РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 17 юли 2013 година

относно Държавна помощ SA.33412 (12/C) (ex 11/N), която Италия възнамерява да приведе в действие за развитие на логистичните вериги и модернизация на интермодалността

(нотифицирано под номер C(2013) 4392)

(само версията на италиански език е автентична)

(текст от значение за ЕИП)

(2013/487/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), и по-специално член 108, параграф 2 от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочените разпоредби и като взе предвид техните мнения [1],

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С електронно уведомление от 27 юли 2011 г. италианските органи уведомиха Комисията, в съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС, за намерението си да изменят схема за помощ, чиято цел е да се стимулира преминаването на превоза на тежки товари от автомобилен към морски транспорт. Уведомлението беше заведено под преписка № SA.33412.

(2) На 14 септември 2011 г. се състоя среща между представители на службите на Комисията и на италианските органи. След тази среща Комисията поиска допълнителна информация относно мярката, за която беше постъпило уведомление, на 23 септември 2011 г., 9 декември 2011 г., 7 март 2012 г. и 16 май 2012 г. Италианските органи предоставиха исканата информация на 19 октомври 2011 г., 9 ноември 2011 г., 11 януари 2012 г., 19 март 2012 г. и 12 юни 2012 г.

(3) С писмо от 25 юли 2012 г. Комисията уведоми Италия за решението си да открие официалната процедура по разследване съгласно член 108, параграф 2 от ДФЕС по отношение на изменението на схемата за помощ за развитие на логистичните вериги и модернизация на интермодалността.

(4) Решението на Комисията да открие процедурата („решението за откриване“) беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* [2]. Комисията призова заинтересованите лица да представят своите мнения.

(5) Италия представи своите мнения относно решението за откриване с писмо от 9 август 2012 г.

(6) С писма от 15, 30 и 31 октомври 2012 г. заинтересованите страни представиха своите мнения относно решението за откриване. Комисията предаде тези мнения на Италия на 19 декември 2012 г., за да може тя да представи своето становище. Мненията на Италия бяха получени с писмо от 16 януари 2013 г.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЯ НА МЕРКИТЕ

2.1. Контекст

(7) Мярката предвижда изменението на схема за държавна помощ, насочена към подпомагане на преминаването на превоза на тежки товари от автомобилен към морски транспорт. Предвижда се помощ да се отпуска на предприятия за автомобилни товарни превози, които използват съществуващи или нови морски плавателни пътища вместо автомобилен транспорт.

(8) Комисията одобри първоначалната схема за помощ на 20 април 2005 г. за тригодишен период — от 1 януари 2007 г. до 31 декември 2009 г. (с решение, наричано по-нататък „решението от 2005 г.“) [3].

(9) Съгласно тази схема предприятията за автомобилни товарни превози трябва да запазят същия брой пътувания или същото количество стоки, превозвани по време на периода на подпомагане, в продължение на още три години след изтичането на срока на схемата [4].

[1] ОВ C 301, 5.10.2012 г., стр. 49.

[2] Вж. бележка под линия 1.

[3] Държавна помощ № 496/2003, ОВ C 079, 1.4.2006 г., стр. 26.

[4] Вж. съображения 7, 21, 28 и 29 от решението от 2005 г.

(10) В съображение 26 от решението от 2005 г. на италианските органи се налага задължението да предават на Комисията редовни доклади относно развитието и въздействието на помощта върху транспортната политика и околната среда.

(11) Комисията получи доклад за изпълнението, в който се посочват основните развития на пазара в периода 2007—2009 г. и се подчертава нуждата от продължаването на първоначалната схема с две години.

(12) В доклада *inter alia* се посочва, че:

а) общият размер на помощта, която е била предоставена ефективно, е по-малък от предвидения и разрешения размер в решението от 2005 г.;

б) наблюдавано е постоянно увеличение в честотата на пътуванията по вътрешните маршрути през този период, както е показано по-долу.

Честота	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Вътрешни маршрути	325 819	349 406	372 110
Маршрути в ЕС [1]	136 030	139 722	107 203
Общо	461 849	489 128	479 313

[1] Повечето от тези маршрути са до и от Испания.

Съгласно информацията, предоставена от италианските органи, намалението в броя на пътуванията по пътищата в ЕС през 2009 г. (довел непряко до намаление в равнището на държавната подкрепа) е пряк резултат от икономическата криза, която съществено е повлияла пазара.

в) Тенденцията при обема на товарите е подобна, а именно наблюдава се стабилно нарастване по вътрешните маршрути и намаление по маршрутите в рамките на ЕС. Все пак като цяло обемът на товарите през референтния период постоянно е нараствал.

г) Общият брой на пътуванията през 2010 г. се оценява на 564 519.

2.2. **Цел на схемата за помощ**

(13) Както се споменава в съображение 3, целта на схемата е да се улесни модалното преминаване на превоза на товари от автомобилен към морски транспорт.

2.3. **Национално правно основание**

(14) Схемата за помощ се основава на:

а) Член 3, параграф 2в от Указ-закон № 209 от 24 септември 2002 г., преобразуван с изменения със Закон № 265 от 22 ноември 2002 г.;

б) Указ на президента на Италианската република № 205 от 11 април 2006 г.;

в) член 2(250) от Закон № 191 от 23 декември 2009 г.;

г) Указ на Италианското министерство на инфраструктурата и транспорта от 31 януари 2011 г. за разрешаване на продължаването на срока на схемата за 2010 г. По съответния указ за 2011 г., който Комисията трябва да одобри, вече е постигнато споразумение. Въпреки това по време на официалната процедура по разследване Италия пое задължение за скъсяване на продължаването на схемата с една година.

2.4. **Бюджет**

(15) Общият бюджет на предложеното изменение възлиза на 60 млн. EUR (30 млн. EUR за 2010 г. и 30 млн. EUR за 2011 г.).

2.5. **Продължителност**

(16) Италианските органи изпратиха уведомление за изменението на схемата под формата на продължаване на схемата с две години (2010 г. и 2011 г.). Италианските органи потвърдиха, че за предоставянето на морски услуги през 2010 и 2011 г. все още не е изплатена помощ и че мярката ще бъде приведена в действие единствено след разрешение на Комисията.

2.6. **Изменения в режима на държавната помощ**

(17) Измененията, за които е постъпило уведомление от италианските органи, засягат:

а) продължаването на срока на схемата за помощ за 2010 г. и 2011 г.;

б) нов общ бюджет в размер на 60 млн. EUR, т.е. по 30 млн. EUR за всяка година на продължаване.

(18) По време на официалната процедура по разследване Италия се ангажира да намали продължаването от две години само на една година.

(19) Италианските органи потвърдиха, че за периода на продължаването няма да бъдат приведени в действие допълнителни мерки, като например мерките, разрешени с решението от 2005 г.

2.7. **Причини за изменението**

(20) Италианските органи обясниха, че изпълнението на планираните цели (стабилизиране на модалното преминаване в резултат на първоначалната схема и по-нататъшното развитие на подпомаганите маршрути) е било застрашено поради икономическата криза.

(21) По време на официалната процедура по разследване Италия също така се ангажира да продължи с още една година валидността на задължението за продължаване на извършването на транспортни услуги на търговски принцип, без да бъде предоставяна помощ.

2.8. **Натрупване**

(22) Натрупването на помощта с регионални помощи за същата цел е позволено до 30 % от общите транспортни разходи.

2.9. **Получатели**

(23) Всички дружества за тежкотоварни автомобилни превози, включително временни или постоянни групи и асоциации на транспортни оператори, които товарят своите превозни средства и ремаркета (с или без шофьорите) на товарни кораби с цел използване на конкретни морски маршрути, определени с указ на Министъра на инфраструктурата и транспорта, могат да поискат безвъзмездна помощ по тази схема.

2.10. **Форма и интензитет на помощта**

(24) Помощта ще е под формата на невъзстановима безвъзмездна помощ с размер, съответстващ на разликата между външните разходи на морския и автомобилния транспорт.

(25) Разликата ще бъде изчислявана въз основа на актуализирано проучване на организацията „Приятели на земята“ (Friends of the Earth) ([5]). Факторите, взети предвид при тези изчисления, са парниковите газове, замърсяването на атмосферата, шумът, задръстванията и инцидентите. Проучването беше актуализирано въз основа на резултатите от първия период на прилагане на схемата Ecobonus. Разликата в социалните и екологичните разходи, реализирани при използването на „морските магистрали“ вместо автомобилния транспорт, доведе до спестявания в размер на 411 млн. EUR.

(26) Това проучване показва, че пълен тежкотоварен автомобил с дължина 14 метра, който изминава 100 км по автомобилен път, генерира външни разходи от около 212,58 EUR, докато външните разходи на 100 км по море се оценяват на около 79,37 EUR. Разликата възлиза на 133,21 EUR за разстояние от 100 км. Тази средна стойност ще е основата за отстъпките, приложими за предприятията за тежкотоварни автомобилни превози при използване на избраните морски маршрути. Тази сума ще бъде адаптирана към специфичните пазарни условия по посочените маршрути.

2.11. **Процедура**

(27) Получателите трябва да осъществят определен брой пътувания, които ще бъдат определяни всяка година за всеки избран маршрут. Предприятията кандидати трябва да са осъществили поне 80 пътувания годишно по всеки отделен маршрут.

(28) На дружествата, които извършват над 1 600 пътувания на година по даден маршрут за морски превози, ще бъде предоставян допълнителен „бонус“ в допълнение към основната помощ. Въпреки това не може да бъде надвишен прагът за интензитет на помощта от 30 %. Целта на тази допълнителна помощ е да се насърчат предприятията да се организират в асоциации и да се увеличи капацитетът на използване на корабите, които осъществяват товарен превоз.

(29) Морските маршрути, които отговарят на условията за подпомагане, ще бъдат определени с министерски указ въз основа на следните критерии:

а) дали маршрутът за морски превози е подходящ за насърчаване на преминаването на значителен трафик на товари от автомобилен към морски транспорт;

б) дали маршрутът за морски превози може да доведе до намаляване на задръстванията по италианската автомобилна мрежа;

в) дали използването на маршрута за морски превози ще доведе до предвидими екологични подобрения в сравнение със съответния автомобилен маршрут.

(30) Определените нови маршрути ще са маршрути, които понастоящем не са обслужвани в подходяща степен по море.

(31) Заявленията трябва да включват ангажимент от получателите за запазване на същия брой пътувания или превоз на същото количество стоки като по време на периода на подпомагане в продължение на три години след изтичането на срока на схемата. По време на разследването на сегашната мярка от Комисията Италия удължи с една година горния период от три години.

(32) Помощ ще бъде отпускана само при условие, че тарифите се запазят на същото равнище, в съответствие с равнището на инфлация.

([5]) Lombard P.L. и Malocchi A., „Плаване и околна среда – сравнение с външните разходи на други транспортни модалности“ (Navigation and environment – a comparison with the external costs of other transport modes), Milan Franco Angeli. В това отношение Комисията подчертава, че съществуват други методи за изчисляване на външните разходи на различните транспортни модалности, по-специално методите, използвани от Комисията за проектите по програмата „Марко Поло“: fttp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

(33) Помощ може да бъде отпусната със задна сила след проучване на съответните документи в рамките на финансирането, предоставено на разположение и предназначено за тази определена цел. Ако помощта, която ще да бъде отпусната, надвишава наличните средства за въпросната година, размерът на помощта ще бъде определен със специално министерско решение.

3. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНАТА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

3.1. Наличие на помощ

(34) В своето решение за откриване Комисията най-напред отбеляза, че изменената схема поставя в по-благоприятно положение предприятията за тежкотоварни автомобилни превози и представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС на това равнище.

(35) Освен това Комисията счита, че морските превозвачи, предоставящи превоз на предприятията за автомобилни товарни превози, също биха могли да извлекат непряко предимство в резултат на изменената схема.

3.2. Съвместимост на помощта

(36) Що се отнася до съвместимостта на изменената схема, най-напред Комисията отбеляза, че първоначалната схема е била обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

(37) Тя отбеляза обаче, че изменението на схемата, за което е постъпило уведомление, изглежда не отговаря на едно от условията в решението от 2005 г., съгласно което предприятията за автомобилни товарни превози, които се възползват от първоначално одобрената схема, поемат ангажимент за запазят същия брой пътувания или превоз на същото количество стоки по време на периода на подпомагане в продължение на три години след изтичането на срока на схемата, без да получават помощ.

(38) Освен това Комисията отбеляза, че ако дружествата за морски превози, предоставящи морски услуги на предприятията за автомобилни товарни превози, се считат за непреки получатели по схемата ([6]), Комисията ще трябва да оцени също така съвместимостта на тази помощ въз основа на точка 10 от Насоките на Общността за държавна помощ за морския транспорт (наричани по-нататък „Насоките за морския транспорт“) ([7]).

(39) При условие че в този случай помощта, получена от дружествата за морски превози, ще финансира експлоатацията на съществуващите маршрути и ще бъде предоставяна след изтичането на периода от три години, Комисията изрази съмнения относно съвместимостта на изменената схема с вътрешния пазар.

([6]) Вж. съображение 33.
([7]) ОВ C 13, 5.10.2012 г., стр. 3.

4. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

(40) Комисията получи мнения от три асоциации на транспортни оператори — CETM, ANITA и Short Sea Promotion Centre.

(41) Като цяло заинтересованите страни подкрепиха позицията на Италия относно икономическата криза и нейното цялостно въздействие върху транспортните дейности.

(42) По-специално третите страни подчертаха ефекта от икономическата криза върху транспортния сектор, който е бил толкова съществен, че е попречил на по-нататъшното развитие на равнището на интермодален транспорт, което е било предвидено първоначално.

5. МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ

(43) Забележките на Италия относно решението за откриване са обобщени по-долу.

(44) На първо място, Италия твърди, че ангажиментът за запазване на равнището на транспорт след изтичането на срока на схемата е бил поет от предприятията за автомобилни товарни превози в напълно различен пазарен контекст. Тъй като степента и продължителността на кризата не са могли да бъдат предвидени по това време, според Италия Комисията трябва да вземе предвид изключителните обстоятелства, довели до необходимостта от изменение на схемата, за което е постъпило уведомление.

(45) Стабилизиране на интермодалното преминаване се е предвиждало, щом морският транспорт се увеличи по отношение на пътуванията и тонажа с една трета през 2011 г. в сравнение с 2007 г. Тази цел е била оценена въз основа на проучване, проведено от CETENA и COFIR през юни 2002 г. като част от Извънредната научноизследователска програма за развитие на каботиращите морски и речни плавателни средства.

(46) Със започването на икономическата криза през втората половина на 2008 г. обаче предприятията за автомобилни товарни превози са били засегнати в средата на изпълнението на програмата, което е затруднило техните усилия за стабилизиране на постигнатите равнища на интермодален транспорт. По-специално, според Италия Комисията следва да вземе предвид спада в броя на пътуванията и тонажа в резултат на намалението на броя на договорите и икономическата криза.

(47) Второ, в подкрепа на изменението, за което е постъпило уведомление, Италия посочи, че бюджетът на първоначалната схема не е бил използван напълно, което означава, че средствата, които се изискват за изменението, за което е постъпило уведомление, все още попадат в рамките на първоначалния бюджет.

(48) Трето, Комисията следва да отчете факта, че жалби от заинтересовани страни не са получени нито на национално, нито на европейско равнище. Това показва, че не е имало неправомерно нарушаване на конкуренцията.

(49) Накрая, Италия твърди, че ако потенциалните ползи от мярката за дружествата за морски превози се определят като помощ по смисъла на член 107 от ДФЕС, това непременно ще означава, че Комисията трябва да оцени също така въздействието на мярката върху други свързани дейности, като например поддръжка на докове, корабни агенти и оператори на пристанища. Според италианските органи този подход противоречи на натрупания опит и на съществуващата съдебна практика.

(50) За да разсее съмненията на Комисията относно съвместимостта на продължаването на схемата, за което е постъпило уведомление, по време на официалната процедура по разследване Италия пое ангажимент да измени мярката, за която е постъпило уведомление, както следва: скъсяване на продължаването от две години само на една година и едновременното удължаване с още една година на извършването на транспортните услуги на търговски принцип, без да бъде предоставяна помощ.

6. СТАНОВИЩЕ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

(51) С писмо от 16 януари 2013 г. италианските органи предадоха на Комисията собственото си становище относно мненията на заинтересованите страни в официалната процедура по разследване.

(52) Италианските органи подкрепиха мненията, представени от трите гореспоменати транспортни асоциации, а именно относно липсата на неправомерно нарушаване на конкуренцията и определянето на потенциално предимство за дружествата за морски превози.

7. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

7.1. Наличие на помощ

(53) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, освен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

(54) Критериите в член 107, параграф 1 са кумулативни. Следователно, за да се определи дали дадена мярка, за която е постъпило уведомление, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да бъдат изпълнени всички критерии. За да се бъде определена като държавна помощ, финансовата подкрепа трябва:

а) да бъде предоставена от държавата или чрез ресурси на държавата,

б) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки (избирателност),

в) да поставя в по-благоприятно положение предприятията получатели,

г) да нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и да засяга търговията между държавите членки.

(55) В настоящия случай публичното финансиране на предложеното изменение се предоставя от държавата и чрез ресурси на държавата. Освен това то облагодетелства само определени предприятия и следователно е селективно.

(56) Комисията е на мнение, че предложеното изменение поставя в по-благоприятно положение предприятията за автомобилни товарни превози, които извършват транспортни операции, които отговарят на условията за подпомагане по схемата, като ги освобождава от част от техните оперативни разходи.

(57) Комисията също така отбелязва, че изменената схема, макар да е насочена пряко към предприятията за автомобилни товарни превози, недвусмислено води до увеличаване на пазарното търсене на определени морски услуги и следователно до увеличаване на приходите от тях. Затова Комисията заключава, че изменената схема предоставя икономическо предимство на дружествата за морски превози.

(58) На последно място, когато помощта, предоставена от дадена държава членка, засилва позицията на дадено предприятие по отношение на други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в ЕС, тези предприятия трябва да се разглеждат като засегнати от помощта ([8]). Достатъчно е получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари ([9]). В този случай получателите извършват дейност в конкуренция с други предприятия в Съюза. Затова мярката, за която е постъпило уведомление, вероятно ще засегне търговията и ще наруши конкуренцията на вътрешния пазар.

([8]) Вж. по-специално решение от 17.9.1980 г. по дело *Philip Morris/Комисия* (730/79, Recueil, стр. 2671, точка 11; решение от 22.11.2001 г. по дело *Ferring* (C-53/00, Recueil, стр. I-9067, точка 21); решение от 29.4.2004 г. по дело *Италия/Комисия* (C-372/97, Recueil, стр. I-3679, точка 44).

([9]) Решение от 30.4.1998 г. по дело *Het Vlaamse Gewest/Комисия* (T-214/95, Recueil, стр. II-717).

(59) С оглед на тези констатации Комисията е на мнение, че изменената схема за помощ включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС както за предприятията за автомобилни товарни превози, така и за дружествата за морски превози.

7.2. **Правомерност на помощта**

(60) Мярката не е била приведена в действие преди да е получено официално разрешение от Комисията. Комисията отчита факта, че помощта по продължената схема ще бъде изплатена само след разрешение от Комисията. Следователно италианските органи са изпълнили своето задължение за непредприемане на действия съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС.

(61) В същото време, тъй като продължаването, за което е постъпило уведомление, засяга период от време, който вече е изтекъл, според Комисията всяко увеличение в търсенето на морски товарни услуги в резултат на схемата е възникнало при използване на тези услуги.

7.3. **Съвместимост на помощта**

(62) Комисията отбелязва, че единственото изменение на предходната схема е продължаването ѝ във времето и свързаното с това допълнително финансиране. В рамките на продължаването на схемата няма да бъдат подпомагани допълнителни мерки. Всички останали елементи се запазват като в схемата, оценена от Комисията в нейното решение от 20 април 2005 г.

(63) По време на официалната процедура по разследване Италия пое ангажимент да скъси периода, за който се продължава схемата от две години само на една година. Освен това тя се ангажира да удължи с още една година валидността на задължението за продължаване на извършването на търговски принцип на услугите, без да бъде предоставяна помощ.

(64) В точка 10 от Насоките за морския транспорт се посочват няколко критерия за оценка на съвместимостта на мерките, създадени с цел да се подобри интермодалната верига и да се намали натоварването на сухоземните пътища. Все пак по този въпрос Комисията е на мнение, че тези условия трябва да бъдат оценени с оглед на конкретните обстоятелства в случая (изменение на съществуваща схема за помощ, която вече е била пряко разрешена съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС) и изключителните обстоятелства, които са променили съществено пазарните условия, които са съществували по времето, когато схемата е била одобрена за пръв път от Комисията.

7.3.1. Първо условие: Продължителността на помощта не трябва да надхвърля три години и нейната цел трябва да бъде финансирането на услуга за морски превози, свързваща пристанища, разположени на територията на държавите членки

(65) В този случай Италия е демонстрирала в достатъчна степен, че икономическата криза е засегнала значително извършването на транспортни услуги, в следствие на което получателите не са могли да изпълнят своя ангажимент за продължаване на предоставянето на търговски принцип на въпросните услуги след първоначалния период на финансиране от три години ([10]). В допълнение Италия пое ангажимент да удължи с още една година валидността на изискването за извършването на услугите на търговски принцип. Нещо повече, няма съмнения, че схемата служи за финансиране на услуги за морски транспорт, свързващи пристанищата на Съюза.

(66) Следователно, дори ако общата продължителност на изменената схема е четири години, Комисията счита, че при конкретните обстоятелства по настоящото дело има основания това ограничено продължаване да се определи като отговарящо на горното условие.

7.3.2. Второ условие: Услугата трябва да бъде такава, че да позволи автомобилният транспорт (главно на товари) да бъде извършен изцяло или отчасти по море, без морският транспорт да бъде отклоняван по начин, който нарушава общия интерес

(67) Както беше споменато по-горе, целта на подпомаганата схема е да се подпомогне морският транспорт на стоки чрез принос към оперативните разходи, свързани с превоза на товари с морски транспорт.

(68) Комисията отчита също така относително малкия бюджет на изменението, за което е постъпило уведомление.

(69) Следователно Комисията е доволна, че мярката помага за постигането на една от целите на Съюза и че потенциалното нарушаване на конкуренцията в резултат на помощта е по-малко от значителните ползи, до които ще доведе схемата чрез прехвърляне на превоза на товари от суша по вода, като по този начин се насърчи модалното преминаване към по-устойчива транспортна система. Затова Комисията изразява удовлетворение, че

([10]) По този въпрос Комисията констатира разлика между Насоките за морския транспорт и Ръководните насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия (ОВ 22.7.2008 г., 2008/C 184/07, стр. 13), в които за подобни схеми, които имат за цел да насърчат интермодалното преминаване от автомобилен към железопътен транспорт, няма съответна разпоредба за тригодишно ограничение. Затова при преразглеждането на Насоките за морския транспорт Комисията ще уточни, че при определени обстоятелства държавната помощ за морски транспорт на къси разстояния може да бъде определена като съвместима за период, надхвърлящ три години.

въпросното изменение засяга схема за помощ, която позволява на автомобилния превоз да бъде извършен изцяло или отчасти по море и че не е налице отклонение на морски транспорт в противоречие с общия интерес.

7.3.3. *Трето условие: Помощта трябва да бъде насочена към изпълнението на подробен проект с предварително установен екологичен ефект, относно нов маршрут или модернизирането на услугите по съществуващ маршрут, при който, ако е целесъобразно, няколко корабопритежателя се обединяват, като по всяка линия не се финансира повече от един проект и без възможност за подновяване, удължаване или повторение на въпросния проект*

(70) Размерът на помощта е бил изчислена така че да компенсира морските услуги за неплатените външни разходи, свързани с конкуренцията с автомобилните услуги. Размерът на помощта, която се отпуска на пътуване, съответства на разликата на външните разходи, генерирани от морския и автомобилния транспорт, изчислени въз основа на актуализирано проучване, извършено от Friends of the Earth. Факторите, взети предвид при тези изчисления, са парниковите газове, замърсяването на въздуха, шумът, задръстванията и инцидентите. Комисията отбелязва, че констатациите в проучването показват ясно, че интермодалният морско-автомобилен проект води до съществени икономии на външни разходи.

(71) Комисията счита, че планираното равнище на помощта е основано на разумен сравнителен анализ на външните разходи на двата вида транспорт и че то е ограничено до размера на помощта, необходим за насърчаване на преминаването към морски услуги. Следователно помощта има за цел изпълнението на подробен проект с предварително установен екологичен ефект.

(72) По отношение на условието, според което проектът трябва да е свързан единствено с нови маршрути и с модернизирането на съществуващи услуги, Комисията отбелязва, че схемата вече е била разрешена пряко съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС. Следователно с оглед на това условие в Насоките за морския транспорт оценката на продължаването на срока на схемата, за което е постъпило уведомление, не е уместна, тъй като изменението без съмнение ще се прилага за маршрути, които вече са били финансирани в рамките на съществуващата схема.

(73) Както и при първоначалната схема, получателите ще могат свободно да избират най-удобния морски маршрут и най-конкурентния оператор за всеки от избраните маршрути. Тези разпоредби гарантират недискриминационно третиране сред операторите за морски превози. Следователно Комисията е на мнение, че това условие е изпълнено.

7.3.4. *Четвърто условие: Целта на помощта трябва да се състои в покриване на оперативните разходи на въпросната услуга до 30 %*

(74) Помощта, предоставена на избраните проекти, е ограничена до 30 % от оперативните разходи.

7.3.5. *Пето условие: Помощта трябва да се предоставя въз основа на прозрачни критерии, прилагани по недискриминационен начин за корабопритежателите, установени в Общността. Обикновено помощта се предоставя за проекти, избрани от органите на държавата членка чрез тръжна процедура в съответствие с приложимите правила в Общността*

(75) Комисията отбелязва, че критериите, прилагани за предоставянето на помощта, са прозрачни и че корабопритежателите в Съюза се третират по недискриминационен начин.

7.3.6. *Шесто условие: Услугата, която е предмет на проекта, трябва да бъде жизнеспособна в търговско отношение след изтичането на периода, през който тя отговаря на условията за публично подпомагане*

(76) Както се споменава по-горе, икономическата криза попречи на предприятията за тежкотоварни превози да стабилизират постигнатите равнища на интермодален транспорт. Затова проектите не успяха да постигнат жизнеспособност след изтичането на трите години, през които беше предоставяна помощ. Въпреки това Комисията отчита, че Италия е поела ангажимента да удължи с още една година валидността на задължението на получателите да предлагат услугите на търговски принцип след изтичането на четирите години на подпомагане. Следователно Комисията е на мнение, че това условие е изпълнено.

7.3.7. *Седмо условие: Помощта не може да бъде натрупвана с компенсация за обществена услуга (задължения или договори)*

(77) Както се посочва по-горе, помощта не може да се натрупва с компенсация за обществена услуга.

8. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(78) Следователно Комисията заключава, че изменението на схемата под формата на нейното продължаване с една година е съвместимо с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Мярката, която Италия възнамерява да приведе в действие въз основа на член 2(250) от Закон № 191 от 23 декември 2009 г. и Указа на Италианското министерство на инфраструктурата и транспорта от 31 януари 2011 г. за развитие на логистичните вериги и модернизация на интермодалността, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Следователно изпълнението на мярката се разрешава.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 17 юли 2013 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател