

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 17 juli 2013

om det statliga stöd SA.33412 (12/C) (ex 11/N) som Italien planerar att genomföra för utvecklande av logistikkedjor och uppgradering av intermodalitet

[delgivet med nr C(2013) 4392]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2013/487/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT,

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ⁽¹⁾, och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en elektronisk anmälan av den 27 juli 2011 anmälde de italienska myndigheterna till kommissionen, i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget, sin avsikt att ändra en stödordning som syftar till att främja en övergång från tung vägtrafik till sjötransporter. Anmälan registrerades under ärendenummer SA.33412.
- (2) Den 14 september 2011 hölls ett möte mellan kommissionen och företrädare för de italienska myndigheterna. Efter mötet begärde kommissionen ytterligare information om den anmälda ändringen den 23 september 2011, den 9 december 2011, den 7 mars 2012 och den 16 maj 2012. De italienska myndigheterna lämnade de begärda upplysningarna den 19 oktober 2011, den 9 november 2011, den 11 januari 2012, den 19 mars 2012 och den 12 juni 2012.
- (3) Genom en skrivelse av den 25 juli 2012 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget rörande ändringen av stödordningen för utvecklande av logistikkedjor och uppgradering av intermodalitet.

- (4) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽²⁾. Kommissionen har uppmanat berörda parter att inkomma med synpunkter.

- (5) Genom en skrivelse av den 9 augusti 2012 lämnade Italien synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet.

- (6) Några intresserade parter lämnade synpunkter genom skrivelser av den 15, 30 och 31 oktober 2012. Den 19 december 2012 vidarebefordrade kommissionen dessa synpunkter till de italienska myndigheterna som anmodades svara och som inkom med kommentarer genom en skrivelse av den 16 januari 2013.

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDÅTGÄRDerna

2.1. Bakgrund

- (7) Åtgärden innebär en ändring av den statliga stödordning som syftar till att främja en övergång från tunga vägtransporter till sjötransporter. Stöd kommer att beviljas åkerier som utnyttjar befintliga eller nya sjörutter i stället för vägtransporter.
- (8) Den ursprungliga stödordningen godkändes av kommissionen den 20 april 2005 för treårsperioden 1 januari 2007–31 december 2009 (nedan kallat *2005 års beslut*) ⁽³⁾.
- (9) Enligt den ordningen var stödmottagarna (åkerierna) skyldiga att under tre år efter stödperiodens utgång bibehålla samma antal utförda frakter eller samma mängd varor som transporterats under perioden ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

⁽³⁾ Statsstödsärende NN 496/2003 (EUT C 79, 1.4.2006, s. 26).

⁽⁴⁾ Jfr. punkterna 7, 21, 28 och 29 i 2005 års beslut.

⁽¹⁾ EUT C 301, 5.10.2012, s. 49.

(10) Enligt skäl 26 i 2005 års beslut ska de italienska myndigheterna regelbundet underrätta kommissionen om stödpolitikens utveckling och effekter på transporter och miljö.

(11) Kommissionen har mottagit en genomföranderapport som belyser marknadens huvudtendenser mellan 2007 och 2009 och klargör att den ursprungliga stödordningen behöver förlängas med två år.

(12) Bland annat understryks

(a) att det faktiskt beviljade totala stödbeloppet understeg vad som förutsågs och godkändes i 2005 års beslut,

(b) att antalet vägtransporter på nationella vägar ökat konstant under den berörda perioden, vilket framgår av följande tabell:

Frekvens	2007	2008	2009
Nationella vägar	325 819	349 406	372 110
EU-vägar ⁽¹⁾	136 030	139 722	107 203
Summa	461 849	489 128	479 313

⁽¹⁾ Avser främst till och från Spanien.

Enligt de italienska myndigheternas uppgifter är fraktminskningen 2009 på EU-vägarna – som indirekt lett till en minskning av den offentliga bidragsnivån – en direkt följd av den ekonomiska nedgång som drabbat marknaden.

(c) Fraktvolymen har en liknande utveckling, med en stabil ökning på de nationella vägarna och en minskning på vägarna inom EU. Den totala fraktvolymen har dock ökat konstant under den berörda perioden.

(d) Enligt prognoserna skulle det totala antalet frakter under 2010 uppgå till 564 519.

2.2. Stödets syfte

(13) Enligt skäl 3 syftar stödordningen till att främja en övergång från väg- till sjötransporter.

2.3. Nationell rättslig grund

(14) Stödordningen baseras på följande bestämmelser:

(a) Artikel 3.2 c i lagdekret 209 av den 24 september 2002, ändrad genom lag 265 av den 22 november 2002.

(b) Presidentdekret nr 205 av den 11 april 2006.

(c) Artikel 2.250 i lag 191 av den 23 december 2009.

(d) Godkännande av förlängningen för 2010 enligt infrastruktur- och transportministeriets dekret av den 31 januari 2011; motsvarande dekret för 2011 – som förutsätter kommissionens godkännande – har redan antagits. Inom ramen för det formella granskningsförfarandet har Italien dock förbundit sig att förkorta förlängningen med ett år.

2.4. Budget

(15) Den föreslagna ändringens anslag uppgår totalt till 60 miljoner euro (30 miljoner euro för 2010 och 30 miljoner för 2011).

2.5. Varaktighet

(16) De italienska myndigheterna har anmält ändringen av stödordningen i form av en tvåårig förlängning (2010 och 2011). De har dessutom bekräftat att det hittills inte beviljats något stöd för sjöfartstjänster under 2010 och 2011 och att åtgärden ska verkställas först efter kommissionens godkännande.

2.6. Ändring av den statliga stödordningen

(17) De italienska myndigheternas anmälda ändringar avser följande:

(a) Förlängning av stödordningen för 2010 och 2011.

(b) Ett nytt totalt anslag på 60 miljoner euro, dvs. 30 miljoner per förlängningsår.

(18) Under det formella granskningsförfarandet har Italien förbundit sig att förkorta förlängningen från två till bara ett år.

(19) De italienska myndigheterna har bekräftat att det under förlängningsperioden inte ska vidtas några kompletterande åtgärder enligt 2005 års beslut.

2.7. Motivering av ändringen

- (20) Enligt de italienska myndigheterna har den ekonomiska krisen äventyrat uppfyllandet av målen att stabilisera den övergång som inletts genom den ursprungliga stödordningen och ytterligare utveckla de rutter som får stöd.
- (21) Under det formella granskningsförfarandet har Italien även förbundit sig att med ytterligare ett år förlänga skyldigheten att utan stöd fortsätta tillhandahålla transporttjänsterna.

2.8. Kumulering

- (22) Kumulering med regionala bidrag med samma syfte godkänns upp till 30 % av de totala transportutgifterna.

2.9. Stödmottagare

- (23) Alla åkerier i unionen får söka stöd enligt stödordningen, inklusive tillfälliga och permanenta koncerner samt transportföreningar som på fraktfartyg tar ombord egna fordon och växelflak (med och utan förarna) för rutter förskrivna i infrastruktur- och transportministeriets dekret.

2.10. Stödets form och omfattning

- (24) Enligt stödordningen ska stödet utgå i form av återbetalningsfria bidrag motsvarande skillnaden mellan de externa transportkostnaderna på land respektive till sjöss.
- (25) Beräkningen av skillnaden grundas på en uppdaterad undersökning utförd av föreningen "Amici della terra" (Jordens vänner) ⁽⁵⁾. Faktorer i kalkylen är växthusgaser, luftföroreningar, buller, trängsel och olyckor. Undersökningen har uppdaterats på grundval av resultaten från stödordningens första tillämpningsperiod. De sociala kostnader och miljökostnader som sparas in om "motorvägar till sjöss" används i stället för vägtransporter motsvarar 411 miljoner euro.
- (26) Av undersökningen framgår det att under en vägtransport på 10 mil, med ett 14 meter långt tungt och full-

lastat fordon, genereras en extern kostnad på cirka 212,58 euro, medan motsvarande kostnad till sjöss beräknas till runt 79,37 euro. Skillnaden på 133,21 euro för dessa 10 mil är ett genomsnittsvärde som ska användas för fraktarnas avdrag vid nyttjandet av "motorvägar till sjöss". Dessa värden ska modifieras i enlighet med enskilda rutters respektive marknadsförhållanden.

2.11. Förfarande

- (27) Stödmottagarna måste utföra ett visst antal frakter som årligen ska fastställas för respektive rutt. De sökande företagen ska årligen ha utfört 80 frakter per rutt.
- (28) Förutom grundbidraget föreskrivs ett tilläggsbidrag för dem som årligen utför över 1 600 frakter per rutt. Samtidigt får emellertid inte den högsta stödnivån på 30 % överskridas. Tilläggsbidragets syfte är att stimulera till sammanslutningar och öka utnyttjandet av fraktfartygen.
- (29) De enskilda stödberättigande sjörutterna ska fastställas genom ministerdekret och utifrån följande kriterier:
- (a) Sjöruttens kapacitet att främja en väsentlig övergång från väg- till sjötransport.
- (b) Sjöruttens kapacitet att minska trängseln på det nationella vägnätet.
- (c) Möjliga miljöförbättringar genom användningen av en sjöväg i stället för motsvarande landsväg.
- (30) De nya sjövägarna ska väljas bland dem som i dag underutnyttjas.
- (31) I ansökningarna ska stödmottagarna åta sig att under de tre åren efter stödperioden utföra samma antal frakter eller frakta samma mängd varor som under stödperioden. Under kommissionens granskning av åtgärden har Italien förlängt nämnda treårsperiod med ett år.
- (32) Bidragen ska bara ges om avgiftsnivåerna förblir konstanta och i linje med inflationen.

⁽⁵⁾ P.L. Lombard P.L. / Malocchi A.: Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Milano, Franco Angeli. Kommissionen vill här betona att det även finns andra beräkningsmetoder för olika externa transportsätts kostnader, exempelvis kommissionens beräkningsmetod inom Marco Polo-projektet: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf>

- (33) Bidragen kan ges retroaktivt, efter en bedömning av relevanta handlingar och tillgången på medel för detta syfte. Om bidragen överskrider årets tillgängliga medel, ska bidragsmedlen fastställas genom ett särskilt ministerbeslut.

3. SKÄLEN TILL ATT FÖRFARANDET INLEDDES

3.1. Förekomsten av stöd

- (34) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterade kommissionen preliminärt att den ändrade ordningen medför en fördel för åkerierna och därmed utgör ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (35) Kommissionen ansåg dessutom att rederiernas sjötransporttjänster till åkerierna kan ges en indirekt fördel genom den ändrade ordningen.

3.2. Stödets förenlighet

- (36) När det gäller stödordningens förenlighet, har kommissionen först konstaterat att den ursprungliga ordningen förklarats förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.
- (37) Den har dock samtidigt konstaterat att den ändrade ordningen förefaller strida mot villkoren i 2005 års beslut. I dessa var stödordningens godkända åkerier förpliktiga att under de tre åren efter stödperioden utföra samma antal frakter eller frakta samma mängd varor som under stödperioden utan att erhålla stöd.
- (38) Kommissionen har sedan konstaterat att om de rederier som betjänar åkerierna kan anses vara indirekt gynnade av ordningen⁽⁶⁾ måste dock kommissionen även granska om stödet är förenligt med punkt 10 i riktlinjerna för statligt stöd till sjötransporter (nedan kallade *sjötransportriktlinjerna*)⁽⁷⁾.
- (39) Eftersom bidragen till rederierna i detta fall skulle finansiera befintliga rutten och överskrida treårsperioden enligt sjötransportriktlinjerna, har kommissionen uttryckt tvivel om att den ändrade ordningen skulle vara förenlig med den inre marknaden.

4. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (40) Kommissionen har mottagit synpunkter från tre sammanslutningar av transportaktörer, nämligen CETM, ANITA och *Short Sea Promotion Centre*.
- (41) Dessa berörda parter stöder väsentligen Italiens argument om den ekonomiska avmattningen och dess generella effekter på transportnäringen.
- (42) Dessa tre understryker särskilt den ekonomiska avmattningens effekter på transportsektorn och att den förhindrat den ursprungligen tänkta vidareutvecklingen av intermodal trafik.

5. KOMMENTARER FRÅN ITALIEN

- (43) Nedan sammanfattas Italiens kommentarer till beslutet att inleda förfarandet.
- (44) I första hand hävdar Italien att åkerierna efter stödperioden åtagit sig att bibehålla trafiknivån men i en helt annorlunda marknadssituation. Eftersom krisens effekter och längd inte kunde förutses vid den tidpunkten, bör kommissionen beakta de särskilda omständigheterna bakom den anmälda ändringen av stödordningen.
- (45) Syftet var att stabilisera den intermodala övergången så snart sjötrafiken ökat med en tredjedel år 2011 i förhållande till år 2007, både när det gällde vikt och antalet frakter. Detta förhandsvärde baserades på en undersökning gjord av CETENA och COFIR i juni 2002, inom "Programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale" (*Extraordinary Research Programme for the Development of Sea and River Coasting Vessels*).
- (46) Den ekonomiska avmattningen från andra halvåret 2008 drabbade emellertid de stödmottagande åkerierna mitt under genomförandeperioden och gjorde det svårt att stabilisera den krävda intermodala transportnivån. Särskilt bör kommissionen beakta frakt- och viktminskningen till följd av lågkonjunktur och färre fraktavtal.
- (47) I andra hand motiverar Italien den anmälda ändringen med att anslaget inte helt utnyttjats under den ursprungliga stödordningen, varför medlen för den ändrade ordningen fortfarande rör sig inom den ursprungliga budgeten.

⁽⁶⁾ Se skäl 33 ovan.

⁽⁷⁾ EUT C 13, 17.1.2004, s. 3.

- (48) För det tredje bör kommissionen beakta att ingen av de berörda parterna varken nationellt eller på EU-nivå lämnat in klagomål, vilket bör tolkas som en indikation på att det inte föreligger någon otillbörlig snedvridning av konkurrensen.
- (49) Slutligen hävdar Italien att om de potentiella bidragen till rederier betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, skulle detta innebära att kommissionen även måste bedöma åtgärdens effekter på anknutna verksamheter, som dockor, spedition och hamnförvaltning. Enligt de italienska myndigheterna skulle en sådan hållning både strida mot vedertagen praxis och rättspraxis.
- (50) För att undanröja kommissionens betänkligheter om den anmälda förlängningens förenlighet, har Italien åtagit sig att inom ramen för det formella granskningsförfarandet ändra den anmälda ordningen på följande sätt: Förkorta förlängningen från två till ett år och sedan med ett år förlänga transportföretagens skyldighet att driva affärsverksamhet utan bidrag.
- (a) beviljas av staten eller genom statliga medel,
- (b) gynna vissa företag eller viss produktion (selektivitet),
- (c) utgöra en ekonomisk fördel för de mottagande företagen, och
- (d) snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (55) I föreliggande fall säkras den föreslagna ändringens offentliga finansiering av staten och genom statliga medel. Den gynnar vissa företag och är därför selektiv.

6. ITALIENS KOMMENTARER TILL DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPNKTER

- (51) Genom en skrivelse av den 16 januari 2013 mottog kommissionen de italienska myndigheternas kommentarer till de berörda parternas synpunkter inom ramen för det formella granskningsförfarandet.
- (52) De italienska myndigheterna stöder särskilt de ovan nämnda tre transportföretagens synpunkter, speciellt beträffande frånvaron av otillbörlig snedvridning av konkurrensen och av den potentiella fördelen för rederierna.
- (56) Kommissionen anser att den föreslagna ändringen erbjuder en ekonomisk fördel för åkerier med stödberättigad verksamhet genom att befria dem från en del av driftskostnaderna.
- (57) Samtidigt konstaterar kommissionen att den ändrade stödordningen trots sin klara inriktning på åkerier även ökar marknads efterfrågan på vissa sjöfartstjänster och därmed ökar motsvarande intäkter. Kommissionen drar därför slutsatsen att den ändrade stödordningen innebär en ekonomisk fördel för rederierna.

7. BEDÖMNING AV STÖDET

7.1. Förekomsten av stöd

- (53) I artikel 107.1 i EUF-fördraget anges att om inte annat föreskrivs i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrیدer eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.
- (58) Om slutligen en medlemsstats beviljade stöd leder till att det berörda företags ställning förstärks i förhållande till andra företag som konkurrerar i handeln inom unionen, måste det anses att dessa andra företag påverkas av stödet⁽⁸⁾. Det är tillräckligt att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på en konkurrensutsatt marknad⁽⁹⁾. I detta fall konkurrerar stödmottagarna med andra företag inom unionen. Därav följer att den anmälda åtgärden kan snedvrیدا konkurrensen och påverka handeln på den inre marknaden.

- (54) De kriterier som fastställs i artikel 107.1 i fördraget är kumulativa. För att en anmäld åtgärd ska klassificeras som statligt stöd enligt denna artikel, måste samtliga kriterier vara uppfyllda. Det finansiella stödet måste därför

⁽⁸⁾ Se bl.a.: Mål C-730/79, Philip Morris Holland mot kommissionen, REG. 1980, s. 2671, punkt 11; mål C-53/00, Ferring, REG. 2001, s. I-9067, punkt 21; mål C-372/97, Italien mot kommissionen, REG. 2004, s. I-3679, punkt 44.

⁽⁹⁾ Mål T-214/95, Het Vlaamse Gewest mot kommissionen, REG. 1998, s. II-717.

- (59) Mot denna bakgrund anser kommissionen att den ändrade stödordningen innebär stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, både på åkeri- och rederinivå.

7.2. Stödets laglighet

- (60) Åtgärden har inte vidtagits före kommissionens formella godkännande. Kommissionen konstaterar att den förlängda ordningens stöd bara kommer att betalas ut efter dess godkännande. De italienska myndigheterna har nämligen fullgjort skyldigheten att skjuta upp detta i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget.
- (61) Eftersom den anmälda förlängningen avser det förflutna, konstaterar kommissionen att en eventuell ökning av efterfrågan på sjöfartstjänster till följd av stödordningen redan skedde när tjänsterna utnyttjades.

7.3. Stödets förenlighet

- (62) Kommissionen konstaterar att den enda ändringen av den föregående stödordningen är att den förlängs och medför ytterligare finansiering. Förlängningen innebär ingen subventionering av någon ytterligare åtgärd. Alla övriga inslag är oförändrade i den ordning som kommissionen granskade i 2005 års beslut.
- (63) Under det formella granskningsförfarandet har Italien förbundit sig att förkorta förlängningen från två till bara ett år. Dessutom har landet förbundit sig att med ett år förlänga transportföretagens skyldighet att driva affärsverksamhet utan bidrag.
- (64) I punkt 10 i sjötransportriktlinjerna definieras olika kriterier för förenlighetsbedömningen av en åtgärd som syftar till att förbättra den intermodala transportkedjan och minska vägtrafiken. I detta fall hävdar dock kommissionen att sådana villkor måste bedömas mot bakgrund av ärendets särdrag (ändring av en befintlig stödordning direkt godkänd enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget), samt den speciella situation som väsentligt förändrat den marknadskontext som förelåg när kommissionen godkände ordningen.

7.3.1. Första villkoret: Stödet får inte beviljas under mer än tre år och syftet måste vara att finansiera en sjöfartstjänst mellan hamnar inom medlemsstaternas territorium

- (65) I föreliggande ärende har Italien tillräckligt klart visat att transporttjänsterna drabbades betydligt av den ekonomiska krisen, vilket gjort att stödmottagarna inte kunde hålla sitt åtagande att driva denna affärsverksamhet efter den ursprungliga finansieringsperioden på tre år⁽¹⁰⁾. Dessutom har Italien förbundit sig att med ett år förlänga kravet på transportföretagen att driva affärsverksamheten. Det står också klart att stödordningens syfte är att finansiera sjöfartstjänster mellan hamnar inom unionen.
- (66) Även om den ändrade stödordningen förlängs till fyra år, anser kommissionen därför att ärendets speciella omständigheter gör att en sådan begränsad förlängning bör anses vara förenlig på ovannämnda villkor.

7.3.2. Andra villkoret: Tjänsten måste göra det möjligt att helt eller delvis ersätta vägtransporter (främst av gods) med sjötransporter, utan någon omdirigering av sjötransporterna som strider mot det gemensamma intresset

- (67) Enligt ovan syftar stödordningen till att upprätthålla sjötransport av varor genom bidrag till driftskostnaderna för godsfrakter sjövägen.
- (68) Kommissionen beaktar också att den anmälda ändringen skulle innebära relativt modesta bidrag.
- (69) Kommissionen anser därför att åtgärden syftar till att uppfylla ett av unionens mål och att den eventuella snedvridning av konkurrensen som stödet skulle kunna förorsaka kompenseras av de ännu större fördelar som stödordningen skulle ge i form av en övergång från vägtransporter till sjötransporter, vilket därmed skulle främja en

⁽¹⁰⁾ Det kan här konstateras att det finns en skillnad mellan sjötransportriktlinjerna och gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (EUT C 184, 22.7.2008, s. 13), där det inte föreskrivs någon treårsgräns för analoga stödordningar som ska främja en övergång från väg- till järnvägstransporter. När kommissionen ser över sjötransportriktlinjerna, ska den därför specificera att statligt stöd till korta sjötransporter under vissa omständigheter kan förklaras vara förenliga för mer än tre år.

mer hållbar trafikomställning. Kommissionen anser därför att denna ändring av en stödordning skulle möjliggöra att en del av vägtransporterna kunde ske till sjöss, utan att sjötransporterna omlänkas i strid med det gemensamma intresset.

7.3.3. *Tredje villkoret: Stödet måste avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter, när det gäller en ny rutt eller förbättring av trafiken på en befintlig rutt, som om nödvändigt inbegriper flera redare. Endast ett projekt per rutt kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas*

- (70) Stödet har beräknats så att det ska kompensera sjöfartstjänster för de obetalda externa kostnaderna för att konkurrera med vägtjänster. Bidraget per frakt motsvarar skillnaden mellan de externa transportkostnaderna på land respektive till sjöss. Beräkningen av skillnaden grundas på en uppdaterad undersökning utförd av föreningen "Amici della terra" (Jordens vänner). Faktorer i kalkylen är växthusgaser, luftföroreningar, buller, trängsel och olyckor. Kommissionen konstaterar att undersökningen klart visar att detta intermodala land-havs-projekt innebär väsentliga externa kostnadsbesparingar.

- (71) Kommissionen anser att den planerade stödnivån baseras på en rimlig komparativ analys av de externa kostnaderna för de två transportsätten, och att den begränsar sig till det belopp som krävs för att främja en övergång till sjöfartstjänster. Stödet avser därmed genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter.

- (72) När det gäller det andra villkoret om att projektet bara får avse nya rutter eller förbättring av trafiken på en befintlig rutt konstaterar kommissionen att stödordningen redan godkänts direkt enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Emellertid är det inte relevant att bedöma den anmälda förlängningen av stödordningen utifrån sjötransportriktlinjerna, eftersom ändringen bara ska tillämpas på rutter som redan finansieras inom ramen för den gällande stödordningen.

- (73) Liksom i den ursprungliga stödordningen kommer mottagarna att fritt kunna välja lämpligast havsrutt och den konkurrenskraftigaste aktören på denna rutt. Sådana

bestämmelser garanterar att ingen diskriminering sker mellan sjöfartsaktörer. Kommissionen anser därför att detta villkor uppfylls.

7.3.4. *Fjärde villkoret: Stödet ska täcka upp till 30 % av utgifterna för att tillhandahålla tjänsten*

- (74) Bidrag till godkända projekt är begränsade till 30 % av driftskostnaderna.

7.3.5. *Femte villkoret: Stödet ska beviljas redare som är etablerade i unionen på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt. Stödet ska normalt beviljas för ett projekt som medlemsstatens myndigheter valt ut efter ett anbudsfarande i enlighet med tillämpliga unionsbestämmelser*

- (75) Kommissionen konstaterar att de tillämpade stödkriterierna medger insyn och att redarna i unionen behandlas på ett icke-diskriminerande sätt.

7.3.6. *Sjätte villkoret: Den tjänst som projektet avser måste vara kommersiellt bärkraftig efter den period under vilken offentligt stöd kan beviljas*

- (76) Enligt ovan har den ekonomiska avmattningen förhindrat åkerierna att stabilisera de uppnådda intermodala transportnivåerna. Det har därför inte gått att göra projekten bärkraftiga efter tre års stöd. Emellertid beaktar kommissionen att Italien förbundit sig att med ett år förlänga stödmottagarnas skyldighet att driva affärsverksamhet efter fyra års bidrag. Kommissionen anser därför att detta villkor är uppfyllt.

7.3.7. *Sjunde villkoret: Stödet får inte kombineras med ersättning för allmän trafik (trafikplikt eller avtal)*

- (77) Som tidigare sagts får stödet inte kombineras med ersättning för allmän trafik.

8. SLUTSATSER

- (78) Kommissionen drar därför slutsatsen att den ändrade stödordningen genom förlängningen med ett år är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den åtgärd som Italien planerar att genomföra i enlighet med artikel 2.250 i lag 191 av den 23 december 2009 och infrastruktur- och transportministeriets dekret av den 31 januari 2011 för utvecklande av logistikkedjor och uppgradering av intermodalitet är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Genomförandet av denna åtgärd godkänns följaktligen.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 17 juli 2013.

På kommissionens vägnar

Joaquín ALMUNIA

Vice ordförande
