> Ks. erityisesti asia 730/79, Philip Morris v. komissio, tuomio 17.9.1980 (Kok., s. 2671, 11 kohta); asia C-53/00, Ferring, tuomio 22.11.2001 (Kok., s. I-9067, 21 kohta); asia C-372/97, Italia v. komissio, tuomio 29.4.2004 (Kok., s. I-3679, 44 kohta).

<sup>(9)</sup> Asia T-214/95, Het Vlaamse Gewest v. komissio, tuomio 30.4.1998 (Kok., s. II-717).



- (59) Tämän perusteella komissio katsoo, että muutettuun tukiohjelmaan sisältyy SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tukea sekä maantielikenteen harjoittajien että varustamojen tasolla.

### 7.2. Tuen sääntöjenmukaisuus

- (60) Toimenpidettä ei ole toteutettu ennen komission virallista hyväksyntää. Komissio toteaa, että ohjelman jatkoajan puitteissa myönnettävä tuki maksetaan vasta komission hyväksynnän jälkeen. Italian viranomaiset ovat näin täytäneet SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätyn keskeyttämisvelvollisuuden.
- (61) Samalla komissio toteaa, että koska ilmoitettu jatkoaika koskee jo päättynyttä ajanjaksoa, merikuljetuspalveluiden kysynnän mahdollinen lisääntyminen tukiohjelman seurauksena on väistämättä tapahtunut sillä hetkellä kun palveluja käytetään.

### 7.3. Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (62) Komissio toteaa, että ainut muutos aikaisempaan ohjelmaan verrattuna on voimassaoloajan jatkaminen ja siitä seuraava lisärahoitus. Voimassaolon jatkamisen yhteydessä tukea ei myönnetä uusille toimenpiteille. Kaikki muut komission vuoden 2005 päätöksessä arvioimat osatekijät säilyvät entisellään.
- (63) Italia on muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä sitoutunut lyhentämään jatkoajan kahdesta vuodesta yhteen. Lisäksi se on sitoutunut pidentämään vuodella velvollisuutta hoitaa kuljetuspalveluja liiketoimintana ilman tukea.
- (64) Meriliikenteen suuntaviivojen 10 kohdassa määritellään kriteerit, joiden perusteella arvioidaan, soveltuuko intermodaaliketjun parantamiseen ja maanteiden ruuhkien vähentämiseen tähtäävä toimenpide sisämarkkinoille. Komissio kuitenkin katsoo, että tässä tapauksessa ehtoja on arvioitava ottaen huomioon tapauksen erityisolosuhteet (suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla hyväksytyin voimassa olevan ohjelman muuttaminen) ja erityistilanne, joka on huomattavasti muuttanut markkinatilannetta siitä, kun komissio alun perin hyväksyi tukiohjelman.

7.3.1. *Ensimmäinen ehto: tuen enimmäiskesto saa olla kolme vuotta, ja sen tarkoituksena on oltava kahden jäsenvaltioiden alueella sijaitsevan sataman välisen liikenteen rahoittaminen*

- (65) Tarkasteltavana olevassa tapauksessa Italia on esittänyt riittävästi näyttöä siitä, että talouskriisi on vaikuttanut merkittävästi kuljetuspalveluiden toimintaan sillä seurauksella, että tuensaajat eivät ole voineet täyttää sitoumustaan hoitaa kyseisiä palveluja liiketoimintana alkuperäisen kolmen vuoden rahoituskauden jälkeen<sup>(10)</sup>. Lisäksi Italia on sitoutunut jatkamaan vuodella ehtoa, joka koskee palvelujen hoitamista liiketoimintana. On myös kiistatonta, että ohjelmalla rahoitetaan unionin satamien välistä liikennettä.
- (66) Vaikka muutetun ohjelman kokonaiskesto on neljä vuotta, komissio katsoo, että tapauksen erityisolosuhteet huomioon ottaen on perusteltua pitää ohjelman rajoitettua jatkamista edellä esitetyn ehdon mukaisena.

7.3.2. *Toinen ehto: palvelun on oltava sellaista, että se mahdollistaa maanteitse tapahtuvien kuljetusten (pääasiassa tavarakuljetusten) suorittamisen joko kokonaan tai osittain meritse kuitenkin siten, ettei se siirrä meriliikennettä yhteisten etujen vastaisella tavalla*

- (67) Kuten edellä on esitetty, ohjelmalla tuetaan tavaroiden merikuljetusta osallistumalla toimintakustannuksiin, joita rahdin kuljettamiseen meritse liittyy.
- (68) Komissio ottaa huomioon myös, että ilmoitettuun muutokseen varatut määrärahat ovat suhteellisen vähäiset.
- (69) Komissio katsoo näin ollen, että toimenpide edistää unionin tavoitteen saavuttamista ja että tuen mahdollisesti aiheuttaman kilpailun vääristymisen vastapainona ovat laajemmat edut, joita ohjelmalla saadaan aikaan, kun tavarakuljetuksia siirtyy maanteiltä vesille ja näin kannustetaan siirtymistä kestävämpään kuljetusjärjestelmään. Komissio katsoo, että kyseinen muutos koskee tukiohjelmaa,

<sup>(10)</sup> On syytä huomata, että meriliikenteen suuntaviivat poikkeavat rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevista suuntaviivoista (EUVL C 184, 22.7.2008, s. 13), joissa vastaaville ohjelmille, joilla on tarkoitus edistää intermodaalisuutta maantiekuljetuksista rautatiekuljetuksiin, ei ole määrätty tällaista kolmen vuoden enimmäisaikaa. Tarkistaessaan meriliikenteen suuntaviivoja komissio aikoo tämentää, että tietyissä olosuhteissa valtiontukea lyhyen matkan merikuljetuksille voidaan pitää sisämarkkinoille soveltuvana yli kolmen vuoden ajan.

joka mahdollistaa sen, että maantiekuljetuksia hoidetaan kokonaan tai osittain meritse, eikä se siirrä meriliikennettä yhteisten etujen vastaisella tavalla.

7.3.3. Kolmas ehto: tuki on kohdistettava sellaisen uutta reittiä tai olemassa olevan reitin palvelujen parantamista koskevan yksityiskohtaisen hankkeen toteuttamiseen, jonka ympäristövaikutukset on määritelty etukäteen ja johon osallistuu tarvittaessa useita varustamoja; yhtä reittiä kohden voidaan rahoittaa ainoastaan yhtä hanketta, eikä hanketta voida jatkaa, pidentää tai uusia

(70) Tuen määrä on laskettu niin, että merikuljetuksille korvataan ulkoiset kustannukset, joita niiden kanssa kilpaileville maantiekuljetuksille ei aiheudu. Kunkin yksittäisen matkan tukimäärä on yhtä suuri kuin maantiekuljetuksen ja merikuljetuksen ulkoisten kustannusten erotus. Erotus lasketaan Maan ystävät -järjestön tekemän päivitetyn selvityksen perusteella. Laskelmissa huomioon otetut tekijät ovat kasvihuonekaasut, ilman saastuminen, melu, liikenneuhkat ja onnettomuudet. Komissio toteaa selvityksen tuloksen osoittavan selvästi, että tämä maantie-meri-intermodaalihanke tuottaa huomattavia ulkoisten kustannusten säästöjä.

(71) Komissio katsoo, että tuelle säädetty määrä perustuu näiden kahden kuljetusmuodon ulkoisten kustannusten järjestyksen vertailuanalyysiin ja että tuki on rajoitettu määrään, joka on välttämätön kannustamaan siirtymistä merikuljetuksiin. Näin ollen tuki kohdistuu yksityiskohtaiseen hankkeeseen, jonka ympäristövaikutukset on määritelty etukäteen.

(72) Toisen ehdon mukaan hankkeen on kohdistuttava uuteen reittiin tai olemassa olevan reitin palvelujen parantamiseen. Tästä komissio toteaa, että tukiohjelma on jo hyväksytty suoraan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Näin ollen ohjelman ilmoitettua jatkamista ei tarvitse arvioida tämän meriliikenteen suuntaviivojen ehdon perusteella, koska muutos kohdistuu väistämättä reitteihin, joita on jo rahoitettu voimassa olevan ohjelman puitteissa.

(73) Kuten alkuperäisessä ohjelmassa, tuensaajat voivat vapaasti valita sopivimman merireitin ja kilpailukykyisimmän yrityksen kullekin ennalta valitulle reitille. Säännös

takaa merikuljetusyritysten syrjimättömän kohtelun. Näin ollen komissio katsoo, että ehto täyttyy.

7.3.4. Neljäs ehto: tuella on oltava tarkoitus kattaa enintään 30 prosenttia kyseisen palvelun toimintakustannuksista

(74) Valituille hankkeille myönnettävä tuki on rajoitettu 30 prosenttiin toimintakustannuksista.

7.3.5. Viides ehto: tuki on myönnettävä avointen kriteerien perusteella, ja näitä kriteerejä sovelletaan syrjimättömästi unioniin sijoittautuneisiin varustamoihin; tuki olisi tavallisesti myönnettävä hankkeeseen, jonka jäsenvaltion viranomaiset ovat valinneet tarjouspyyntömenettelyn perusteella sovellettavien unionin sääntöjen mukaisesti

(75) Komissio katsoo, että tuen myöntämiseen sovellettavat kriteerit ovat avoimia ja että unionin varustamoja kohdellaan syrjimättömästi.

7.3.6. Kuudes ehto: hankkeen kohteena olevan palvelun on oltava kaupallisesti elinkelpoinen sen jälkeen, kun se ei enää voi saada julkista tukea

(76) Kuten edellä on esitetty, talouskasvun hidastuminen on estänyt maantiekuljetusyrityksiä vakiinnuttamasta saavutettua intermodaalisten kuljetusten määrää. Siksi hankkeet eivät ole olleet elinkelpoisia kolmen tukivuoden jälkeen. Komissio ottaa kuitenkin huomioon, että Italia on sitoutunut jatkamaan yhdellä lisävuodella tuensaajien velvollisuutta hoitaa kuljetuspalveluja liiketoimintana neljän tukivuoden jälkeen. Näin ollen komissio katsoo, että ehto täyttyy.

7.3.7. Seitsemäs ehto: tuki ei saa kasautua julkisista palveluista maksettavan korvauksen kanssa (velvoitteet tai sopimukset)

(77) Kuten todettu, tuki ei voi kasaantua julkisista palveluista maksettavan korvauksen kanssa.

## 8. PÄÄTELMÄ

(78) Komission päätelmä on, että ohjelman muuttaminen jatkamalla sen voimassaoloa vuodella soveltuu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Toimenpide, jonka Italia aikoo toteuttaa 23 päivänä joulukuuta 2009 annetun lain nro 191 2 §:n 250 momentin ja 31 päivänä tammikuuta 2011 annetun infrastruktuuri- ja liikenneministeriön määräyksen nojalla logistiikkaketjujen kehittämiseksi ja intermodaalisuuden parantamiseksi soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

Sen vuoksi toimenpiteen toteuttaminen hyväksytään.

*2 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 17 päivänä heinäkuuta 2013.

*Komission puolesta*  
Joaquín ALMUNIA  
*Varapuheenjohtaja*

---