

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

zo 17. júla 2013

o štátnej pomoci SA.33412 (12/C) (ex 11/N), ktorú má Taliansko v úmysle poskytnúť na rozvoj logistických reťazcov a modernizáciu intermodality

[oznámené pod číslom C(2013) 4392]

(Iba talianske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2013/487/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

(4) Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽²⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky.

(5) Taliansko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania listom z 9. augusta 2012.

(6) Zainteresované strany predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania listami z 15., 30. a 31. októbra 2012. Komisia postúpila tieto pripomienky Taliansku 19. decembra 2012, aby mu poskytla možnosť reagovať na ne. Pripomienky Talianska boli prijaté listom zo 16. januára 2013.

1. POSTUP

(1) Talianske orgány elektronickou notifikáciou z 27. júla 2011 oznámili Komisii v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ úmysel zmeniť schému pomoci zameranú na podporu presunu ťažkých nákladných vozidiel z ciest na more. Toto oznámenie bolo zaevidované pod číslom SA.33412.

(2) Dňa 14. septembra 2011 sa uskutočnilo stretnutie Komisie so zástupcami talianskych orgánov. V nadväznosti na toto stretnutie požiadala Komisia 23. septembra 2011, 9. decembra 2011, 7. marca 2012 a 16. mája 2012 o dodatočné informácie o oznámenej zmene. Talianske orgány poskytli požadované informácie 19. októbra 2011, 9. novembra 2011, 11. januára 2012, 19. marca 2012 a 12. júna 2012.

(3) Listom z 25. júla 2012 Komisia oznámila Taliansku svoje rozhodnutie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ v súvislosti so zmenou schémy rozvoja logistických reťazcov a modernizáciou intermodality.

2. PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ

2.1. Základné informácie

(7) Opatreniami sa ustanovuje zmena schémy štátnej pomoci zameranej na podporu presunu ťažkých nákladných vozidiel z ciest na more. Dotácie sa poskytnú prevádzkovateľom cestnej dopravy, ktorí namiesto cestnej dopravy využívajú existujúce alebo nové námorné trasy.

(8) Pôvodnú schému pomoci Komisia schválila 20. apríla 2005 na obdobie troch rokov v trvaní od 1. januára 2007 do 31. decembra 2009 (ďalej len „rozhodnutie z roku 2005“) ⁽³⁾.

(9) Podľa tejto schémy museli prevádzkovatelia cestnej dopravy, ktorí boli príjemcami pomoci, počas ďalších troch rokov po ukončení schémy zachovať rovnaký počet jazd alebo rovnaké množstvo prepravovaného tovaru ako počas obdobia poskytovania dotácií ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 301, 5.10.2012, s. 49.

⁽²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

⁽³⁾ Štátna pomoc č. 496/2003, Ú. v. EÚ C 79, 1.4.2006, s. 26.

⁽⁴⁾ Pozri odôvodnenia 7, 21, 28 a 29 rozhodnutie z roku 2005.

(10) Odôvodnenie 26 rozhodnutia z roku 2005 ukladá talianskym orgánom povinnosť podávať Komisii pravidelné správy o vývoji a vplyve pomoci na dopravnú politiku a životné prostredie.

(11) Komisii bola zaslaná správa o vykonávaní, v ktorej boli zdôraznené hlavné trendy na trhu od roku 2007 do roku 2009 a v ktorej sa poukazovalo na potrebu rozšírenia pôvodnej schémy o dva roky.

(12) V správe sa okrem iného poukazovalo na to, že:

a) celková reálna poskytnutá výška pomoci bola nižšia ako výška pomoci pridelená a schválená rozhodnutím z roku 2005;

b) počas daného obdobia bol zaznamenaný nepretržitý nárast frekvencie jazd na vnútroštátnych trasách, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Frekvencia	2007	2008	2009
Vnútroštátne trasy	325 819	349 406	372 110
Trasy EÚ ⁽¹⁾	136 030	139 722	107 203
Spolu	461 849	489 128	479 313

⁽¹⁾ Väčšina týchto jazd smeruje do Španielska a zo Španielska.

Podľa informácií, ktoré poskytli talianske orgány, pokles počtu jazd na trasách EÚ evidovaný v roku 2009 (nepriamo súvisiaci s poklesom úrovne verejného príspevku) je priamym dôsledkom hospodárskeho poklesu, ktorý výrazne ovplyvnil trh;

c) trend týkajúci sa objemu nákladu je podobný, teda stabilne rastúci na vnútroštátnych trasách a klesajúci na trasách v rámci EÚ. Celkový objem nákladu sa však v priebehu daného obdobia stabilne zvyšoval;

d) predpokladalo sa, že celkový počet jazd v roku 2010 bude 564 519.

2.2. Cieľ schémy pomoci

(13) Ako sa uvádza v odôvodnení 3, cieľom schémy je uľahčiť modálny prechod nákladnej dopravy z ciest na more.

2.3. Vnútroštátny právny základ

(14) Základom schémy pomoci je:

a) článok 3 ods. 2c zákonného dekrétu č. 209 z 24. septembra 2002 zmenený zákonom č. 265 z 22. novembra 2002;

b) dekrét predsedu Talianskej republiky č. 205 z 11. apríla 2006;

c) článok 2 ods. 250 zákona č. 191 z 23. decembra 2009;

d) dekrét talianskeho ministerstva infraštruktúry a dopravy z 31. januára 2011, ktorým sa schvaľuje rozšírenie schémy na rok 2010; zodpovedajúci dekrét na rok 2011, ktorý podlieha schváleniu Komisie, už bol odsúhlasený. Počas konania vo veci formálneho zisťovania sa však Taliansko rozhodlo skrátiť toto rozšírenie o jeden rok.

2.4. Rozpočet

(15) Celkový rozpočet na navrhovanú zmenu predstavuje 60 miliónov EUR (30 miliónov EUR na rok 2010 a 30 miliónov EUR na rok 2011).

2.5. Trvanie

(16) Talianske orgány informovali o zmene schémy prostredníctvom rozšírenia o dva roky (roky 2010 a 2011). Talianske orgány potvrdili, že na poskytovanie námorných služieb zatiaľ v rokoch 2010 a 2011 nebola vyplatená žiadna pomoc a že opatrenie sa vykoná iba po schválení Komisiou.

2.6. Zmeny týkajúce sa režimu štátnej pomoci

(17) Zmeny, ktoré oznámili talianske orgány, sa týkajú týchto aspektov:

a) rozšírenie schémy pomoci na roky 2010 a 2011;

b) nový celkový rozpočet vo výške 60 miliónov EUR, t. j. 30 miliónov EUR na každý rok rozšírenia.

(18) Počas konania vo veci formálneho zisťovania sa Taliansko zaviazalo, že skráti rozšírenie z dvoch rokov iba na jeden rok.

(19) Talianske orgány potvrdili, že v priebehu rozšírenia sa nevykonajú žiadne ďalšie opatrenia, ako boli opatrenia schválené rozhodnutím z roku 2005.

2.7. Dôvody zmeny

- (20) Talianske orgány objasnili, že v dôsledku hospodárskej krízy bolo ohrozené splnenie plánovaných cieľov (stabilizácia modálneho prechodu zabezpečeného v pôvodnej schéme a ďalší rozvoj dotovaných trás).
- (21) Počas konania vo veci formálneho zisťovania sa Taliansko takisto zaviazalo rozšíriť povinnosť pokračovať v obchodnom poskytovaní prepravných služieb bez pomoci o jeden rok.

2.8. Kumulácia

- (22) Kumulácia s regionálnymi dotáciami na ten istý účel je povolená až na úrovni 30 % celkových prepravných nákladov.

2.9. Príjemcovia pomoci

- (23) Všetci prevádzkovatelia cestnej dopravy v Únii vrátane dočasných alebo trvalých zoskupení a združení prevádzkovateľov dopravy, ktorí naloďujú svoje vozidlá a prípojné vozidlá (či už s vodičmi alebo bez vodičov) na nákladné lode s cieľom použiť konkrétne lodné trasy špecifikované v dekrete ministra infraštruktúry a dopravy, môžu v rámci tejto schémy žiadať o grant.

2.10. Forma pomoci a intenzita pomoci

- (24) Pomoc sa bude poskytovať formou nenávratného grantu, ktorého úroveň zodpovedá rozdielu medzi externými nákladmi námornej a cestnej dopravy.
- (25) Tento rozdiel sa vypočíta na základe aktualizovanej štúdie, ktorú vypracovalo združenie Priatelia Zeme (Friends of the Earth) ⁽⁵⁾. Medzi faktory, ktoré sa v týchto výpočtoch zohľadňujú, patria skleníkové plyny, znečistenie ovzdušia, hluk, dopravné preťaženie a nehody. Táto štúdia bola aktualizovaná na základe výsledkov prvého obdobia uplatňovania schémy Ecobonus. Rozdiel medzi spoločenskými a environmentálnymi nákladmi, ktorý vznikol v dôsledku používania námorných diaľnic namiesto cestnej dopravy, viedol k úspore 411 miliónov EUR.
- (26) Z tejto štúdie vyplýva, že externé náklady na plne naložené ťažké nákladné vozidlo s dĺžkou 14 metrov, ktoré cestuje 100 km po ceste, predstavujú približne

212,58 EUR, zatiaľ čo externé náklady na 100 km precestovaných na mori sa odhaduje na približne 79,37 EUR. Rozdiel je 133,21 EUR na 100 km. Tento priemer bude základom pre zľavy dostupné cestným dopravcom pri používaní vybraných lodných trás. Suma bude prispôbena konkrétnym trhovým podmienkam na určených trasách.

2.11. Postup

- (27) Príjemcovia pomoci budú musieť uskutočniť určitý počet jász, ktoré sa na ročnej báze stanovia pre každú vybranú trasu. Spoločnosti, ktoré sa uchádzajú o pomoc, musia na individuálnej trase vykonať najmenej 80 jász ročne.
- (28) Bonus navyše okrem základnej pomoci sa poskytne tým spoločnostiam, ktoré na danej lodnej trase uskutočnia viac ako 1 600 jász ročne. Nesmie sa však prekročiť maximálna intenzita pomoci na úrovni 30 %. Účelom tejto pomoci je navyše motivovať spoločnosti k vytváraniu združení a zvýšiť obsadenosť lodí používaných v nákladnej doprave.
- (29) Oprávnené námorné trasy sa určia v ministerskom dekrete na základe týchto kritérií:
- vhodnosť námornej trasy pre zabezpečenie presunu podstatných objemov prepravky z ciest na more;
 - vhodnosť námornej trasy pre odľahčenie talianskej cestnej siete;
 - predvídateľné environmentálne zlepšenie vyplývajúce z používania námornej trasy v porovnaní so zodpovedajúcou cestnou trasou.
- (30) Novými vybranými námornými trasami budú trasy, ktoré v súčasnosti námorná doprava nezabezpečuje primerane.
- (31) Žiadosti musia obsahovať záväzok príjemcov, že počas nasledujúcich troch rokov po ukončení schémy zachovajú rovnaký počet jász alebo prepravujú rovnaké množstvo tovaru ako počas obdobia poskytovania dotácií. Počas prešetrovania predmetného opatrenia Komisiou rozšírilo Taliansko uvedené trojročné obdobie o jeden rok.
- (32) Pomoc sa poskytne iba pod podmienkou, že sadzby zostanú na tej istej úrovni pri zohľadnení miery inflácie.

⁽⁵⁾ Lombard P.L. a Malocchi A., Navigácia a životné prostredie – porovnanie externých nákladov ostatných druhov dopravy, Miláno, Franco Angeli. V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje, že existujú aj iné metódy výpočtu externých nákladov jednotlivých spôsobov dopravy, najmä výpočet, ktorý Komisia použila v prípade projektov Marco Polo: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf>

- (33) Pomoc sa môže poskytnúť spätne, a to po preskúmaní príslušných dokumentov v rámci obmedzení finančných prostriedkov, ktoré sú k dispozícii a ktoré sa pridelia na tento konkrétny účel. Ak výška pomoci, ktorá sa má poskytnúť, prekračuje výšku dostupných finančných prostriedkov na daný rok, výška príspevkov sa stanoví osobitným ministerským rozhodnutím.

3. DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA VO VECI FORMÁLNEHO ZISŤOVANIA

3.1. Existencia pomoci

- (34) Na začiatku rozhodnutia o začatí konania Komisia poznamenala, že zmenená schéma poskytuje výhodu prevádzkovateľom cestnej dopravy a predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ na tejto úrovni.
- (35) Komisia zároveň usúdila, že v dôsledku zmenenej schémy by z nepriamej výhody mohli profitovať aj námorní dopravcovia, ktorí poskytujú námornú dopravu prevádzkovateľom cestnej dopravy.

3.2. Zlučiteľnosť pomoci

- (36) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť zmenenej schémy, Komisia v prvom rade poukázala na to, že pôvodná schéma bola uznaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (37) Poznamenala však, že oznámená zmena schémy sa javí byť v rozpore s podmienkou rozhodnutia z roku 2005, podľa ktorej sa prevádzkovatelia cestnej dopravy profitujúci z pôvodne schválenej schémy zaviazali zachovať rovnaký počet jász alebo prepraviť rovnaké množstvo tovaru ako počas obdobia poskytovania dotácií v troch rokoch nasledujúcich po ukončení schémy bez toho, aby dostávali pomoc.
- (38) Komisia ďalej poznamenala, že keby sa námorní dopravcovia poskytujúci námorné služby prevádzkovateľom cestnej dopravy mali považovať za nepriamych príjemcov pomoci v danej schéme⁽⁶⁾, Komisia by musela posúdiť aj zlučiteľnosť tejto pomoci na základe bodu 10 usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu (ďalej len „usmernenia pre námornú dopravu“)⁽⁷⁾.
- (39) Vzhľadom na to, že v tomto prípade by bola z pomoci, ktorú by dostali námorní dopravcovia, financovaná prevádzka existujúcich trás a trvanie pomoci by presiahlo obdobie troch rokov, Komisia vyjadrila pochybnosti o zlučiteľnosti zmenenej schémy s vnútorným trhom.

4. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

- (40) Komisia prijala pripomienky od troch združení prevádzkovateľov dopravy, konkrétne CETM, ANITA a Short Sea Promotion Centre.
- (41) Zainteresované strany v podstate podporili pozíciu, ktorú v súvislosti s hospodárskym poklesom a jeho celkovým vplyvom na dopravné činnosti zaujalo Taliansko.
- (42) Tretie strany zdôraznili najmä vplyv hospodárskeho poklesu na sektor dopravy, ktorý bol natoľko rozsiahly, že znemožnil ďalší rozvoj intermodálnej úrovne dopravy, ktorý sa pôvodne predpokladal.

5. PRIPOMIENKY TALIANSKA

- (43) Pripomienky Talianska k rozhodnutiu o začatí konania sú zhrnuté ďalej v texte.
- (44) Po prvé Taliansko tvrdilo, že k zachovaniu úrovni dopravy po skončení schémy sa prevádzkovatelia cestnej dopravy zaviazali za úplne odlišných trhových podmienok. Keďže v tom čase nebolo možné predpovedať rozsah a trvanie krízy, Komisia by mala zohľadniť mimoriadne okolnosti, ktoré viedli k potrebe oznámenej zmeny schémy.
- (45) Predpokladalo sa, že intermodálny prechod sa stabilizuje, keď sa objem námornej dopravy, teda počet plavieb a množstvo prepravovaného tovaru, v roku 2011 zvýšil o jednu tretinu v porovnaní s rokom 2007. Tento cieľ sa odhadoval na základe štúdie, ktorú v júni 2002 vypracovali spoločnosti CETENA a COFIR ako súčasť mimoriadneho výskumného programu pre rozvoj námornej a riečnej kobotáže.
- (46) Začiatkom druhej polovice roka 2008 však hospodársky pokles zasiahol prevádzkovateľov cestnej dopravy, ktorí boli uprostred vykonávania danej schémy jej účastníkmi, čo im skomplikovalo stabilizáciu dosiahnutej úrovne intermodálnej dopravy. Komisia by mala zohľadniť najmä pokles počtu jász a množstva prepraveného tovaru, ktorý súvisel s nižším počtom zmlúv a s hospodárskym poklesom.
- (47) Po druhé s cieľom podporiť oznámenú zmenu poukázalo Taliansko na skutočnosť, že rozpočet pôvodnej schémy sa plne nevyužil, čo znamená, že finančné prostriedky potrebné na oznámenú zmenu sú stále v rozsahu obmedzení pôvodného rozpočtu.

⁽⁶⁾ Pozri odôvodnenie 33.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ C 13, 5.10.2012, s. 3.

- (48) Po tretie Komisia by mala zohľadniť skutočnosť, že od zainteresovaných strán nebola prijatá žiadna sťažnosť, a to ani na vnútroštátnej úrovni, ani na úrovni Únie. Z toho vyplýva, že nedošlo k žiadnemu neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže.
- (49) Po štvrté Taliansko tvrdilo, že ak sa potenciálne výhody opatrenia pre námorné spoločnosti klasifikujú ako pomoc v zmysle článku 107 ZFEÚ, nevyhnutne by to znamenalo, že Komisia by mala posúdiť aj účinky opatrenia na ostatné súvisiace činnosti, ako je údržba dokov, lodní agenti a prevádzkovatelia prístavov. Podľa talianskych orgánov by bol takýto prístup v rozpore s praxou aj s judikatúrou.
- (50) V snahe eliminovať obavy Komisie v súvislosti so zlučiteľnosťou oznámeného rozšírenia sa Taliansko počas konania vo veci formálneho zisťovania zaviazalo, že takto pozmení oznámené opatrenie: skráti rozšírenie z dvoch rokov na jeden rok a súbežne rozšíri obchodné poskytovanie dopravných služieb bez pomoci o ďalší rok.
- (51) Talianske orgány listom zo 16. januára 2013 predložili Komisii svoje vlastné pripomienky týkajúce sa pripomienok zainteresovaných strán v rámci konania vo veci formálneho zisťovania.
- (52) Talianske orgány podporili pripomienky, ktoré predložili tri uvedené dopravné združenia, najmä pripomienky týkajúce sa neexistencie narušenia hospodárskej súťaže a klasifikácie potenciálnej výhody pre prevádzkovateľov námornej dopravy.
- (53) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (54) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 sú kumulatívne. S cieľom určiť, či oznámené opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť preto splnené všetky kritériá. Na to, aby finančná pomoc predstavovala štátnu pomoc, musí:
- byť poskytovaná štátom alebo zo štátnych prostriedkov;
 - zvýhodňovať určité podniky alebo výrobu určitých tovarov (selektivita);
 - predstavovať ekonomickú výhodu pre podniky, ktoré sú jej príjemcami;
 - narúšať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (55) V tomto prípade sú verejné finančné prostriedky pre navrhovanú zmenu poskytované štátom a zo štátnych prostriedkov. Opatrenie zároveň zvýhodňuje iba určité podniky, a je teda selektívne.

6. PRIPOMIENKY TALIANSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

- (56) Komisia sa domnieva, že navrhovaná zmena predstavuje ekonomickú výhodu pre prevádzkovateľov cestnej dopravy zapojených do dopravných operácií, ktoré majú podľa schémy nárok na pomoc, tým, že ich zbavuje časti ich prevádzkových nákladov.
- (57) Komisia zároveň poznamenáva, že zmenená schéma, hoci je určená priamo prevádzkovateľov cestnej dopravy, nesporne vedie k rastu dopytu po určitých námorných službách na trhu, a zvyšuje tak príjmy námorných spoločností. Komisia preto dospela k záveru, že zmenená schéma predstavuje ekonomickú výhodu pre námorné spoločnosti.

7. POSÚDENIE POMOCI

7.1. Existencia pomoci

- (53) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.
- (54) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 sú kumulatívne. S cieľom určiť, či oznámené opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť
- (58) Na záver možno poznamenať, že ak pomoc poskytovaná členským štátom posilňuje pozíciu podniku v porovnaní s ostatnými podnikmi, ktoré sú obchodnými konkurentmi v rámci Únie, týchto konkurujúcich podnikov sa daná pomoc jednoznačne dotkne⁽⁸⁾. Stačí, že príjemca pomoci konkuruje ostatným podnikom na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži⁽⁹⁾. V tomto prípade sa príjemcovia pomoci zúčastňujú hospodárskej súťaže s ostatnými podnikmi v Únii. Oznámené opatrenie preto má sklon narúšať hospodársku súťaž a ovplyvňovať obchod v rámci vnútorného trhu.

⁽⁸⁾ Pozri najmä vec 730/79, Philip Morris/Komisia, Zb. 1980, s. 2671, bod 11; vec C-53/00, Ferring, Zb. 2001, s. I-9067, bod 21; vec C-372/97, Taliansko/Komisia, Zb. 2004, s. I-3679, bod 44.

⁽⁹⁾ Vec T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

(59) Vzhľadom na tieto zistenia sa Komisia domnieva, že zmenená schéma pomoci predstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ tak pre prevádzkovateľov cestnej dopravy, ako aj pre námorné spoločnosti.

7.2. Zákonnosť pomoci

(60) Opatrenie nenadobudlo účinnosť pred formálnym schválením Komisiou. Komisia berie na vedomie, že podľa rozšírenej schémy sa pomoc vypláti až po schválení Komisiou. Talianske orgány si teda splnili svoju povinnosť nekonať, ktorú ustanovuje článok 108 ods. 3 ZFEÚ.

(61) Keďže sa oznámené rozšírenie týka obdobia, ktoré už uplynulo, Komisia sa takisto domnieva, že k akémukoľvek rastu dopytu po námorných službách v dôsledku schémy nevyhnutne došlo v čase používania služieb.

7.3. Zlučiteľnosť pomoci

(62) Komisia poznamenáva, že jedinou zmenou pôvodnej schémy je časové rozšírenie a následné dodatočné financovanie. V rámci rozšírenia sa nebudú dotovať žiadne ďalšie opatrenia. Všetky ostatné prvky zostávajú rovnaké ako v prípade schémy, ktorú Komisia posudzovala vo svojom rozhodnutí z 20. apríla 2005.

(63) Počas konania vo veci formálneho zisťovania sa Taliansko zaviazalo skrátiť rozšírenie z dvoch rokov iba na jeden rok. Zároveň sa zaviazalo rozšíriť povinnosť pokračovať v obchodnom poskytovaní služieb bez poskytnutia pomoci o ďalší jeden rok.

(64) V bode 10 usmernení pre námornú dopravu sa ustanovuje niekoľko kritérií pre posudzovanie zlučiteľnosti opatrenia zameraného na zlepšenie reťazca intermodality a odľahčenia ciest. Komisia sa však v tomto prípade domnieva, že tieto podmienky sa musia posudzovať s prihliadnutím na osobitné okolnosti tohto prípadu [zmena existujúcej schémy pomoci, ktorá už bola priamo schválená podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ] a mimoriadne okolnosti, ktoré podstatne zmenili trhové podmienky existujúce v čase, keď schému Komisia schválila prvýkrát.

7.3.1. Prvá podmienka: Trvanie pomoci nesmie presiahnuť obdobie troch rokov a jej účelom musí byť financovanie námornej služby spájajúcej prístavy, ktoré sa nachádzajú na území členských štátov

(65) V tomto prípade Taliansko v dostatočnej miere preukázalo, že hospodárska kríza výrazne poznačila poskytovanie dopravných služieb, v dôsledku čoho by príjemcovia neboli schopní splniť si svoju povinnosť pokračovať v obchodnom poskytovaní predmetných služieb po pôvodnom období financovania v trvaní troch rokov⁽¹⁰⁾. Taliansko sa navyše zaviazalo, že predĺži požiadavku na poskytovanie obchodných služieb o ďalší jeden rok. Okrem toho schéma nesporné slúži na financovanie námorných služieb, ktoré spájajú prístavy Únie.

(66) Komisia sa preto domnieva, že hoci má zmenená schéma celkové trvanie štyri roky, vzhľadom na osobitné okolnosti tohto prípadu je opodstatnené považovať takéto obmedzené rozšírenie za zlučiteľné s uvedenou podmienkou.

7.3.2. Druhá podmienka: Služba musí mať taký charakter, že umožňuje, aby sa cestná preprava (najmä nákladu) sčasti alebo úplne uskutočnila na mori bez odklonenia námornej dopravy takým spôsobom, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom

(67) Ako bolo uvedené, účelom dotovanej schémy je podporiť námornú prepravu tovaru prostredníctvom príspevku na prevádzkové náklady spojené s presunom nákladu pomocou námornej dopravy.

(68) Komisia zohľadňuje aj pomerne skromný rozpočet oznámenej zmeny.

(69) Komisia je preto presvedčená, že opatrenie pomôže dosiahnuť cieľ Únie a že potenciálne narušenie hospodárskej súťaže v dôsledku pomoci prevažuje rozsiahlejšie výhody, ktoré schéma predstavuje prostredníctvom presunu nákladnej dopravy z ciest na more, čím stimuluje modálny prechod na udržateľnejší dopravný systém.

⁽¹⁰⁾ V tomto bode Komisia poukazuje na nesúlad medzi usmerneniami pre námornú dopravu a usmerneniami Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13), v ktorých sa pre podobné schémy podporujúce intermodálny prechod z cestnej dopravy na železničnú dopravu nestanovuje žiadne zodpovedajúce trojročné obmedzenie. Pri revízii usmernení pre námornú dopravu preto Komisia špecifikuje, že za určitých okolností možno štátnu pomoc pre príbrežnú námornú dopravu vyhlásiť za zlučiteľnú na obdobie dlhšie ako tri roky.

Komisia preto dospela k záveru, že predmetná zmena sa týka schémy pomoci, ktorá umožňuje, aby sa cestná preprava úplne alebo sčasti uskutočnila na mori, a že nedôjde k žiadnemu odkloneniu námornej dopravy, ktoré by bolo v rozpore so spoločným záujmom.

- 7.3.3. *Tretia podmienka: Pomoc musí byť zameraná na vykonávanie podrobného projektu s vopred stanoveným environmentálnym vplyvom týkajúcim sa novej trasy alebo modernizácie služieb na existujúcej trase, ktorý v prípade potreby združuje viacerých vlastníkov lodí, pričom na jednu trasu pripadá najviac jeden financovaný projekt a daný projekt nie je možné obnoviť, rozšíriť alebo zopakovať*
- (70) Pomoc bola vypočítaná tak, aby námorným službám kompenzovala nevyplatené externé náklady súvisiace s konkurovaním cestným službám. Výška pomoci, ktorá sa má poskytnúť na jednu jazdu, zodpovedá rozdielu medzi externými nákladmi námornej a cestnej dopravy a počíta sa na základe aktualizovanej štúdie, ktorú vypracovalo združenie Priatelia Zeme (Friends of the Earth). Medzi faktory, ktoré sa v týchto výpočtoch zohľadňujú, patria skleníkové plyny, znečistenie ovzdušia, hluk, dopravné preťaženie a nehody. Komisia poznamenáva, že zo zistení štúdie jasne vyplýva, že tento intermodálny projekt v oblasti cestnej a námornej dopravy povedie k podstatným úsporám externých nákladov.
- (71) Komisia sa domnieva, že plánovaná úroveň pomoci vychádza z primeranej porovnávacej analýzy externých nákladov oboch druhov dopravy a že sa obmedzuje na sumu potrebnú na podporu prechodu k námorným službám. Pomoc je teda zameraná na vykonávanie podrobného projektu s vopred stanoveným environmentálnym vplyvom.
- (72) Vzhľadom na podmienku, že projekt by sa mal týkať iba nových trás alebo modernizácie existujúcich služieb, Komisia poznamenáva, že schéma už bola schválená priamo podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. Posudzovanie oznámeného rozšírenia preto vzhľadom na túto podmienku usmernení pre námornú dopravu nie je relevantné, keďže zmena sa nevyhnutne vzťahuje na trasy, ktoré už boli v rámci existujúcej schémy financované.
- (73) Rovnako ako v prípade pôvodnej schémy si príjemcovia pomoci budú zvoliť najvhodnejšiu námornú trasu a najkonkurenčnejšieho prevádzkovateľa pre každú z vybraných trás. V týchto ustanoveniach sa zaručuje
- nediskriminačné zaobchádzanie s námornými dopravcami. Komisia preto dospela k záveru, že táto podmienka je splnená.
- 7.3.4. *Štvrtá podmienka: Účelom pomoci musí byť pokryť až 30 % prevádzkových nákladov predmetnej služby*
- (74) Dotácia poskytovaná na vybrané projekty je obmedzená na úroveň 30 % prevádzkových nákladov.
- 7.3.5. *Piata podmienka: Pomoc musí byť poskytovaná na základe transparentných kritérií uplatňovaných nediskriminačným spôsobom na vlastníkov lodí usadených v Spoločenstve. Táto pomoc by sa za bežných okolností mala poskytnúť na projekt, ktorý orgány členského štátu vybrali prostredníctvom verejnej súťaže v súlade s príslušnými pravidlami Spoločenstva*
- (75) Komisia konštatuje, že kritériá použité pri udeľovaní pomoci sú transparentné a že s vlastníkmi lodí v Únii sa zaobchádza nediskriminačným spôsobom.
- 7.3.6. *Šiesta podmienka: Služba, ktorá je predmetom projektu, musí mať taký charakter, aby bola po uplynutí obdobia, v ktorom bola oprávnená na verejné financovanie, komerčne životaschopná*
- (76) Ako bolo uvedené, hospodársky pokles zabránil prevádzkovateľom cestnej dopravy, aby stabilizovali dosiahnuté úrovne intermodálnej dopravy. Projekty preto nemohli zabezpečiť životaschopnosť po uplynutí troch rokov, počas ktorých bola poskytovaná pomoc. Komisia však berie do úvahy, že Taliansko sa zaviazalo o ďalší rok predĺžiť povinnosť príjemcov pomoci, a síce aby poskytovali obchodné služby po uplynutí štyroch rokov poskytovania dotácií. Komisia preto dospela k záveru, že táto podmienka je splnená.
- 7.3.7. *Siedma podmienka: Pomoc sa nesmie kumulovať s náhradami za poskytovanie služieb vo verejnom záujme (povinností alebo zmlúv)*
- (77) Ako bolo uvedené, pomoc sa nemôže kumulovať s náhradami za poskytovanie služieb vo verejnom záujme.

8. ZÁVER

- (78) Komisia preto dospela k záveru, že zmena schémy v podobe rozšírenia o jeden rok je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Opatrenie, ktoré Taliansko zamýšľa uskutočniť na základe článku 2 ods. 250 zákona č. 191 z 23. decembra 2009 a dekrétu talianskeho ministerstva infraštruktúry a dopravy z 31. januára 2011, týkajúce sa vývoja logistických refazcov a modernizácie intermodality je zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Vykonanie tohto opatrenia sa preto povoľuje.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 17. júla 2013

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda
