

# LĒMUMI

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2013. gada 17. jūlijs)

**par valsts atbalstu SA.33412 (12/C) (ex 11/N), ko Itālija plāno īstenot loģistikas sistēmu izstrādei un vairākveidu pārvaldījumu uzlabošanai**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2013) 4392)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2013/487/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību (turpmāk — LESD), jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu, jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

uzaicinājusi ieinteresētās personas iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem un ņemot vērā no tām saņemtās piezīmes <sup>(1)</sup>,

tā kā:

### 1. PROCEDŪRA

- (1) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu Itālijas iestādes 2011. gada 27. jūlija elektroniskajā paziņojumā Komisijai darīja zināmu nodomu grozīt atbalsta shēmu, kuras mērķis ir sekmēt smago preču kravas pārvaldījumu novirzīšanu no sauszemes ceļiem uz jūras ceļiem. Šo paziņojumu reģistrēja ar lietas numuru SA.33412.
- (2) Komisijas un Itālijas pārstāvju tikšanās notika 2011. gada 14. septembrī. Pēc minētās tikšanās Komisija 2011. gada 23. septembrī, 2011. gada 9. decembrī, 2012. gada 7. martā un 2012. gada 16. maijā pieprasīja papildu informāciju par paziņotajām pārmaiņām. Itālijas iestādes pieprasīto informāciju sniedza 2011. gada 19. oktobrī, 2011. gada 9. novembrī, 2012. gada 11. janvārī, 2012. gada 19. martā un 2012. gada 12. jūnijā.
- (3) Komisija 2012. gada 25. jūlija vēstulē informēja Itāliju, ka bija izlēmusi sākt oficiālās izmeklēšanas procedūru, kas noteikta LESD 108. panta 2. punktā, attiecībā uz grozījumu shēmā loģistikas sistēmu izstrādei un vairākveidu pārvaldījumu uzlabošanai.

(4) Komisijas lēmums sākt procedūru (turpmāk — procedūras sākšanas lēmums) tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* <sup>(2)</sup>. Komisija aicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes.

(5) Itālija savas piezīmes par procedūras sākšanas lēmumu sniedza 2012. gada 9. augusta vēstulē.

(6) Ieinteresētās personas 2012. gada 15., 30. un 31. oktobra vēstulēs sniedza piezīmes par procedūras sākšanas lēmumu. Komisija 2012. gada 19. decembrī šīs piezīmes nosūtīja Itālijai, lai tai būtu iespēja uz tām reaģēt. Itālijas piezīmes tika saņemtas 2013. gada 16. janvāra vēstulē.

### 2. SĪKS PASĀKUMA APRAKSTS

#### 2.1. Vispārīga informācija

- (7) Pasākums paredz grozīt valsts atbalsta shēmu, kuras mērķis ir atbalstīt smago preču kravas pārvaldījumu novirzīšanu no sauszemes ceļiem uz jūras ceļiem. Subsidijas piešķir kravas autopārvaldījumu uzņēmumiem, kas sauszemes ceļu vietā izmanto esošus vai jaunus jūras ceļus.
- (8) Komisija sākotnējo atbalsta shēmu 2005. gada 20. aprīlī apstiprināja uz trim gadiem no 2007. gada 1. janvāra līdz 2009. gada 31. decembrim (turpmāk — 2005. gada lēmums) <sup>(3)</sup>.
- (9) Atbilstoši minētajai shēmai kravas autopārvaldījumu uzņēmumiem, kas saņem atbalstu, bija pienākums vēl trīs gadus pēc shēmas beigām saglabāt tādu pašu braucieni skaitu vai tādu pašu preču apjomu, kā pārvaldīts subsīdiju saņemšanas laikposmā <sup>(4)</sup>.

<sup>(2)</sup> Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

<sup>(3)</sup> Valsts atbalsts Nr. 496/2003, OV C 079, 1.4.2006., 26. lpp.

<sup>(4)</sup> Skatīt 2005. gada lēmuma 7., 21., 28. un 29. apsvērumu.

<sup>(1)</sup> OV C 301, 5.10.2012., 49. lpp.

- (10) Saskaņā ar 2005. gada lēmuma 26. apsvērumu Itālijas iestādēm ir pienākums regulāri ziņot Komisijai par atbalsta ietekmi uz transporta politiku un vidi.
- (11) Komisijai tika nosūtīts īstenošanas ziņojums, kurā bija uzsvērtas galvenās tendences tirgū laikposmā no 2007. gada līdz 2009. gadam un nepieciešamība par diviem gadiem pagarināt sākotnējo shēmu.
- (12) Ziņojumā bija norādīts, ka cita starpā:
- a) kopējā faktiski piešķirtā atbalsta summa ir bijusi mazāka, nekā piešķirts un atļauts saskaņā ar 2005. gada lēmumu;
- b) šajā laikposmā ir stabili palielinājies braucienu biežums pa iekšzemes ceļiem, kā parādīts turpmāk;
- a) 3. panta 2.c punkts 2002. gada 24. septembra Dekrētlikumā Nr. 209, kas grozīts ar 2002. gada 22. novembra Likumu Nr. 265;
- b) Itālijas Republikas prezidenta 2006. gada 11. aprīļa Dekrēts Nr. 205;
- c) 2009. gada 23. decembra Likuma Nr. 191 2. panta 250. punkts;
- d) Itālijas Infrastruktūras un transporta ministrijas 2011. gada 31. janvāra Dekrēts, ar ko apstiprina shēmas pagarinājumu 2010. gadam; ir jau panākta vienošanās par atbilstīgu dekrētu 2011. gadam, kam jāsaņem Komisijas atļauja; tomēr oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Itālija apņēmas pagarinājumu samazināt par vienu gadu.

Biezums	2007. g.	2008. g.	2009. g.
Iekšzemes ceļi	325 819	349 406	372 110
ES ceļi <sup>(1)</sup>	136 030	139 722	107 203
Kopā	461 849	489 128	479 313

<sup>(1)</sup> Lielākā daļa šo braucienu ir uz Spāniju vai no Spānijas.

saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju 2009. gadā reģistrēto braucienu skaita samazināšanās pa ES ceļiem (kā rezultātā netieši tiek izraisīts valsts ieguldījuma līmeņa samazinājums) ir tiešas sekas ekonomikas lejupslīdei, kas ir būtiski ietekmējusi tirgu;

- c) tendence kravu apjomos ir līdzīga, proti, stabils pieaugums iekšzemes ceļos un samazinājums ES iekšējos ceļos; tomēr kopējais kravu daudzums pārskata periodā stabili palielinājās;
- d) kopējais braucienu skaits 2010. gadā saskaņā ar prognozēm bija 564 519.
- a) atbalsta shēmas pagarināšanu, ietverot 2010. un 2011. gadu;
- b) jaunu kopējo budžetu EUR 60 miljonu apmērā, t. i., EUR 30 miljoni katram pagarinājuma gadam.

## 2.2. Atbalsta shēmas mērķis

- (13) Kā norādīts 3. apsvērumā, shēmas mērķis ir veicināt pārvadājumu novirzīšanu no sauszemes ceļiem uz jūras ceļiem.
- (18) Oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Itālija apņēmas samazināt pagarinājumu no diviem gadiem tikai līdz vienam gadam.

## 2.3. Valsts juridiskais pamats

- (14) Atbalsta shēmas pamatā ir:
- (19) Itālijas iestādes ir apstiprinājušas, ka pagarinājuma laikā netiktu īstenoti nekādi papildu pasākumi, piemēram, tādi, kādi atļauti 2005. gada lēmumā.

## 2.4. Budžets

- (15) Ierosinātā grozījuma kopējais budžets ir EUR 60 miljoni (EUR 30 miljoni 2010. gadam un EUR 30 miljoni 2011. gadam).

## 2.5. Ilgums

- (16) Itālijas iestādes shēmas grozījumu paziņoja kā divu gadu pagarinājumu (2010. un 2011. gads). Itālijas iestādes ir apstiprinājušas, ka vēl nekāds atbalsts nav izmaksāts par jūras pārvadājumu veikšanu 2010. un 2011. gadā un ka pasākums tiktu īstenots tikai pēc Komisijas atļaujas saņemšanas.

## 2.6. Valsts atbalsta režīma grozījumi

## 2.7. Grozījuma pamatojums

- (20) Itālijas iestādes paskaidroja, ka ekonomikas krīzes dēļ ir apdraudēta plānoto mērķu (sākotnējās shēmas veicinātās novirzīšanas stabilizēšana un subsidēto maršrutu turpmāka attīstība) izpilde.
- (21) Oficiālas izmeklēšanas procedūras laikā Itālija arī apņēmas par vienu papildu gadu pagarināt pienākumu turpināt transporta pakalpojumu komerciālu sniegšanu bez atbalsta.

## 2.8. Kumulācija

- (22) Kumulācija ar reģionālajām subsīdijām, kas paredzētas tam pašam mērķim, ir atļauta līdz 30 % apmērā no kopējām transporta izmaksām.

## 2.9. Atbalsta saņēmēji

- (23) Visi Savienības kravas autopārvadājumu uzņēmumi, tostarp pagaidu vai pastāvīgas pārvadātāju grupas un asociācijas, kuri savus transportlīdzekļus un piekabes (neatkarīgi no tā, vai tajos ir transportlīdzekļa vadītājs) ielādē kravas kuģos, lai izmantotu konkrētus kuģošanas ceļus, kas noteikti infrastruktūras un transporta ministra dekrētā, var pieprasīt dotācijas saskaņā ar shēmu.

## 2.10. Atbalsta veids un atbalsta intensitāte

- (24) Atbalstu piešķirs neatmaksājamas subsīdijas veidā, kuras līmenis atbilst jūras un sauszemes transporta ārējo izmaksu starpībai.
- (25) Šo starpību aprēķinās, pamatojoties uz "Friends of the Earth" atjauninātu pētījumu<sup>(5)</sup>. Šajos aprēķinos ņem vērā tādas faktorus kā siltumnīcefekta gāzes, gaisa piesārņojums, troksnis, sastrēgumi un negadījumi. Šo pētījumu atjaunināja, pamatojoties uz *Ecobonus* shēmas piemērošanas pirmā perioda rezultātiem. Sociālo un vides izmaksu starpība, izmantojot jūras ceļu sauszemes transporta vietā, nodrošināja ietaupījumu EUR 411 miljonu apmērā.
- (26) Šis pētījums parāda, ka 14 metru garš piekrauts smagais preču kravas transportlīdzeklis, kas 100 km ceļo pa sauszemes ceļu, rada ārējās izmaksas aptuveni EUR 212,58 apmērā, savukārt, nobraucot 100 km pa jūras ceļu, ārējās

izmaksas tiek lēstas aptuveni EUR 79,37 apmērā. Starpība 100 km attālumam ir EUR 133,21. Šis vidējais lielums būs pamatā atlaidēm, kas piemērojamas autopārvadātājiem, ja viņi izmanto izraudzītus kuģošanas ceļus. Summu pielāgos konkrētajiem tirgus apstākļiem norādītajos ceļos.

## 2.11. Procedūra

- (27) Atbalsta saņēmējiem būs jāveic konkrēts skaits braucienu, ko katru gadu nosaka katram izraudzītajam ceļam. Pieteikumu iesniedzējiem uzņēmumiem jābūt veikušiem vismaz 80 braucienus gadā konkrētā maršrutā.
- (28) Papildu "piemaksu" piešķir papildus pamata atbalstam tiem uzņēmumiem, kuru braucienu skaits pārsniedz 1 600 braucienus gadā konkrētā kuģošanas līnijā. Tomēr nedrīkst pārsniegt atbalsta intensitāti 30 % apmērā. Šā papildu atbalsta mērķis ir mudināt uzņēmumus veidot asociācijas un palielināt kravu pārvadāšanas kuģu izmantojuma daudzumu.
- (29) Atbilstīgās jūras līnijas noteiks ministra dekrētā, pamatojoties uz šādiem kritērijiem:
- jūras ceļa piemērotība, lai veicinātu ievērojama daudzuma satiksmes novirzīšanu no sauszemes uz jūras ceļiem;
  - jūras ceļa piemērotība, lai samazinātu sastrēgumus Itālijas ceļu tīklā;
  - paredzams vides uzlabojums, pateicoties jūras ceļa izmantošanai, salīdzinājumā ar attiecīgo sauszemes ceļu.
- (30) Jaunie izraudzītie jūras ceļi būs ceļi, kas pašlaik netiek pietiekami apkalpoti ar jūras pārvadājumiem.
- (31) Pieteikumos jānorāda atbalsta saņēmēju apņemšanās veikt trīs gadus pēc shēmas beigām saglabāt tādu pašu braucienu skaitu vai tādu pašu preču apjomu, kā pārvadāts subsīdiju saņemšanas laikposmā. Šā pasākuma izmeklēšanas laikā, ko veica Komisija, Itālija pagarināja iepriekš minēto trīs gadu laikposmu par vienu gadu.
- (32) Atbalstu piešķirs tikai ar nosacījumu, ka tarifus saglabās nemainīgā līmenī atbilstīgi inflācijai.

<sup>(5)</sup> Lombard P.L. un Malocchi A., "Navigation and environment – a comparison with the external costs of other transport modes", Milan Franco Angeli. Šajā saistībā Komisija uzsver, ka ir citas metodes, kā aprēķināt dažādu transporta veidu ārējās izmaksas, jo īpaši metode, ko Komisija izmanto *Marco Polo* projektiem: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf>

- (33) Atbalstu var piešķirt ar atpakaļejošu datumu pēc attiecīgo dokumentu izskatīšanas šim mērķim paredzētā un piešķirtā finansējuma robežās. Ja piešķiramais atbalsts pārsniedz attiecīgajam gadam pieejamos līdzekļus, ieguldījumu apmēru noteikts īpašā ministra dekrētā.

### 3. OFICIĀLAS IZMEKLĒŠANAS PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI

#### 3.1. Atbalsta esība

- (34) Savā procedūras sākšanas lēmumā Komisija sākumā norādīja, ka grozītā shēma nodrošināja priekšrocību autopārvadātājiem un šajā līmenī ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.
- (35) Komisija arī pauda viedokli, ka kravu nosūtītāji, kas nodrošina jūras transportu autopārvadātājiem, grozītās shēmas rezultātā arī varētu gūt labumu no netiešas priekšrocības.

#### 3.2. Atbalsta saderība

- (36) Attiecībā uz grozītās shēmas saderību Komisija pirmām kārtām konstatēja, ka sākotnējo shēmu atzina par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (37) Tomēr Komisija norādīja, ka paziņotais shēmas grozījums, šķiet, ir pretrunā 2005. gada lēmuma nosacījumam, kas paredz, ka autopārvadātāji, kuri gūst labumu no sākotnēji apstiprinātās shēmas, apņēmas, nesāņemot atbalstu, vēl trīs gadus pēc shēmas beigām saglabāt tādu pašu braucienu skaitu vai tādu pašu preču apjomu, kā pārvadāts subsīdiju saņemšanas laikposmā.
- (38) Turklāt Komisija norādīja, ka, ja kravu nosūtītājus, kas nodrošina jūras transportu autopārvadātājiem, arī uzskata par shēmas netiešiem atbalsta saņēmējiem, Komisijai būtu arī jānovērtē šā atbalsta saderība<sup>(6)</sup>, pamatojoties uz Kopienas pamatnostādņu par valsts atbalstu jūras transporta jomā (turpmāk — Jūras transporta pamatnostādnes)<sup>(7)</sup> 10. punktu.
- (39) Ņemot vērā, ka šajā gadījumā kravu nosūtītāju saņemtais atbalsts finansētu esošo ceļu apkalpošanu un pārsniegtu trīs gadu laikposmu, Komisija pauda bažas par grozītās shēmas saderību ar iekšējo tirgu.

### 4. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

- (40) Komisija saņēma piezīmes no trim pārvadātāju asociācijām, proti, *CETM*, *ANITA* un Tuvsatiksmes kuģošanas veicināšanas centra.
- (41) Ieinteresētās personas būtībā atbalstīja Itālijas nostāju attiecībā uz ekonomikas lejupslīdi un tās vispārējo ietekmi uz transporta darbībām.
- (42) Trešās personas uzsvēra ekonomikas lejupslīdes ietekmi uz transporta nozari, jo šī ietekme bija tik plaša, ka nepieļāva iepriekš prognozēto vairākveidu pārvadājumu līmeņa attīstību.

### 5. ITĀLIJAS PIEZĪMES

- (43) Itālijas apsvērumi par procedūras sākšanas lēmumu kopumā ir šādi.
- (44) Pirmkārt, Itālija apgalvoja, ka autopārvadātāji apņēmas saglabāt satiksmes līmeņus pēc shēmas beigām absolūti atšķirīgos tirgus apstākļos. Tā kā tajā brīdī nevarēja prognozēt krīzes apmēru un ilgumu, Komisijai būtu jāņem vērā ārkārtas apstākļi, kas izraisījuši vajadzību grozīt shēmu, kā ticis paziņots.
- (45) Tika plānots, ka vairākveidu pārvadājumu novirzīšana tiktu nostabilizēta, tiklīdz jūras satiksmes braucieni un tonnāža būtu palielinājušies par vienu trešdaļu 2011. gadā salīdzinājumā ar 2007. gadu. Šo mērķi aplēsa, pamatojoties uz pētījumu, ko 2002. gada jūnijā veica *CETENA* un *COFIR* saistībā ar "Ārkārtas pētniecības programmu jūras un upju piekrastes kuģu attīstībai".
- (46) Tomēr, sākot no 2008. gada otrā pusgada, shēmā, kas tobrīd bija īstenota tikai daļēji, iesaistītos autopārvadātāju uzņēmumus skāra ekonomikas lejupslīde, kura apgrūtināja sasniegto vairākveidu pārvadājumu līmeņu nostabilizēšanu. Proti, Komisijai būtu jāņem vērā braucien skaita un tonnāžas samazinājums, ko izraisīja līgumu skaita samazinājums un ekonomikas lejupslīde.
- (47) Otrkārt, atbalstot paziņoto grozījumu, Itālija norādīja, ka sākotnējās shēmas budžets nebija ticis pilnīgi izmantots, kas nozīmē, ka paziņotajam grozījumam vajadzīgie līdzekļi vienlaigā nepārsniedza sākotnējo budžeta ierobežojumu.

<sup>(6)</sup> Skatīt 33. apsvērumu.

<sup>(7)</sup> OV C 13, 5.10.2012., 3. lpp.

- (48) Treškārt, Komisijai būtu jāņem vērā tas, ka nav saņemtas nekādas sūdzības ne valsts, ne Savienības līmenī no nevienas ieinteresētās personas. Tas būtu jāuzskata par norādi, ka nav nodarīti nekādi neatbilstīgi konkurences izkropļojumi.
- (49) Visbeidzot, Itālija apgalvoja, ka, ja pasākuma iespējamie ieguvumi jūras uzņēmumiem tiktu atzīti par atbalstu LESD 107. panta izpratnē, tas noteikti nozīmētu, ka Komisijai ir arī jānovērtē pasākuma ietekme uz citām saistītām darbībām, piemēram, doku uzturēšanu, kravu aģentiem un ostu operatoriem. Itālijas iestādes norāda, ka šāda pieeja būtu pretrunā gan iepriekšējai praksei, gan judikatūrai.
- (50) Lai mazinātu Komisijas bažas par paziņotā pagarinājuma saderību, Itālija oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā apņēmas grozīt paziņoto pasākumu, proti, saīsinot pagarinājumu no diviem gadiem tikai līdz vienam gadam un vienlaikus pagarinot transporta pakalpojumu komerciālas sniegšanas pienākumu, nesāņemot atbalstu, par vienu gadu.
- (55) Šajā gadījumā ierosinātā grozījuma valsts finansējumu piešķir valsts un ar valsts resursiem. Turklāt tas dod priekšroku tikai konkrētiem uzņēmumiem, tādēļ ir selektīvs.
- a) jābūt piešķirtam no valsts vai valsts resursiem;
- b) jādod priekšroka konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai (selektivitāte);
- c) jānodrošina ekonomiska priekšrocība saņēmējiem uzņēmumiem;
- d) jāizkropļo konkurence vai jādraud radīt tās izkropļojumus un jāiespaido tirdzniecība starp dalībvalstīm.

## 6. ITĀLIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

- (51) Itālijas iestādes 2013. gada 16. janvāra vēstulē iesniedza Komisijai savus apsvērumus par ieinteresēto personu piezīmēm saistībā ar oficiālās izmeklēšanas procedūru.
- (52) Itālijas iestādes atbalstīja trīs iepriekš minēto transporta asociāciju iesniegtās piezīmes, jo īpaši tās, kas attiecās uz neatbilstīgu konkurences izkropļojumu neesību un iespējamās priekšrocības kuģniecības uzņēmumiem atzīšanu.
- (56) Komisija uzskata, ka ierosinātais grozījums nodrošina ekonomisku priekšrocību autopārvadātājiem, kas iesaistīti transporta operācijās, kurām ir tiesības uz shēmu, atbrīvojot šos autopārvadātājus no daļas no viņu darbības izmaksām.
- (57) Komisija arī konstatē, ka grozītā shēma, lai gan tieši paredzēta autopārvadātājiem, neapšaubāmi palielina tirgus pieprasījumu pēc konkrētiem jūras pārvadājumiem un tādējādi to gūtos ieņēmumus. Tāpēc Komisija secina, ka grozītā shēma nodrošina ekonomisku priekšrocību jūras pārvadājumu uzņēmumiem.

## 7. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

### 7.1. Atbalsta esība

- (53) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, ja vien Līgums neparedz citādi, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču nodrošināšanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (54) LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai paziņotais pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, jābūt atbilstībai visiem šiem kritērijiem. Lai finansiāls atbalsts būtu valsts atbalsts, tam:
- (58) Visbeidzot, ja dalībvalsts piešķirts atbalsts nostiprina uzņēmuma pozīciju attiecībā pret citiem uzņēmumiem, kas konkurē Savienības iekšējā tirdzniecībā, šie citi uzņēmumi jāuzskata par uzņēmumiem, kurus šis atbalsts iespaido<sup>(8)</sup>. Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei<sup>(9)</sup>. Šajā gadījumā atbalsta saņēmēji konkurē ar citiem uzņēmumiem Savienībā. Tāpēc paziņotais pasākums var izkropļot konkurenci un iespaidot tirdzniecību iekšējā tirgū.

<sup>(8)</sup> Skatīt spriedumu lietā 730/79 *Philip Morris*/Komisija, *Recueil* 1980, 2671. lpp., 11. punkts; spriedumu lietā C-53/00, *Ferring*, *Recueil* 2001, I-9067. lpp., 21. punkts; spriedumu lietā C-372/97, Itālija/Komisija, Krājums 2004, I-3679. lpp., 44. punkts.

<sup>(9)</sup> Spriedums lietā T-214/95, *Het Vlaamse Gewest*/Komisija, *Recueil* 1998, II-717. lpp.

(59) Ņemot vērā šos konstatējumus, Komisija uzskata, ka grozītā atbalsta shēma ietver atbalstu LESD 107. panta 1. punkta izpratnē gan autopārvadātājiem, gan jūras pārvadājumu uzņēmumiem.

### 7.2. Atbalsta likumība

(60) Pasākums nav stājies spēkā, pirms nav saņemts Komisijas oficiāls apstiprinājums. Komisija ņem vērā to, ka saskaņā ar pagarināto shēmu atbalstu izmaksās tikai pēc Komisijas apstiprinājuma. Tādējādi Itālijas iestādes ir izpildījušas savu nogaidīšanas pienākumu saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu.

(61) Tomēr, tā kā paziņotais pagarinājums attiecas uz laika posmu, kas ir jau pagājis, Komisija konstatē, ka jebkāds pieprasījuma pēc jūras pārvadājumiem pieaugums shēmas rezultātā noteikti notika pārvadājumu izmantošanas laikā.

### 7.3. Atbalsta saderība

(62) Komisija norāda, ka vienīgais shēmas grozījums ir termiņa pagarinājums un attiecīgi papildu finansējums. Saskaņā ar pagarinājumu netiks subsidēti nekādi papildu pasākumi. Visi citi elementi paliek tādi paši, kādi tie bija shēmā, ko Komisija novērtēja savā 2005. gada 20. aprīļa lēmumā.

(63) Oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Itālija apņēmas saīsināt pagarinājumu no diviem gadiem tikai līdz vienam gadam. Tā arī apņēmas par vienu gadu pagarināt pienākumu turpināt transporta pakalpojumu komerciālu sniegšanu bez atbalsta.

(64) Jūras transporta pamatnostādņu 10. punktā ir noteikti vairāki kritēriji, pēc kuriem var novērtēt tāda pasākuma saderību, kas paredzēts vairākveidu pārvadājumu ķēdes uzlabošanai un sastrēgumu mazināšanai uz ceļiem. Tomēr Komisija uzskata, ka šie nosacījumi ir jānovērtē, ņemot vērā šā gadījuma konkrētos apstākļus (grozījumu esošā atbalsta shēmā, kas jau ir tieši apstiprināta saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu) un ārkārtas apstākļus, kuri būtiski mainīja tirgus apstākļus, kas pastāvēja laikā, kad Komisija pirmo reizi apstiprināja shēmu.

7.3.1. *Pirmais nosacījums. Atbalstu nedrīkst piešķirt ilgāk kā uz trim gadiem, un tā mērķim ir jābūt finansēt pārvadājumu pakalpojumus starp ostām, kas atrodas daļēji jūras teritorijā*

(65) Šajā gadījumā Itālija ir pietiekami apliecinājusi, ka ekonomikas krīze būtiski skāra transporta pakalpojumu darbību, kā rezultātā atbalsta saņēmēji nevarēja pildīt savu apņemšanos pēc sākotnējā trīs gadu finansējuma laika posma turpināt attiecīgo pārvadājumu komerciālu veikšanu<sup>(10)</sup>. Turklāt Itālija apņēmas pagarināt prasību par pārvadājumu komerciālu veikšanu par vienu papildu gadu. Shēma arī neapšaubāmi nodrošina finansējumu pārvadājumiem, kas savieno Savienības ostas.

(66) Tāpēc, pat ja grozītās shēmas kopējais ilgums ir četri gadi, Komisija uzskata, ka šā gadījuma konkrētajos apstākļos ir pamatoti šādu ierobežotu pagarinājumu atzīt par atbilstīgu iepriekš norādītajam nosacījumam.

7.3.2. *Otrais nosacījums. Pakalpojumiem ir jābūt tādiem, kas rada iespēju autotransportu (galvenokārt kravas) pilnīgi vai daļēji pārvest pa jūru, nenovirzot jūras transportu tā, ka tas būtu pretrunā vispārējām interesēm*

(67) Kā norādīts iepriekš, subsidētās shēmas mērķis ir atbalstīt preču pārvadāšanu pa jūras ceļiem, ieguldot darbības izmaksās, kas saistītas ar kravu pārvadājumiem ar jūras transportu.

(68) Komisija arī ņem vērā paziņotā grozījuma samērā nelielo budžetu.

(69) Tāpēc Komisija piekrīt, ka pasākums palīdz sasniegt Savienības mērķi un ka atbalsta radīto iespējamo konkurences izkropļojumu kompensē plašākie ieguvumi, ko shēma nodrošinās, novirzot kravu satiksmi no sauszemes uz ūdens ceļiem, tādējādi sekmējot transporta pāreju uz

<sup>(10)</sup> Attiecībā uz šo punktu Komisija norāda uz atšķirību starp Jūras transporta pamatnostādņu un Kopienas vadlīnijām valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem (OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.), kurās attiecībā uz līdzīgām shēmām vairākveidu pārvadājumu novirzīšanas veicināšanai no sauszemes ceļiem uz dzelzceļiem nav paredzēts attiecīgs trīs gadu ierobežojums. Tādējādi, pārskatot Jūras transporta pamatnostādnes, Komisija noteiks, ka konkrētos apstākļos valsts atbalstu tuvsatiksmes kuģošanai var atzīt par saderīgu uz laiku, kas ir ilgāks par trim gadiem.

ilgtspējīgāku transporta sistēmu. Tāpēc Komisija piekrīt, ka šis grozījums attiecas uz atbalsta shēmu, kas ļauj autotransportu pilnīgi vai daļēji pārvest pa jūru, un ka nav jūras transporta novirzes, kura būtu pretrunā vispārējām interesēm.

7.3.3. Trešais nosacījums. Atbalstam jābūt vērstam uz konkrēti izstrādāta projekta īstenošanu, kuram ir veikts vides novērtējums un kurš paredz jauna maršruta izveidi vai esoša maršruta pakalpojumu uzlabošanu, vajadzības gadījumā iesaistot vairākus kuģu īpašniekus. Attiecībā uz katru līniju var finansēt ne vairāk kā vienu projektu, izslēdzot iespēju attiecīgo projektu atjaunot, pagarināt vai atkārtot

(70) Atbalsts ir aprēķināts tā, lai jūras pārvadājumiem kompensētu nesamaksātās ārējās izmaksas, kas saistītas ar konkurēšanu ar autopārvadājumiem. Katram braucienam piešķiramā atbalsta summa atbilst jūras un sauszemes transporta ārējo izmaksu starpībai, ko aprēķina, pamatojoties uz "Friends of the Earth" atjauninātu pētījumu. Šajos aprēķinos ņem vērā tādus faktorus kā siltumnīcefekta gāzes, gaisa piesārņojums, troksnis, sastrēgumi un negadījumi. Komisija norāda, ka pētījuma konstatējumi skaidri parāda, ka šis vairākveidu jūras un sauszemes ceļu projekts nodrošina ārējo izmaksu būtiskus ietaupījumus.

(71) Komisija uzskata, ka atbalsta plānotais līmenis ir pamatots ar abu transporta veidu ārējo izmaksu saprātīgu salīdzinošu analīzi un ka tas nepārsniedz summu, kas vajadzīga, lai sekmētu pāreju uz jūras pārvadājumiem. Tādējādi atbalsts ir vērsts uz konkrēti izstrādāta projekta īstenošanu, kuram ir veikts vides novērtējums.

(72) Attiecībā uz nosacījumu, ka projektam jāattiecas vienīgi uz jauna maršruta izveidi vai esoša maršruta pakalpojumu uzlabošanu, Komisija konstatē, ka shēma jau bija apstiprināta tieši saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Tāpēc shēmas paziņotā pagarinājuma novērtējums, ņemot vērā šo Jūras transporta pamatnostādņu nosacījumu, nav attiecināms, jo grozījums noteikti attieksies uz ceļiem, kas jau tikuši finansēti saskaņā ar esošo shēmu.

(73) Tāpat kā saskaņā ar esošo shēmu, atbalsta saņēmēji varēs brīvi izvēlēties ērtāko jūras līniju un konkurētspējīgāko pārvadātāju katram izraudzītajam ceļam. Šie noteikumi

garantē nediskriminējošu attieksmi starp jūras pārvadātājiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka ir panākta atbilstība šim nosacījumam.

7.3.4. Ceturtais nosacījums. Atbalstam jābūt tādām, kas paredz segt līdz 30 % no attiecīgā pakalpojuma darbības nodrošināšanas izmaksām

(74) Izraudzītajiem projektiem piešķirtā subsīdija nepārsniedz 30 % no darbības izmaksām.

7.3.5. Piektais nosacījums. Atbalsts jāpiešķir, pamatojoties uz pārredzamiem kritērijiem, ko nediskriminējošā veidā piemēro Kopienā reģistrētiem kuģu īpašniekiem. Vispārīgā gadījumā atbalsts jāpiešķir projektam, ko dalībvalsts iestādes izraudzījušās konkursa procedūras rezultātā, ievērojot Kopienā piemērojamos noteikumus

(75) Komisija norāda, ka atbalsta piešķiršanai piemērotie kritēriji ir pārredzami un ka Savienības kuģu īpašniekiem piemēro nediskriminējošu attieksmi.

7.3.6. Sestais nosacījums. Pakalpojumam, par ko izstrādāts projekts, ir jābūt ekonomiski dzīvotspējīgam pēc tam, kad beidzas laikposms, kurā tam ir tiesības uz valsts finansējumu

(76) Kā norādīts iepriekš, ekonomikas lejupslīde neļāva autopārvadātājiem nostabilizēt sasniegtos vairākveidu transporta līmeņus. Tāpēc projekts nevarēja panākt dzīvotspēju pēc trim atbalsta gadiem. Tomēr Komisija ņem vērā to, ka Itālija ir apņēmusies par vienu papildu gadu pagarināt atbalsta saņēmēju pienākumu komerciāli veikt pārvadājumus pēc četriem subsīdiju gadiem. Līdz ar to Komisija uzskata, ka šis nosacījums ir izpildīts.

7.3.7. Septītais nosacījums. Atbalstu nedrīkst apvienot ar kompensāciju par sabiedriskiem pakalpojumiem (saisītībām vai līgumiem)

(77) Kā norādīts iepriekš, atbalstu nedrīkst apvienot ar kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu.

## 8. NOBEIGUMS

(78) Tāpēc Komisija secina, ka shēmas grozījums ar pagarinājumu par vienu gadu ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

Pasākums, ko Itālija, pamatojoties uz 2009. gada 23. decembra Likuma Nr. 191 2. panta 250. punktu un Itālijas infrastruktūras un transporta ministra 2011. gada 31. janvāra dekrētu, plāno īstenot loģistikas sistēmu izstrādei un vairākveidu pārvadājumu uzlabošanai, ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta izpratnē.

Līdz ar to tiek atļauta šā pasākuma īstenošana.

*2. pants*

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2013. gada 17. jūlijā

*Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks*  
Joaquín ALMUNIA

---