

# BESLUITEN

## BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 17 juli 2013

betreffende steunmaatregel SA.33412 (12/C) (ex 11/N) die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen ten behoeve van de ontwikkeling van logistieke ketens en de versterking van de intermodaliteit

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2013) 4392)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2013/487/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen kenbaar te maken <sup>(1)</sup>, en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

### 1. PROCEDURE

- (1) Bij elektronische aanmelding van 27 juli 2011 hebben de Italiaanse autoriteiten de Commissie overeenkomstig artikel 108, lid 3, VWEU, in kennis gesteld van hun voornemen tot wijziging van een steunregeling waarmee het vrachtvervoer van de weg naar de zee moet worden verlegd. Deze aanmelding is geregistreerd onder nummer SA.33412.
- (2) Op 14 september 2011 heeft een bijeenkomst tussen de Commissie en de vertegenwoordigers van de Italiaanse autoriteiten plaatsgevonden. Naar aanleiding van deze bijeenkomst heeft de Commissie op 23 september 2011, 9 december 2011, 7 maart 2012 en 16 mei 2012 verzocht om nadere gegevens over de wijziging die is aangemeld. De Italiaanse autoriteiten hebben de verlangde gegevens toegezonden op 19 oktober 2011, 9 november 2011, 11 januari 2012, 19 maart 2012 en 12 juni 2012.
- (3) Bij schrijven van 25 juli 2012 heeft de Commissie Italië in kennis gesteld van het besluit tot inleiding van de formele onderzoeksprocedure van artikel 108, lid 2, VWEU ten aanzien van de wijziging van de regeling voor de ontwikkeling van logistieke ketens en het bevorderen van de intermodaliteit.

- (4) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure (hierna het „besluit tot inleiding van de procedure” genoemd) is bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* <sup>(2)</sup>. De Commissie heeft de belanghebbenden verzocht hun opmerkingen te maken.

- (5) Italië heeft bij brief van 9 augustus 2012 opmerkingen over het besluit tot inleiding van de procedure gemaakt.

- (6) Een aantal belanghebbenden heeft opmerkingen toegezonden bij brieven van 15, 30 en 31 oktober 2012. Op 19 december 2012 heeft de Commissie deze opmerkingen doorgezonden aan de Italiaanse autoriteiten die, na het verzoek om te antwoorden, hun opmerkingen hebben toegezonden bij schrijven van 16 januari 2013.

### 2. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE MAATREGELEN

#### 2.1. Achtergrond

- (7) De maatregel betreft de wijziging van een staatssteunregeling ter ondersteuning van de *modal shift*, d.w.z. de verschuiving van het vrachtvervoer van de weg naar de zee. Er zullen subsidies worden verleend aan wegvervoerbedrijven die gebruik maken van de nieuwe of bestaande zeeroutes veeleer dan van het wegvervoer.
- (8) De oorspronkelijke steunregeling is door de Commissie goedgekeurd op 20 april 2005 voor een periode van drie jaar, van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2009 (hierna „het besluit van 2005” genoemd) <sup>(3)</sup>.
- (9) Op basis van die regeling waren de begunstigde wegvervoerbedrijven verplicht om - gedurende een periode van drie jaar na afloop van de steunregeling - hetzelfde aantal trajecten of het dezelfde hoeveelheid vervoerde goederen aan te houden als in de door de steun bestreken periode <sup>(4)</sup>.

<sup>(2)</sup> Zie voetnoot 1.

<sup>(3)</sup> Steunmaatregel nr 496/2003 (PB C 79 van 1.4.2006, blz. 26).

<sup>(4)</sup> Zie de punten 7, 21, 28 en 29 van het besluit van 2005.

<sup>(1)</sup> PB C 301 van 5.10.2012, blz. 49.

- (10) Op grond van punt 26 van het besluit van 2005 zijn de Italiaanse autoriteiten verplicht de Commissie regelmatig te informeren over de evolutie en de impact van de steunmaatregelen op het vervoersbeleid en het milieu.
- (11) De Commissie heeft een uitvoeringsverslag ontvangen waarin wordt ingegaan op de belangrijkste marktrends in de periode 2007-2009 en wordt gewezen op de noodzaak om de oorspronkelijke regeling met twee jaar te verlengen.
- (12) In het verslag wordt onder andere op het volgende gewezen:
- (a) het daadwerkelijk toegekende totaalbedrag van de steun lag lager dan het bij het besluit van 2005 vastgestelde en goedgekeurde bedrag;
- (b) in de betrokken periode is het aantal trajecten op de nationale routes gestaag toegenomen, zoals geïllustreerd in de onderstaande tabel:

Frequentie	2007	2008	2009
Nationale routes	325 819	349 406	372 110
EU-routes <sup>(1)</sup>	136 030	139 722	107 203
Totaal	461 849	489 128	479 313

<sup>(1)</sup> Grotendeels trajecten van en naar Spanje.

Volgens de door de Italiaanse autoriteiten verstrekte gegevens is de daling van het aantal trajecten in 2009 op de EU-routes – die impliciet leidde tot een vermindering van de overheidssteun – een rechtstreeks gevolg van de economische vertraging, die aanzienlijke gevolgen voor de markt heeft gehad.

- (c) Het vrachtvolume vertoont een vergelijkbare tendens, met een gestage toename op de nationale routes en een vermindering op de routes binnen de EU. Het totale vrachtvolume is in de betrokken periode evenwel gestaag toegenomen.
- (d) Volgens de prognoses zou het totale aantal trajecten in 2010 uitkomen op 564 519.

## 2.2. Doelstelling van de steunregeling

- (13) Zoals gepreciseerd in overweging 3 wordt met de regeling beoogd de verschuiving van het vrachtwagenvervoer van de weg naar de zee te vergemakkelijken.

## 2.3. Nationale rechtsgrondslag

- (14) De steunregeling is gebaseerd op de volgende bepalingen:
- (a) artikel 3, lid 2 quater, van wetsdecreet nr. 209 van 24 september 2002, dat met een aantal wijzigingen is omgezet in wet nr. 265 van 22 november 2002;
- (b) presidentieel decreet (D.P.R.) nr. 205 van 11 april 2006;
- (c) artikel 2, lid 250, van wet nr. 191 van 23 december 2009;
- (d) decreet van het ministerie van Infrastructuur en Vervoer van 31 januari 2011 tot goedkeuring van de verlenging voor 2010; over het overeenkomstige decreet voor 2011, dat door de Commissie moet worden goedgekeurd, is reeds overeenstemming bereikt. In het kader van de formele onderzoeksprocedure heeft Italië er zich evenwel toe verbonden de duur van de verlenging met één jaar te verkorten.

## 2.4. Budget

- (15) Het budget voor de voorgenoemde wijziging bedraagt in totaal 60 miljoen EUR (30 miljoen EUR voor 2010 en 30 miljoen EUR voor 2011).

## 2.5. Looptijd

- (16) De Italiaanse autoriteiten hebben de wijziging van de regeling aangemeld in de vorm van een verlenging met twee jaar (2010 en 2011). Voorts hebben zij bevestigd dat tot dusver geen steun is verleend voor de werking van zeevervoersdiensten in 2010 en 2011 en dat de maatregel pas na goedkeuring door de Commissie ten uitvoer zal worden gelegd.

## 2.6. Wijzigingen in de steunregeling

- (17) De door de Italiaanse autoriteiten aangemelde wijzigingen betreffen:
- (a) de verlenging van de steunregeling voor 2010 en 2011;
- (b) een nieuwe toewijzing van in totaal 60 miljoen EUR, d.w.z. 30 miljoen per bijkomend jaar.
- (18) Tijdens de formele onderzoeksprocedure heeft Italië zich ertoe verbonden de duur van de verlenging te verkorten van twee jaar tot één jaar.
- (19) De Italiaanse autoriteiten hebben bevestigd dat in de periode van de verlenging geen aanvullende maatregelen, zoals die welke zijn goedgekeurd bij het besluit van 2005, ten uitvoer zullen worden gelegd.

### 2.7. Rechtvaardiging van de wijziging

- (20) De Italiaanse autoriteiten hebben verklaard dat de verwezenlijking van de beoogde doelstellingen (het stabiliseren van de door de oorspronkelijke regeling gegenereerde *modal shift* en de verdere ontwikkeling van de gesubsidieerde routes) werd bemoeilijkt door de economische crisis.
- (21) Tijdens de formele onderzoeksprocedure heeft Italië er zich voorts toe verbonden de verplichting om de commerciële exploitatie van de vervoersdiensten zonder steun voort te zetten, met een extra jaar te verlengen.

### 2.8. Cumulatie

- (22) Cumulatie met regionale bijdragen voor hetzelfde doel is toegestaan tot 30 % van de totale vervoerskosten.

### 2.9. Begunstigden

- (23) Voor subsidies uit hoofde van de regeling in aanmerking komende bedrijven zijn wegvervoerbedrijven in de Unie, met inbegrip van tijdelijke of permanente groeperingen zoals verenigingen van vervoerexploitanten, die hun voertuigen of wissellaadbakken op vrachtschepen laden (met of zonder hun bestuurders) om de specifieke bij het decreet van het ministerie van Infrastructuur en Vervoer vastgestelde zeeroutes te volgen.

### 2.10. Vorm en intensiteit van de steun

- (24) De regeling voorziet in niet-terugvorderbare subsidies waarvan het bedrag overeenkomt met het verschil tussen de externe kosten van het wegvervoer en die van het zeevervoer.
- (25) De berekening van het verschil zal gebaseerd zijn op een bijgewerkte studie van de vereniging *Amici della terra* <sup>(5)</sup>. De voor deze berekeningen in aanmerking genomen factoren zijn broeikasgasemissies, luchtverontreiniging, lawaai, congestie en ongevallen. Deze studie is bijgewerkt op basis van de resultaten van de eerste toepassingsperiode van de steunregeling. Het gebruik van de „snelwegen op zee” in plaats van het wegvervoer heeft een besparing van 411 miljoen EUR aan sociale en ecologische kosten opgeleverd.
- (26) Uit de studie blijkt dat een volle vrachtwagen met een lengte van 14 strekkende meter op een traject over de weg van 100 km ongeveer 212,58 EUR aan externe kosten meebrengt, terwijl voor hetzelfde traject over zee de externe kosten op ongeveer 79,37 EUR worden geschat. Het daaruit resulterende verschil van 133,21 EUR voor

een traject van 100 km is de gemiddelde waarde die als basis zal dienen voor de steun aan de wegvervoerbedrijven voor het gebruik van de „snelwegen op zee”. Deze waarde zal worden gemoduleerd rekening houdend met de specifieke marktomstandigheden op de vastgestelde routes.

### 2.11. Procedure

- (27) De begunstigden moeten een bepaald aantal trajecten afleggen, dat jaarlijks voor elke route zal worden vastgesteld. Ondernemingen die een aanvraag indienen, moeten elk jaar minstens 80 trajecten per route hebben verricht.
- (28) Bovenop de basissteun is voorzien in een aanvullende bijdrage voor ondernemingen die per route meer dan 1 600 trajecten per jaar verrichten. De maximale steunintensiteit van 30 % mag evenwel niet worden overschreden. Met de aanvullende steun wordt beoogd de oprichting van verenigingen aan te moedigen en de benuttingsgraad van de voor het vrachtvervoer ingezette schepen te verhogen.
- (29) De subsidiabele zeeroutes zullen bij ministerieel decreet op basis van de volgende criteria worden vastgesteld:
- (a) de geschiktheid van de zeeroute om de overheveling van aanzienlijke hoeveelheden verkeer van de weg naar de zee te bevorderen;
  - (b) de geschiktheid van de zeeroute om de congestie op het nationale wegennetwerk te verminderen;
  - (c) de te verwachten verbetering van het milieu dankzij het gebruik van de zeeroute in plaats van de overeenkomstige route over de weg.
- (30) De nieuwe zeeroutes zullen worden gekozen onder die welke momenteel niet voldoende via de zee worden bediend.
- (31) In de aanvragen moeten de begunstigden zich ertoe verbinden om - gedurende een periode van drie jaar na afloop van de regeling - hetzelfde aantal trajecten of dezelfde hoeveelheid vervoerde goederen aan te houden als in de door de steun bestreken periode. Tijdens het onderzoek van de Commissie inzake de onderhavige maatregel heeft Italië de eerder genoemde periode van drie jaar met een jaar verlengd.
- (32) De bijdragen zullen slechts worden verleend als de tariefniveaus constant blijven, in overeenstemming met de inflatie.

<sup>(5)</sup> P.L. Lombard en A. Malocchi, *Navigazione e Ambiente! Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto*, Milano, Franco Angeli. De Commissie wijst er in dit verband op dat er andere methoden zijn om de externe kosten van de diverse vervoerswijzen te berekenen, met name die welke de Commissie hanteert in het kader van de Marco Poloprojecten: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf>

- (33) De bijdragen kunnen met terugwerkende kracht worden verleend, na de beoordeling van de relevante documenten en binnen de grenzen van de voor dit specifieke doel beschikbare middelen. Wanneer de te verlenen bijdragen hoger uitvallen dan de voor het financieringsjaar beschikbare middelen, zal de hoogte van de bijdragen worden vastgesteld bij een specifiek ministerieel besluit.

### 3. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKPROCEDURE

#### 3.1. Aanwezigheid van steun

- (34) In het besluit tot inleiding van de procedure merkt de Commissie in de eerste plaats op dat de gewijzigde regeling een voordeel verschafft aan de wegvervoerbedrijven en dat zij in dit opzicht staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormt.
- (35) Voorts merkt de Commissie op dat exploitanten die zeevervoersdiensten leveren aan wegvervoerbedrijven, op hun beurt een indirect voordeel kunnen hebben als gevolg van de gewijzigde regeling.

#### 3.2. Verenigbaarheid van de steun

- (36) Met betrekking tot de verenigbaarheid van de gewijzigde regeling merkt de Commissie in de eerste plaats op dat de oorspronkelijke regeling overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, verenigbaar met de interne markt was verklaard.
- (37) Zij wijst er evenwel op dat de aangemelde wijziging van de regeling in strijd lijkt te zijn met de voorwaarde in het besluit van 2005, op basis waarvan de wegvervoerbedrijven die voor de oorspronkelijk goedgekeurde regeling in aanmerking kwamen, zich ertoe hadden verbonden om - gedurende een periode van drie jaar na afloop van de regeling - hetzelfde aantal trajecten of vervoerde goederen aan te houden als in de door de steun bestreken periode.
- (38) Vervolgens merkt de Commissie op dat zij, wanneer de exploitanten die zeevervoersdiensten leveren aan wegvervoerbedrijven, worden beschouwd als indirecte begunstigen van de regeling <sup>(6)</sup>, de verenigbaarheid van deze steun ook in het licht van punt 10 van de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer (hierna de „richtsnoeren voor het zeevervoer” genoemd) <sup>(7)</sup> zou moeten beoordelen.
- (39) Aangezien de aan de zeevervoerders verleende steun in dit geval de exploitatie van bestaande routes zou financieren en verder zou gaan dan de periode van drie jaar zoals vastgesteld in de richtsnoeren voor het zeevervoer, heeft de Commissie twijfels geuit ten aanzien van de verenigbaarheid van de gewijzigde regeling met de interne markt.

### 4. OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN

- (40) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van drie verenigingen van vervoersexploitanten, namelijk CETM, ANITA en Short Sea Promotion Centre (promotiedienst voor de korte vaart).
- (41) De belanghebbenden steunen in wezen het standpunt van Italië met betrekking tot de economische vertraging en het algemene effect daarvan op de vervoersactiviteiten.
- (42) Met name wijzen zij op de impact van de economische vertraging op het sectorale vervoer, en geven zij aan dat de omvang ervan de verdere ontwikkeling van het intermodale verkeer, zoals aanvankelijk de bedoeling was, heeft verhinderd.

### 5. OPMERKINGEN VAN ITALIË

- (43) De opmerkingen van Italië over het besluit tot inleiding van de procedure zijn hieronder samengevat.
- (44) In de eerste plaats verklaart Italië dat de wegvervoerbedrijven de verbintenis zijn aangegaan om na afloop van de steunregeling het verkeersvolume in een totaal verschillende marktcontext te handhaven. Aangezien de omvang en de duur van de crisis destijds niet te voorzien waren, zou de Commissie rekening moeten houden met de uitzonderlijke omstandigheden die hebben geleid tot de noodzaak om de regeling, zoals aangemeld, te wijzigen.
- (45) De bedoeling was de *modal shift* te stabiliseren zodra het zeevervoer, in termen van trajecten en tonnages, in 2011 met een derde was toegenomen ten opzichte van 2007. Deze vooraf vastgestelde waarde was geschat op basis van een studie die in juni 2002 door CETENA en COFIR was verricht als onderdeel van het bijzonder onderzoeksprogramma voor de ontwikkeling van de cabotage in het zeevervoer en de binnenvaart.
- (46) Vanaf de tweede helft van 2008 zijn de voor de regeling in aanmerking komende wegvervoerbedrijven halverwege de uitvoering echter getroffen door de economische vertraging, wat het stabiliseren van de vereiste niveaus van het intermodale vervoer heeft bemoeilijkt. De Commissie zou met name rekening moeten houden met de daling in termen van aantal trajecten en tonnages als gevolg van een vermindering van het aantal contracten en de economische recessie.
- (47) In de tweede plaats heeft Italië ter ondersteuning van de aangemelde wijziging erop gewezen dat de uitgetrokken middelen tijdens de toepassing van de oorspronkelijke regeling niet volledig waren opgebruikt, met als gevolg dat de voor de aangemelde wijziging vereiste middelen nog binnen de grenzen van het oorspronkelijke budget vallen.

<sup>(6)</sup> Zie overweging 33 hierboven.

<sup>(7)</sup> PB C 13 van 17.1.2004, blz. 3.

- (48) In de derde plaats zou de Commissie rekening moeten houden met het feit dat van geen van de belanghebbenden een klacht is ontvangen, noch op nationaal niveau, noch op het niveau van de Unie, waaruit kan worden afgeleid dat er geen sprake is van een ongerechtvaardigde vervalsing van de mededinging.
- (49) Tot slot heeft Italië verklaard dat het aanmerken van de potentiële voordelen van de maatregel op het niveau van de scheepvaartmaatschappijen als steun in de zin van artikel 107 VWEU noodzakelijkerwijs impliceert dat de Commissie ook de gevolgen van de maatregel op verwante activiteiten, zoals die van dokwerkers, scheepsagenten en havenexploitanten, moet beoordelen. Volgens de Italiaanse autoriteiten zou deze aanpak indruisen tegen zowel de eerdere praktijk als de rechtspraak.
- (a) door de Staat worden toegekend of met staatsmiddelen worden bekostigd;
- (b) bepaalde ondernemingen of bepaalde producties begunstigen (selectiviteit);
- (c) de begunstigde ondernemingen een economisch voordeel verschaffen;
- (d) de mededinging vervalsen of dreigen te vervalsen en het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig beïnvloeden.

- (50) Om de bezwaren van de Commissie ten aanzien van de verenigbaarheid van de aangemelde verlenging weg te nemen, heeft Italië er zich in het kader van de formele onderzoeksprocedure toe verbonden de aangemelde maatregel als volgt te wijzigen: verkorting van de duur van de verlenging, van twee jaar tot één jaar, en overeenkomstige verlenging van de verplichting om de commerciële exploitatie van de vervoersdiensten zonder steun voort te zetten met een extra jaar.
- (55) In het onderhavige geval wordt de overheidsfinanciering voor de voorgenomen wijziging door de Staat toegekend en uit staatsmiddelen bekostigd. De maatregel begunstigt bovendien bepaalde ondernemingen en is bijgevolg selectief.

#### 6. OPMERKINGEN VAN ITALIË BIJ DE OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN

- (51) Bij brief van 16 augustus 2013 hebben de Italiaanse autoriteiten hun opmerkingen bij de opmerkingen van de belanghebbenden in het kader van de formele onderzoeksprocedure aan de Commissie toegezonden.
- (52) De Italiaanse autoriteiten steunen met name de opmerkingen van de drie bovengenoemde vervoerders, in het bijzonder met betrekking tot de afwezigheid van concurrentievervalsing en het potentiële voordeel op het niveau van de zeevervoersondernemingen.
- (56) De Commissie is van oordeel dat de voorgenomen wijziging een economisch voordeel verschaft aan de wegvervoerbedrijven die activiteiten verrichten die in aanmerking kunnen komen voor de regeling, doordat zij worden bevrijd van de exploitatiekosten.

#### 7. BEOORDELING VAN DE STEUN

##### 7.1. Aanwezigheid van steun

- (53) Overeenkomstig artikel 107, lid 1, VWEU zijn, behoudens de afwijkingen waarin de Verdragen voorzien, steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.
- (57) Parallel hiermee merkt de Commissie op dat de gewijzigde regeling, hoewel zij rechtstreeks tot de wegvervoerbedrijven is gericht, een onbetwistbare toename van de markt vraag naar bepaalde zeevervoersdiensten en bijgevolg van de daaruit voortvloeiende inkomsten tot gevolg heeft. De Commissie concludeert derhalve dat de gewijzigde regeling een economisch voordeel verschaft op het niveau van de scheepvaartondernemingen.

- (54) De criteria van artikel 107, lid 1, VWEU, zijn cumulatief. Om te bepalen of een aangemelde maatregel steun vormt in de zin van dit artikel, moet derhalve voldaan zijn aan alle criteria. De financiële steun moet bijgevolg:
- (58) Wanneer de verleende steun van een staat de positie van een onderneming ten opzichte van andere concurrerende ondernemingen in het handelsverkeer binnen de EU versterkt, moet dit handelsverkeer worden geacht door de steun te worden beïnvloed<sup>(8)</sup>. Het is voldoende dat de begunstigde van de steun met andere ondernemingen concurreert op markten die voor de concurrentie open staan<sup>(9)</sup>. In het onderhavige geval concurreren de begunstigten met andere ondernemingen in de Unie. Hieruit volgt dat de aangemelde maatregel van dien aard is dat hij de concurrentie kan vervalsen en het handelsverkeer op de interne markt kan beïnvloeden.

<sup>(8)</sup> Zie met name het arrest van 17 september 1980, zaak 730/79, Philip Morris/Commissie, Jurispr. 1980, blz. 2671, punt 11; arrest van 22 november 2001, zaak C-53/00, Ferring/Agence centrale des organismes de sécurité sociale, Jurispr. 2001, blz. I-9067, punt 21; arrest van 29 april 2004, zaak C-372/97, Italië/Commissie, Jurispr. 2004, blz. I-3679, punt 44.

<sup>(9)</sup> Arrest van 30 april 1998, zaak T-214/95, Vlaams Gewest/Commissie, Jurispr. 1998, blz. II-717.

(59) In het licht van deze vaststellingen is de Commissie van oordeel dat de regeling, zoals gewijzigd, steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU bevat, zowel op het niveau van de wegvervoerbedrijven als van de scheepvaartondernemingen.

### 7.2. Rechtmatigheid van de steun

(60) De maatregel is niet ten uitvoer gelegd vóór de formele goedkeuring door de Commissie. De Commissie merkt op dat de steun in het kader van de verlenging van de regeling pas zal worden uitbetaald na de goedkeuring ervan. De Italiaanse autoriteiten zijn bijgevolg de standstill-verplichting van artikel 108, lid 3, VWEU nagekomen.

(61) Tegelijkertijd merkt de Commissie op dat, aangezien de aangemelde verlenging betrekking heeft op een periode die reeds is afgelopen, iedere toename van de vraag naar zeevervoersdiensten als gevolg van de regeling noodzakelijkerwijs reeds heeft plaatsgevonden op het ogenblik waarop de diensten zijn gebruikt.

### 7.3. Verenigbaarheid van de steun

(62) De Commissie merkt op dat de enige wijziging in de eerdere regeling betrekking heeft op de verlenging in de tijd en de daaruit voortvloeiende aanvullende financiering. In het kader van de verlenging zullen geen aanvullende maatregelen worden gesubsidieerd. Alle andere elementen zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de door de Commissie in het besluit van 2005 beoordeelde regeling.

(63) In het kader van de formele onderzoeksprocedure heeft Italië zich ertoe verbonden de duur van de verlenging te verkorten van twee jaar tot één jaar. Het land heeft er zich voorts toe verbonden de verplichting om de commerciële exploitatie van de vervoersdiensten zonder steun voort te zetten, met een extra jaar te verlengen.

(64) In punt 10 van de richtsnoeren voor het zeevervoer zijn diverse criteria vastgesteld voor de beoordeling van de verenigbaarheid van een maatregel om de intermodale keten te verbeteren en de congestie op de wegen aan te pakken. In het onderhavige geval is de Commissie evenwel van oordeel dat deze voorwaarden moeten worden beoordeeld in het licht van de bijzondere omstandigheden van het onderhavige geval (wijziging van een bestaande regeling die reeds rechtstreeks krachtens artikel 107, lid 3, onder c), VWEU was goedgekeurd), en van de bijzondere situatie die de marktcontext zoals die op het ogenblik van de oorspronkelijke goedkeuring door de Commissie bestond, aanzienlijk heeft veranderd.

7.3.1. *Eerste voorwaarde: de looptijd van de steun mag niet meer bedragen dan drie jaar en de steun moet dienen ter financiering van een zeevervoersdienst die op het grondgebied van de lidstaten gelegen havens met elkaar verbindt*

(65) In het onderhavige geval heeft Italië voldoende aangetoond dat de economische crisis een aanmerkelijke invloed heeft gehad op het functioneren van de vervoersdiensten, waardoor de begunstigden hun toezegging om de betrokken diensten commercieel te exploiteren na de initiële financieringsperiode van drie jaar niet konden nakomen<sup>(10)</sup>. Italië heeft er zich voorts toe verbonden de voorwaarde met betrekking tot de commerciële exploitatie van de diensten met een jaar te verlengen. Voorts is het onbetwistbaar dat de regeling tot doel heeft zeevervoersdiensten te financieren die havens van de Unie met elkaar verbinden.

(66) Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat het, hoewel de totale duur van de regeling, zoals gewijzigd, vier jaar bedraagt, in het licht van de bijzondere omstandigheden van het onderhavige geval gerechtvaardigd is om deze beperkte verlenging als in overeenstemming met de bovengenoemde voorwaarde te beschouwen.

7.3.2. *Tweede voorwaarde: de dienst moet het mogelijk maken dat wegtransporten (voornamelijk goederentransporten) geheel of gedeeltelijk over zee plaatsvinden, maar dan wel zonder een met het gemeenschappelijk belang in strijd zijnde omleiding van dat zeevervoer*

(67) Zoals hierboven aangegeven is het doel van de gesubsidieerde regeling het goederenvervoer over zee te ondersteunen door bij te dragen in de exploitatiekosten die zijn verbonden aan de behandeling van zeevracht.

(68) De Commissie neemt ook nota van het relatief beperkte budget voor de aangemelde wijziging.

(69) De Commissie is derhalve van oordeel dat met de maatregel wordt beoogd een doelstelling van de Unie te verwezenlijken, en dat de potentiële concurrentievervalsing als gevolg van de steun wordt gecompenseerd door de grotere voordelen die de regeling zal opleveren door goederenvervoer van de weg naar het water te verplaatsen en zodoende een *modal shift* naar een duurzamer

<sup>(10)</sup> In dit verband zij opgemerkt dat er een discrepantie is tussen de richtsnoeren voor het zeevervoer en de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwagondernemingen (PB C 184 van 22.7.2008, blz. 13) waarin voor vergelijkbare regelingen ter bevordering van een intermodale verschuiving van het wegvervoer naar het spoorvervoer geen overeenkomstige limiet van drie jaar is voorgeschreven. Bij de herziening van de richtsnoeren voor het zeevervoer zal de Commissie dan ook preciseren dat staatssteun voor de korte vaart in bepaalde omstandigheden verenigbaar met de interne markt kunnen worden verklaard voor een periode van meer dan drie jaar.

vervoerssysteem aan te moedigen. De Commissie is derhalve van oordeel dat de betrokken wijziging betrekking heeft op een steunregeling die het mogelijk maakt dat het wegvervoer geheel of gedeeltelijk over zee plaatsvindt, zonder een met het gemeenschappelijk belang in strijd zijnde omleiding van dat zeevervoer.

7.3.3. *Derde voorwaarde: de steun moet bestemd zijn voor de uitvoering van een nauwkeurig omschreven project met een van tevoren vastgesteld milieueffect voor een nieuwe route of de verbetering van diensten op een bestaande route, waarbij zo nodig meerdere reders betrokken zijn. Per route mag niet meer dan één project worden gefinancierd en een project mag niet worden voortgezet, verlengd of herhaald*

- (70) De steun is zo berekend dat de zeevervoersdiensten worden vergoed voor de externe kosten die de concurrerende wegvervoersdiensten niet op zich hebben genomen. Het bedrag van de bijdrage per traject komt overeen met het verschil tussen de externe kosten van het wegvervoer en die van het zeevervoer. Dit verschil wordt berekend op basis van een bijgewerkte studie van de vereniging Amici della terra. De voor deze berekeningen in aanmerking genomen factoren zijn broeikasgasemissies, luchtverontreiniging, lawaai, congestie en ongevallen. De Commissie merkt op dat het resultaat van de studie duidelijk aantoonde dat dit intermodale zee/landproject tot aanzienlijke besparingen op het niveau van de externe kosten leidt.
- (71) De Commissie is van oordeel dat het geplande steunniveau gebaseerd is op een redelijke vergelijkende analyse van de externe kosten van beide vervoerswijzen en dat het beperkt is tot het bedrag dat noodzakelijk is om de overgang naar de zeevervoersdiensten aan te moedigen. De steun heeft derhalve betrekking op de uitvoering van een nauwkeurig omschreven project met een van tevoren vastgesteld milieueffect.
- (72) Met betrekking tot de voorwaarde dat het project betrekking moet hebben op *een nieuwe route of de verbetering van diensten op een bestaande route*, merkt de Commissie op dat de regeling reeds rechtstreeks krachtens artikel 107, lid 3, onder c), VWEU was goedgekeurd. De beoordeling van de aangemelde verlenging van de regeling in het licht van deze voorwaarde van de richtsnoeren voor het zeevervoer is niet relevant omdat de wijziging noodzakelijkerwijs van toepassing zal zijn op routes die reeds in het kader van een bestaande regeling worden gefinancierd.
- (73) Zoals in de oorspronkelijke regeling zullen de begunstigden de meest geschikte zeeverbinding en de meest concurrerende exploitant voor elk van de gekozen routes vrij kunnen kiezen. Deze bepalingen garanderen een niet-dis-

criminerende behandeling onder de zeevervoerders. De Commissie is derhalve van oordeel dat aan deze voorwaarde is voldaan.

7.3.4. *Vierde voorwaarde: de steun moet bedoeld zijn om de bedrijfskosten van de desbetreffende dienst tot maximaal 30 % te dekken*

- (74) De aan de geselecteerde projecten toegekende subsidie is beperkt tot 30 % van de exploitatiekosten.

7.3.5. *Vijfde voorwaarde: de steun wordt verleend op grond van transparante criteria die op niet-discriminerende wijze worden toegepast ten aanzien van de in de Unie gevestigde reders. Gewoonlijk zal de steun bestemd moeten zijn voor een project dat door de autoriteiten van de lidstaat is geselecteerd door middel van een openbare aanbesteding in overeenstemming met de geldende EU-voorschriften*

- (75) De Commissie merkt op dat de voor de toekenning van de steun toegepaste criteria transparant zijn en dat de reders van de Unie op niet-discriminerende wijze worden behandeld.

7.3.6. *Zesde voorwaarde: de dienst waarvoor het project is opgezet moet commercieel levensvatbaar zijn nadat de periode is afgelopen waarin hij op overheidsfinanciering aanspraak kan maken*

- (76) Zoals hierboven aangegeven heeft de economische vertraging de wegvervoersondernemingen verhinderd de bereikte niveaus van het intermodale vervoer te stabiliseren. De projecten waren dan ook niet rendabel na drie jaar subsidiëring. De Commissie houdt evenwel rekening met het feit dat Italië zich verbonden heeft tot een verlenging van de verplichting voor de begunstigde om de diensten na de vier jaren van subsidiëring nog een extra jaar commercieel te exploiteren. De Commissie is derhalve van oordeel dat aan deze voorwaarde is voldaan.

7.3.7. *Zevende voorwaarde: de steun mag niet bovenop compensaties voor openbare dienstverlening (verplichtingen of contracten) komen*

- (77) Zoals aangegeven mag de steun niet bovenop compensaties voor openbare dienstverlening komen.

## 8. CONCLUSIE

- (78) De Commissie concludeert derhalve dat de wijziging van de regeling via de verlenging ervan met een jaar overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), VWEU verenigbaar is met de interne markt,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

*Artikel 1*

De maatregel die Italië voornemens is ten uitvoer te leggen – op grond van artikel 2, lid 250, van wet nr. 191 van 23 december 2009 en het decreet van het ministerie van Infrastructuur en Vervoer van 31 januari 2011 – voor de ontwikkeling van de logistieke ketens en het bevorderen van de intermodaliteit is, overeenkomstig artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, verenigbaar met de interne markt.

De tenuitvoerlegging van de maatregel wordt derhalve goedgekeurd.

*Artikel 2*

Dit besluit is gericht tot de Italiaanse Republiek

Gedaan te Brussel, 17 juli 2013.

*Voor de Commissie*

Joaquín ALMUNIA

*Vicevoorzitter*

---