

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE

z dne 17. julija 2013

o državni pomoči SA.33412 (12/C) (ex 11/N), ki jo namerava Italija izvesti za razvoj logističnih verig in nadgradnjo intermodalnosti

(notificirano pod dokumentarno številko C(2013) 4392)

(Besedilo v italijanskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2013/487/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj oddajo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami, in ob upoštevanju teh pripomb ⁽¹⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(4) Sklep Komisije o začetku postopka (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽²⁾. Komisija je vse zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe.

(5) Z dopisom z dne 9. avgusta 2012 je Italija predložila svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka.

(6) Z dopisi z dne 15., 30. in 31. oktobra 2012 so zainteresirane strani predložile svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka. Komisija je 19. decembra 2012 te pripombe posredovala Italiji, da bi se slednja lahko nanje odzvala. Italija je odgovorila z dopisom z dne 16. januarja 2013.

1. POSTOPEK

(1) Italijanski organi so Komisijo z elektronskim dopisom z dne 27. julija 2011 v skladu s členom 108(3) PDEU obvestili o svoji nameri, da spremenijo shemo pomoči, namenjeno spodbujanju preusmeritve težkih tovornih vozil s cest na morje. Ta priglasitev je bila evidentirana pod številko zadeve SA.33412.

(2) Komisija in predstavniki italijanskih organov so se sestali 14. septembra 2011. Po tem sestanku je Komisija 23. septembra 2011, 9. decembra 2011, 7. marca 2012 in 16. maja 2012 zahtevala dodatne informacije o priglašenem ukrepu. Italijanski organi so zahtevane informacije posredovali 19. oktobra 2011, 9. novembra 2011, 11. januarja 2012, 19. marca 2012 in 12. junija 2012.

(3) Z dopisom z dne 25. julija 2012 je Komisija Italijo obvestila o svojem sklepu, da v zvezi s spremembo sheme pomoči za razvoj logističnih verig in nadgradnjo intermodalnosti začne formalni postopek preiskave v skladu s členom 108(2) PDEU.

2. PODROBEN OPIS UKREPOV

2.1. Ozadje

(7) Ukrepe predvideva spremembo sheme državne pomoči, namenjene spodbujanju preusmeritve težkih tovornih vozil s cest na morje. Subvencije bodo namenjene cestnim prevoznikiškim podjetjem, ki namesto cestnega prevoza uporabljajo obstoječe ali nove pomorske poti.

(8) Komisija je prvotno shemo pomoči odobrila 20. aprila 2005 za obdobje treh let, in sicer med 1. januarjem 2007 in 31. decembrom 2009 (v nadaljnjem besedilu: odločba iz leta 2005) ⁽³⁾.

(9) V skladu s to shemo so cestna prevoznikiška podjetja, ki so prejela pomoč, morala še tri leta zagotavljati enako število prevozov ali enako količino prepeljanega blaga kot v obdobju, na katero se je shema pomoči nanašala ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ UL C 301, 5.10.2012, str. 49.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

⁽³⁾ Državna pomoč št. 496/2003, UL C 79, 1.4.2006, str. 26.

⁽⁴⁾ Glej uvodne izjave 7, 21, 28 in 29 odločbe iz leta 2005.

(10) Uvodna izjava 26 odločbe iz leta 2005 italijanskim organom nalaga obveznost, da morajo Komisiji redno poročati o razvoju in učinku pomoči na prometno politiko in okolje.

(11) Komisiji je bilo predloženo poročilo o izvajanju nalog, v katerem so bili poudarjeni glavni trendi na trgu med letoma 2007 in 2009 ter izpostavljena potreba po dvoletnem podaljšanju prvotne sheme.

(12) V poročilu je bilo med drugim navedeno, da:

(a) je bil skupni znesek dejansko dodeljene pomoči manjši od tistega, ki je bil temu namenjen in odobren z odločbo iz leta 2005;

(b) se je v tem obdobju stalno povečevala pogostost prevozov na domačih progah, kot je prikazano spodaj.

Pogostost	2007	2008	2009
Domače proge	325 819	349 406	372 110
Proge v EU (¹)	136 030	139 722	107 203
Skupaj	461 849	489 128	479 313

(¹) Večina teh prevozov je izvedenih v Španijo ali iz nje.

Glede na informacije, ki so jih posredovali italijanski organi, je zmanjšanje števila prevozov na progah v EU, ki je bilo zabeleženo v letu 2009 (kar posredno pomeni zmanjšanje javnega prispevka), neposredna posledica gospodarske krize, ki je pomembno vplivala na trg.

(c) Trend pri obsegu tovarnega prometa je podoben, in sicer stalno povečevanje prevozov na domačih progah in njihovo zmanjševanje na progah znotraj EU. Kljub temu pa se je skupni obseg tovarnega prometa v referenčnem obdobju stalno povečeval.

(d) Predvideno skupno število prevozov v letu 2010 naj bi znašalo 564 519.

2.2. Cilj sheme pomoči

(13) Kot je navedeno v uvodni izjavi 3, je shema namenjena spodbujanju preusmeritve tovarnega prometa s cest na morje.

2.3. Nacionalna pravna podlaga

(14) Shema pomoči temelji na:

(a) členu 3(2 quater) zakonskega odloka št. 209 z dne 24. Septembra 2002, kakor je bil spremenjen z zakonom št. 265 z dne 22. novembra 2002;

(b) odloku predsednika Italijanske republike št. 205 z dne 11. aprila 2006;

(c) členu 2(250) zakona št. 191 z dne 23. decembra 2009;

(d) odloku italijanskega ministrstva za infrastrukturo in promet z dne 31. januarja 2011 o odobritvi podaljšanja obstoječe sheme za leto 2010 in ustreznem odloku za leto 2011, ki ga mora odobriti Komisija, pri čemer je bil ta že sprejet. Vendar pa se je Italija med formalnim postopkom preiskave zavezala, da bo podaljšanje skrajšala za eno leto.

2.4. Proračun

(15) Skupni proračun za predlagano spremembo je 60 milijonov EUR (30 milijonov EUR za leto 2010 in 30 milijonov EUR za leto 2011).

2.5. Trajanje

(16) Italijanski organi so priglasili spremembo sheme v obliki dvoletnega podaljšanja (za leti 2010 in 2011). Italijanski organi so tudi potrdili, da pomoč za opravljanje pomorskih storitev v letih 2010 in 2011 še ni bila izplačana in da naj bi se ukrep izvajal le po odobritvi Komisije.

2.6. Spremembe sheme državne pomoči

(17) Spremembe, ki so jih priglasili italijanski organi, se nanašajo na:

(a) podaljšanje sheme pomoči za leti 2010 in 2011;

(b) nov skupni proračun v višini 60 milijonov EUR, tj. 30 milijonov EUR za vsako leto podaljšanja.

(18) Italija se je med formalnim postopkom preiskave zavezala, da bo skrajšala podaljšanje z dveh let le na eno leto.

(19) Italijanski organi so potrdili, da med podaljšanjem ne bodo izvajali dodatnih ukrepov, kot so na primer tisti, ki so bili odobreni z odločbo iz leta 2005.

2.7. Razlogi za spremembo

- (20) Italijanski organi so pojasnili, da je izpolnitev načrtovanih ciljev (utrditev spremembe prevoza, ki jo spodbuja prvotna shema, in nadaljnji razvoj subvencioniranih prog) ogrožena zaradi gospodarske krize.
- (21) Italija se je med formalnim postopkom preiskave tudi zavezala, da bo za dodatno leto podaljšala obveznost opravljanja komercialnih prevoznih storitev, ne da bi za to dodelila pomoč.

2.8. Kumulacija

- (22) Kumulacija z regionalnimi subvencijami za isti namen je dovoljena do višine 30 % skupnih prevoznih stroškov.

2.9. Upravičenci

- (23) V okviru te sheme lahko za sredstva zaprosijo vsa cestna prevozna podjetja Unije, vključno z začasnimi ali trajnimi skupinami in združenji prevozniki, ki svoja vozila in priklopnike (z vozniki ali brez) vkrajo na tovarne ladje, da bi uporabili posebne plovne poti, določene z odlokom ministra za infrastrukturo in promet.

2.10. Oblika in intenzivnost pomoči

- (24) Pomoč bo dodeljena v obliki nepovratne subvencije, katere raven ustreza razliki med zunanjimi stroški pomorskega in cestnega prevoza.
- (25) Ta razlika bo izračunana na podlagi posodobljene študije, ki jo je izvedlo okoljsko združenje „Friends of the Earth“⁽⁵⁾. Dejavniki, ki se upoštevajo pri teh izračunih, so toplogredni plini, onesnaževanje zraka, hrup, zastoji in nesreče. Ta študija je bila posodobljena na podlagi rezultatov prvega obdobja uporabe t. i. sheme „Ecobonus“. Razlika pri družbenih in okoljskih stroških, nastalih z uporabo pomorskih avtocest namesto cestnega prevoza, je privedla do prihranka v višini 411 milijonov EUR.
- (26) Ta študija kaže, da polno težko tovorno vozilo, ki je dolgo 14 metrov in opravi po cesti 100 km, povzroči za približno 212,58 EUR zunanjih stroškov, medtem ko so zunanji stroški opravljenih 100 km po morju ocenjeni

na približno 79,37 EUR. Razlika pri 100 km razdalje je 133,21 EUR. To povprečje bo osnova za popuste, ki se bodo uporabljali za cestna prevozna podjetja, kadar bodo slednja uporabila izbrane plovne proge. Znesek bo prilagojen posebnim tržnim razmeram na določenih progah.

2.11. Postopek

- (27) Upravičenci bodo morali opraviti določeno število prevozov, ki bodo določeni letno za posamezno izbrano progo. Prijavljena podjetja so morala na posamezni progi letno opraviti najmanj 80 prevozov.
- (28) Poleg osnovne pomoči bo tistim podjetjem, ki na določeni plovni progi letno opravijo več kot 1 600 prevozov, dodeljen dodaten „bonus“. Kljub temu ne sme biti presežena največja intenzivnost pomoči, ki znaša 30 %. Namen te dodatne pomoči je spodbujanje podjetij k združevanju in povečanje zasedenosti ladij, ki se uporabljajo za prevoz tovora.
- (29) Upravičene pomorske proge bodo določene z ministrskim odlokom na podlagi naslednjih meril:
- primernost pomorske proge za spodbujanje preusmeritve znatne količine prometa s cest na morje;
 - primernost pomorske proge za zmanjšanje zastojev v italijanskem cestnem omrežju;
 - predvideno izboljšanje okolja pri uporabi pomorske proge v primerjavi z ustrežno cestno progo.
- (30) Nove izbrane pomorske proge bodo tiste, ki trenutno še niso ustrezno pokrite.
- (31) Vloge morajo vsebovati zavezo upravičencev, da bodo še tri leta zagotavljali enako število prevozov ali enako količino prepeljanega blaga kot v obdobju, na katero se je shema nanašala. Medtem ko je Komisija preiskovala ta ukrep, je Italija za eno leto podaljšala navedeno triletno obdobje.
- (32) Pomoč bo dodeljena samo pod pogojem, da se tarife v skladu s stopnjo inflacije ohranijo na enaki ravni.

⁽⁵⁾ Lombard P.L. in Malocchi A., Navigation and environment – a comparison with the external costs of other transport modes (Navigacija in okolje – primerjava z zunanjimi stroški drugih načinov prevoza), Milan, Franco Angeli. V zvezi s tem Komisija poudarja, da obstajajo tudi drugi načini izračunavanja zunanjih stroškov za različne načine prevoza, zlasti tisti, ki jih je Komisija uporabila za projekte Marco Polo: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf>

- (33) Pomoč se lahko po proučitvi ustreznih dokumentov odobri retrospektivno, in sicer v okviru razpoložljivih in dodeljenih sredstev za ta konkreten namen. Če navedena pomoč preseže razpoložljiva sredstva za zadevno leto, bo s posebnim sklepom ministra določen obseg prispevkov.

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

3.1. Obstoje pomoči

- (34) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla, da so imela cestna prevozniška podjetja zaradi spremenjene sheme prednost, ki je na tej ravni pomenila državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.
- (35) Komisija je poleg tega menila, da bi lahko taka posredna prednost, ki je rezultat spremenjene sheme, koristila tudi prevoznikom, ki za cestna prevozniška podjetja opravljajo pomorski prevoz.

3.2. Združljivost pomoči

- (36) Glede združljivosti spremenjene sheme je Komisija najprej ugotovila, da je bila prvotna shema združljiva z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(c) PDEU.
- (37) Komisija je tudi ugotovila, da se zdi priglašena sprememba sheme v nasprotju s pogoji iz odločbe iz leta 2005, v skladu s katero so se cestna prevozniška podjetja, ki imajo korist od prvotno odobrene sheme pomoči, zavezala, da bodo še tri leta po poteku sheme zagotavljala enako število prevozov ali enako količino prepeljanega blaga kot v obdobju, na katero se je shema pomoči nanašala, ne da bi za to dodelila pomoč.
- (38) Komisija je nadalje ugotovila, da bi morala oceniti združljivost te pomoči na podlagi točke 10 smernic Skupnosti o državni pomoči pomorskemu prometu (v nadaljnjem besedilu: smernice o pomorskem prometu) ⁽⁶⁾, v kolikor pomorski prevozniki, ki za cestna prevozniška podjetja opravljajo storitve pomorskega prevoza, veljajo za posredne upravičence sheme ⁽⁷⁾.
- (39) Ker bi se v tem primeru s pomočjo, ki bi jo prejeli pomorski prevozniki, financirale obstoječe proge, in sicer dlje kot tri leta, Komisija na tej stopnji dvomi v združljivost spremenjene sheme z notranjim trgov.

4. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (40) Komisija je prejela pripombe treh združenj prevoznikov, in sicer CETM, ANITA in Središča za spodbujanje pomorskega prevoza na kratkih razdaljah.
- (41) Zainteresirane strani so v bistvu podprle stališče, ki ga je Italija zavzela v zvezi z gospodarsko krizo in njenim splošnim vplivom na prevozne dejavnosti.
- (42) Tretje strani so poudarile vpliv gospodarske krize na prometni sektor, ki je bil tako velik, da je onemogočil nadaljnji razvoj prvotno predvidene ravni intermodalnega prometa.

5. PRIPOMBE ITALIJE

- (43) Pripombe Italije glede sklepa o začetku postopka so povzete spodaj.
- (44) Prvič, Italija je trdila, da je bila zaveza cestnih prevozniških podjetij o zagotavljanju enake ravni prometa kot v obdobju, na katero se je shema pomoči nanašala, dana v povsem drugačnem tržnem okviru. Ker obsega in trajanja krize takrat ni bilo mogoče predvideti, bi Komisija morala upoštevati izredne okoliščine, ki so privedle do potrebe po spremembi sheme, kot je bila priglašena.
- (45) Predvideno je bilo, da se bo intermodalna preusmeritev utrdila, ko se bo pomorski promet v smislu prevozov in tonaže v letu 2011 v primerjavi z letom 2007 povečal za eno tretjino. Ta cilj je bil predviden na podlagi študije, ki sta jo junija 2002 izvedli CETENA in COFIR v okviru „izrednega raziskovalnega programa za razvoj morskih ali rečnih plovil za obrežno plovbo“.
- (46) Vendar pa je gospodarska kriza, ki se je začela v drugi polovici leta 2008, prizadela prevozniška podjetja, ki sodelujejo v shemi, na polovici njenega izvajanja, zaradi česar slednja niso mogla utrditi doseženih ravni intermodalnega prometa. Komisija bi morala zaradi upada naročil in gospodarske krize upoštevati zlasti zmanjšanje števila prevozov in tonaže.
- (47) Drugič, v podporo priglašene spremembe je Italija poudarila, da proračun za prvotno shemo ni bil v celoti uporabljen, kar pomeni, da sredstva, potrebna za priglašene spremembe, še vedno spadajo v prvotni okvir proračuna.

⁽⁶⁾ UL C 13, 5.10.2012, str. 3.

⁽⁷⁾ Glej uvodno izjavo (33).

- (48) Tretjič, Komisija bi morala upoštevati dejstvo, da se nobena zainteresirana stran ni pritožila ne na nacionalni ravni ne na ravni Unije. To bi bilo treba upoštevati kot pokazatelj, da ni prišlo do neupravičenega izkrivljanja konkurence.
- (49) Nazadnje je Italija trdila, da bi v primeru, če bi se morebitne koristi ukrepa za pomorska podjetja obravnavale kot pomoč v smislu člena 107 PDEU, to nujno pomenilo, da bi morala Komisija oceniti tudi učinke ukrepa na druge povezane dejavnosti, kot so vzdrževanje dokov, ladijski zastopniki in pristaniški operaterji. Po navedbah italijanskih organov bi bil tak pristop v nasprotju z dosežanjo in sodno prakso.
- (50) Da bi Italija odpravila pomisleke Komisije glede združljivosti priglašene podaljšanja, se je v okviru formalnega postopka preiskave zavezala, da bo spremenila priglašeni ukrep, tako da bo skrajšala podaljšanje z dveh let na eno leto in sočasno podaljšala obveznost opravljanja komercialnih prevoznih storitev za dodatno leto, ne da bi za to dodelila pomoč.
- (a) biti dodeljena s strani države ali prek državnih sredstev;
- (b) dajati prednost posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga (selektivnost);
- (c) dajati gospodarsko prednost podjetjem, ki jo prejmejo;
- (d) izkrivljati konkurenco in prizadeti trgovino med državami članicami.
- (55) V tem primeru je javno financiranje predlagane spremembe dodeljeno s strani države in prek državnih sredstev. Poleg tega daje prednost le posameznim podjetjem in je zato selektivno.

6. PRIPOMBE ITALIJE GLEDE PRIPOMB ZAINTERESIRANIH STRANI

- (51) Z dopisom z dne 16. januarja 2013 so italijanski organi v okviru formalnega postopka preiskave Komisiji predložili svoje pripombe glede pripomb zainteresiranih strani.
- (52) Italijanski organi so podprli pripombe treh zgoraj navedenih združenj prevoznikov, in sicer zlasti tiste, ki so se nanašale na odsotnost neupravičenega izkrivljanja konkurence in opredelitev morebitnih ugodnosti za ladjarska podjetja.
- (56) Komisija meni, da predlagana sprememba daje gospodarsko prednost cestnim prevoznikiškim podjetjem, ki opravljajo prevoze in so upravičenci sheme, in sicer tako, da jih razbremeni dela njihovih operativnih stroškov.
- (57) Komisija tudi ugotavlja, da spremenjena shema, čeprav je namenjena neposredno cestnim prevoznikiškim podjetjem, nedvomno vodi do povečanja povpraševanja na trgu po posameznih pomorskih storitvah in s tem povezanega povečanja prihodkov. Komisija zato ugotavlja, da spremenjena shema daje gospodarsko prednost pomorskim podjetjem.

7. OCENA POMOČI

7.1. Obstoj pomoči

- (53) V skladu s členom 107(1) PDEU, razen če navedena pogodba ne določa drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdržljiva s skupnim trgovom, v kolikor prizadene trgovino med državami članicami.
- (54) Merila iz člena 107(1) so kumulativna. Zato morajo biti izpolnjena vsa merila, da bi se ugotovilo, ali priglašeni ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Da bi finančna podpora pomenila državno pomoč, mora:
- (58) Nazadnje, kadar pomoč, ki jo dodeli država članica, okrepi položaj enega podjetja glede na druga podjetja, ki si konkurirajo pri trgovini v Uniji, je slednja treba obravnavati kot prizadeta zaradi te pomoči⁽⁸⁾. Zadostuje, da prejemnik pomoči konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco⁽⁹⁾. V tem primeru so upravičenci konkurenti drugim podjetjem v Uniji. Zato bi priglašeni ukrep lahko izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino na notranjem trgu.

⁽⁸⁾ Glej zlasti zadevo 730/79, Philip Morris proti Komisiji, Recueil 1980, str. 2671, točka 11; zadevo C-53/00, Ferring, Recueil 2001, str. I-9067, točka 21; zadevo C-372/97, Italija proti Komisiji, Recueil 2004, str. I-3679, točka 44.

⁽⁹⁾ Zadeva T-214/95, Het Vlaamse Gewest proti Komisiji, Recueil 1998, str. II-717.

(59) Komisija ob upoštevanju teh ugotovitev meni, da spremenjena shema pomoči vključuje pomoč za cestna prevozniška in pomorska podjetja v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2. Zakonitost pomoči

(60) Ukrep se ni začel izvajati pred uradno odobritvijo Komisije. Komisija je seznanjena z dejstvom, da bo pomoč v okviru razširjene sheme izplačana šele po njeni odobritvi. Italijanski organi so zato izpolnili svojo obveznost mirovanja v skladu s členom 108(3) PDEU.

(61) Ker se priglašeno podaljšanje nanaša na časovno obdobje, ki je že preteklo, Komisija istočasno ugotavlja, da je zaradi sheme nujno prišlo do povečanja povpraševanja po pomorskih storitvah med njihovo uporabo.

7.3. Združljivost pomoči

(62) Komisija ugotavlja, da je edina sprememba prejšnje sheme časovno podaljšanje in posledično dodatno financiranje. Dodatni ukrepi v okviru podaljšanja ne bodo subvencionirani. Vsi drugi elementi ostanejo isti kot v shemi, ki jo je Komisija ocenila v svoji odločbi z dne 20. aprila 2005.

(63) Italija se je med formalnim postopkom preiskave zavezala, da bo skrajšala podaljšanje z dveh let na eno leto. Zavezala se je tudi, da bo za dodatno leto podaljšala obveznost opravljanja komercialnih prevoznih storitev, ne da bi za to dodelila pomoč.

(64) V točki 10 smernic o pomorskem prometu je določenih več meril za ocenjevanje združljivosti ukrepa, ki bi izboljšal intermodalne verige in razbremenil ceste. Vendar pa Komisija glede slednjega meni, da je treba te pogoje ocenjevati ob upoštevanju posebnih okoliščin tega primera (sprememba obstoječe sheme pomoči, ki je že bila neposredno odobrena v skladu s členom 107(3)(c) PDEU) in izrednih okoliščin, ki so znatno spremenile tržne razmere, ki so obstajale v času, ko je Komisija prvič odobrila shemo.

7.3.1. Prvi pogoj: pomoč ne sme trajati več kot tri leta in njen namen mora biti financiranje pomorskih storitev, ki povezujejo pristanišča na ozemlju držav članic

(65) Italija je v tem primeru v zadostni meri dokazala, da je gospodarska kriza znatno vplivala na prevozne storitve, in sicer tako, da upravičenci niso mogli izpolniti svoje zaveze glede nadaljevanja opravljanja zadevnih komercialnih prevoznih storitev po začetnem triletnem obdobju financiranja⁽¹⁰⁾. Poleg tega se je Italija zavezala, da bo za dodatno leto podaljšala obveznost opravljanja komercialnih prevoznih storitev. Ravno tako se s shemo nedvomno financirajo pomorske storitve, ki povezujejo pristanišča Unije.

(66) Četudi je torej skupno trajanje spremenjene sheme štiri leta, Komisija meni, da je v posebnih okoliščinah tega primera upravičeno predpostaviti, da je takšno omejeno podaljšanje v skladu z navedenim pogojem.

7.3.2. Drugi pogoj: storitev mora biti take vrste, da omogoča, da se prevoz (v glavnem tovora) po cesti v celoti ali delno opravi po morju brez preusmeritve pomorskega prometa na način, ki bi bil nasproten skupnemu interesu

(67) Kot je navedeno, je namen subvencionirane sheme podpreti pomorski prevoz blaga s prispevanjem k operativnim stroškom, ki so povezani s prevažanjem tovora s pomočjo pomorskega prevoza.

(68) Komisija upošteva tudi sorazmerno skromen proračun v zvezi s priglašeno spremembo.

(69) Komisija je zato prepričana, da ukrep prispeva k doseganju cilja Unije in da morebitno izkrivljanje konkurence, ki ga je povzročila pomoč, izravnava širše koristi, ki bodo zagotovljene v okviru sheme s preusmeritvijo tovarnega prometa s cest na morje, s čimer se spodbuja preusmeritev k bolj trajnostnemu prometnemu sistemu.

⁽¹⁰⁾ Komisija glede te točke ugotavlja neskladje med smernicami o pomorskem prometu in smernicami Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu (UL C 184, 22.7.2008, str. 13), v katerih za podobne sheme za spodbujanje intermodalne preusmeritve cestnega prevoza na železniške prevoze ni določenega triletnega okvira. Komisija bo tako pri reviziji smernic o pomorskem prometu navedla, da se državna pomoč za pomorski prevoz na kratkih razdaljah lahko pod določenimi pogoji razglasi za združljivo, in sicer za obdobje več kot tri leta.

Komisija je zato prepričana, da se zadevne spremembe nanašajo na shemo pomoči, ki omogoča, da se prevoz po cesti v celoti ali delno opravi po morju brez preusmeritve pomorskega prometa na način, ki bi bil nasproten skupnemu interesu.

7.3.3. Tretji pogoj: pomoč mora biti usmerjena v izvajanje podrobnega projekta s predhodno ugotovljenim vplivom na okolje, ki zadeva novo pot ali nadgradnjo storitev na obstoječi poti in po potrebi povezuje več ladjarjev, ob tem pa se na progo financira le en projekt, in sicer brez obnove, podaljšanja ali ponovitve zadevnega projekta

(70) Pomoč je bila izračunana tako, da se za pomorske storitve nadomestijo neplačani zunanji stroški, ki so nastali pri konkuriranju s storitvami na cestah. Znesek pomoči, ki jo je treba dodeliti za prevoz, ustreza razliki zunanjih stroškov, ki jih povzročata pomorski in cestni prevoz, izračunanih na podlagi posodobljene študije, ki jo je izvedlo okoljsko združenje „Friends of the Earth“. Dejavniki, ki se upoštevajo pri teh izračunih, so toplogredni plini, onesnaževanje zraka, hrup, zastoji in nesreče. Komisija ugotavlja, da izsledki študije jasno kažejo, da ta intermodalni projekt morje/cesta vodi do precejšnjih prihrankov pri zunanjih stroških.

(71) Komisija meni, da načrtovana raven pomoči temelji na razumni primerjalni analizi zunanjih stroškov obeh načinov prevoza in da je omejena na znesek, ki je potreben za spodbujanje preusmerjanja k uporabi pomorskih storitev. Zato je pomoč namenjena izvajanju podrobnega projekta z vnaprej določenim vplivom na okolje.

(72) Glede pogoja, da naj bi se projekt nanašal le na nove poti ali nadgradnjo obstoječih storitev, Komisija ugotavlja, da je shema že bila neposredno odobrena v skladu s členom 107(3)(c) PDEU. Zato ob upoštevanju tega pogoja smernic o pomorskem prometu ocena priglašene podaljšanja sheme ni pomembna, saj bo sprememba nujno veljala za proge, ki so že bile financirane v okviru obstoječe sheme.

(73) Upravičenci bodo lahko tako kot v okviru prvotne sheme prosto izbrali najustreznejšo pomorsko progo in najbolj konkurenčnega operaterja za posamezno izbrano progo.

Te določbe zagotavljajo nediskriminatorno obravnavanje med operaterji v pomorskem prometu. Zato Komisija meni, da je ta pogoj izpolnjen.

7.3.4. Četrty pogoj: namen pomoči je kritje do 30 % operativnih stroškov zadevne storitve

(74) Dodeljena subvencija za izbrane projekte je omejena na 30 % operativnih stroškov.

7.3.5. Peti pogoj: pomoč mora biti dodeljena na podlagi preglednih meril, ki se za ladjarje s sedežem v Skupnosti uporabljajo nediskriminatorno. Pomoč se običajno dodeli za projekt, ki ga organi držav članic izberejo v postopku javnega razpisa, skladnega z veljavnimi pravili Skupnosti

(75) Komisija ugotavlja, da so merila, ki se uporabljajo za dodelitev pomoči, pregledna in da se ladjarje s sedežem v Uniji obravnava nediskriminatorno.

7.3.6. Šesti pogoj: storitev v okviru projekta mora biti take vrste, da je poslovno donosna po obdobju, v katerem je upravičena do javnega financiranja

(76) Kot je navedeno, je gospodarska kriza prevoznikiškim podjetjem preprečila, da bi utrdila dosežene ravni intermodalnega prometa. Zato projekti po treh letih pomoči niso bili sposobni preživeti. Komisija kljub temu upošteva, da se je Italija zavezala, da bo po štirih letih subvencioniranja za dodatno leto podaljšala obveznost opravljanja komercialnih prevoznih storitev upravičencev. Zato Komisija meni, da je ta pogoj izpolnjen.

7.3.7. Sedmi pogoj: taka pomoč se ne sme združevati z nadomestilom za opravljanje javne službe (obveznosti ali pogodbe)

(77) Kot je navedeno, se pomoč ne sme združevati z nadomestilom za opravljanje javne službe.

8. SKLEPNA UGOTOVITEV

(78) Komisija je zato sklenila, da je sprememba sheme v obliki enoletnega podaljšanja združljiva z notranjim trgovin v skladu s členom 107(3)(c) PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Ukrep za razvoj logističnih verig in nadgradnjo intermodalnosti, ki ga namerava Italija izvesti na podlagi člena 2(250) zakona št. 191 z dne 23. decembra 2009 in odloka italijanskega ministrstva za infrastrukturo in promet z dne 31. januarja 2011, je združljiv z notranjim trgovom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Izvajanje ukrepa se torej odobri.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Italijansko republiko.

V Bruslju, 17. julija 2013

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik
