AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE

af 17. juli 2013

om Italiens påtænkte statsstøtte SA.33412 (12/C) (ex 11/N) til udvikling af logistikkæder og opgradering af intermodalitet

(meddelt under nummer C(2013) 4392)

(Kun den italienske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2013/487/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), særlig artikel 108, stk. 2, andet afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ([1]), under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Den 27. juli 2011 indgav de italienske myndigheder i overensstemmelse med artikel 108, stk. 3, i TEUF ved elektronisk anmeldelse til Kommissionen om, at de havde til hensigt at forlænge en støtteordning til fremme af overførsel af tunge transportkøretøjer fra landevejstransport til søtransport. Anmeldelsen blev registreret under sagsnummer SA.33412.

(2) Et møde mellem Kommissionens tjenestegrene og de italienske repræsentanter fandt sted den 14. september 2011. Efter dette møde udbad Kommissionen sig supplerende oplysninger om den anmeldte foranstaltning den 23. september 2011, den 9. december 2011, den 7. marts 2012 og den 16. maj 2012. De italienske myndigheder fremsendte de ønskede oplysninger den 19. oktober 2011, den 9. november 2011, den 11. januar 2012, den 19. marts 2012 og den 12. juni 2012.

(3) Ved brev af 25. juli 2012 underrettede Kommissionen Italien om, at den havde besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure efter artikel 108, stk. 2, i TEUF med hensyn til ændringen af støtteordningen for udvikling af logistikkæder og opgradering af intermodalitet.

(4) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren (i det følgende benævnt »åbningsbeslutningen«) blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([2]). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til beslutningen.

(5) De italienske myndigheder fremsatte deres bemærkninger til åbningsbeslutningen ved brev af 9. august 2012.

(6) Ved brev af 15., 30. og 31. oktober 2012 fremsatte interesserede parter deres bemærkninger til åbningsbeslutningen. Kommissionen videresendte disse bemærkninger til Italien den 19. december 2012 for at give de italienske myndigheder mulighed for at svare. Kommissionen modtog Italiens bemærkninger ved brev af 16. januar 2013.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

2.1. Baggrund

(7) Foranstaltningen vedrører ændring af en statsstøtteordning, der skal fremme overførsel af tunge transportkøretøjer fra landevejstransport til søtransport. Støtten ydes til vejtransportvirksomheder, som benytter eksisterende eller nye søtransportruter i stedet for landevejstransport.

(8) Den oprindelige støtteordning blev godkendt af Kommissionen den 20. april 2005 for en treårig periode fra 1. januar 2007 til 31. december 2009 (i det følgende »2005-afgørelsen«) ([3]).

(9) Under denne ordning var de vejtransportvirksomheder, der modtog støtte, forpligtet til at opretholde det samme antal transporter eller den samme mængde transporteret gods i den subsidierede periode i yderligere tre år efter støttens udløb ([4]).

([1]) EUT C 301 af 5.10.2012, s. 49.

([2]) Se fodnote 1.

([3]) Statsstøttesag nr. 496/2003, EUT C 79 af 1.4.2006, s. 26.

([4]) Se nr. 7, 21, 28 og 29 i 2005-afgørelsen.

(10) I nr. 26 i 2005-afgørelsen pålægges de italienske myndigheder en pligt til løbende at underrette Kommissionen om udviklingen i støtten og dens indvirkning på transportpolitikken og miljøet.

(11) Kommissionen modtog en rapport om gennemførelsen, som beskrev hovedtendenserne på markedet i perioden 2007-2009 og fremhævede behovet for at forlænge den oprindelige ordning med to år.

(12) Rapporten fremhævede bl.a. følgende:

a) Den samlede statsstøtte, der reelt er ydet, ligger under det beløb, der blev tildelt og godkendt i 2005-afgørelsen.

b) Antallet af transporter ad indenlandske ruter var steget støt i den pågældende periode, som det fremgår af nedenstående tabel.

Frekvens	2007	2008	2009
Indenlandske ruter	325 819	349 406	372 110
EU-ruter ([1])	136 030	139 722	107 203
I alt	461 849	489 128	479 313

([1]) De fleste af transporterne foregår mellem Spanien og Italien.

Ifølge de italienske myndigheders oplysninger er det faldende antal transporter ad EU-ruter, der blev registreret i 2009 (som indirekte forårsagede en stigning i den offentlige støtte), en direkte konsekvens af den økonomiske krise, som har haft store konsekvenser for markedet.

c) Tendensen inden for fragtvolumen er den samme, dvs. en stabil stigning på indenlandske ruter og et fald på EU-ruter. Ikke desto mindre steg den overordnede fragtvolumen støt i referenceperioden.

d) Det samlede antal transporter i 2010 forventedes at blive 564 519.

2.2. **Støtteordningens formål**

(13) Som nævnt i nr. 3 er formålet med støtteordningen at fremme overførsel fra landevejstransport til søtransport.

2.3. **Nationalt retsgrundlag**

(14) Støtteordningen er baseret på:

a) artikel 3, stk. 2d, i bekendtgørelse nr. 209 af 24. september 2002, ændret ved lov nr. 265 af 22. november 2002

b) dekret nr. 205 af 11. april 2006 fra præsidenten for Den Italienske Republik

c) artikel 2, stk. 250, i lov nr. 191 af 23. december 2009

d) dekret vedtaget af det italienske infrastruktur- og transportministerium af 31. januar 2011 om godkendelse af forlængelsen af ordningen til 2010; det tilsvarende dekret for 2011, som skal godkendes af Kommissionen, er allerede vedtaget. Under den formelle undersøgelsesprocedure forpligtede Italien sig imidlertid til at afkorte forlængelsen med et år.

2.4. **Budget**

(15) Det samlede budget for den foreslåede ændring er på 60 mio. EUR (30 mio. EUR for 2010 og 30 mio. EUR for 2011).

2.5. **Varighed**

(16) De italienske myndigheder har anmeldt en ændring af ordningen i form af en forlængelse med to år (2010 og 2011). De italienske myndigheder har bekræftet, at der endnu ikke er udbetalt støtte til søtransport i 2010 og 2011, og at foranstaltningen først vil blive gennemført, når Kommissionen har godkendt den.

2.6. ***Ændringer til statsstøtteordningen***

(17) De ændringer, som de italienske myndigheder har anmeldt, vedrører:

a) forlængelse af statsstøtteordningen til 2010 og 2011

b) et nyt samlet budget på 60 mio. EUR, dvs. 30 mio. EUR for hvert år af forlængelsen.

(18) Under den formelle undersøgelsesprocedure forpligtede Italien sig til at afkorte forlængelsen fra to år til et år.

(19) De italienske myndigheder har bekræftet, at der ikke vil blive gennemført yderligere foranstaltninger som de foranstaltninger, der blev godkendt i 2005-afgørelsen, i forlængelsesperioden.

2.7. **Begrundelse for ændringen**

(20) De italienske myndigheder forklarede, at opfyldelsen af de planlagte målsætninger (stabilisering af den overførsel, der sikres med den oprindelige ordning, og yderligere udvikling af de subsidierede ruter) er bragt i fare som følge af den økonomiske krise.

(21) Under den formelle undersøgelsesprocedure forpligtede Italien sig endvidere til at forlænge forpligtelsen til at opretholde den kommercielle drift af transporttjenesterne uden støtte med yderligere et år.

2.8. **Kumulation**

(22) Kumulation med regional støtte til samme formål tillades for op til 30 % af de samlede transportudgifter.

2.9. **Støttemodtagere**

(23) Alle EU-vejtransportvirksomheder, herunder midlertidige og permanente grupperinger og sammenslutninger af transportoperatører, der indskiber deres køretøjer og påhængskøretøjer (med eller uden fører) på fragtskibe for at anvende specifikke skibsruter, der er identificeret ved dekret fra infrastruktur- og transportministeren, kan anmode om støtte under ordningen.

2.10. **Støtteform og støtteintensitet**

(24) Støtten udbetales i form af et tilskud, der ikke skal tilbagebetales, og hvis niveau svarer til forskellen mellem de eksterne omkostninger, der er forbundet med henholdsvis sø- og vejtransport.

(25) Denne forskel beregnes på grundlag af en opdateret undersøgelse foretaget af Friends of the Earth ([5]). De faktorer, der tages i betragtning i forbindelse med beregningerne, er drivhusgasser, luftforurening, støj, trafikoverbelastning og ulykker. Undersøgelsen blev opdateret på grundlag af resultaterne af den første anvendelsesperiode for Ecobonus-ordningen. Forskellen med hensyn til de sociale og miljømæssige omkostninger ved anvendelse af sømotorveje frem for vejtransport førte til besparelser på 411 mio. EUR.

(26) Undersøgelsen viser, at et læsset tungt transportkøretøj, som er 14 m langt, og som kører 100 km på vejene, genererer eksterne omkostninger på omkring 212,58 EUR, hvorimod de eksterne omkostninger, der er forbundet med 100 km søtransport, skønnes til omkring 79,37 EUR. Forskellen er på 133,21 EUR for en distance på 100 km. Dette gennemsnit ligger til grund for de rabatter, der finder anvendelse på vejtransportvirksomheder, når de anvender udvalgte skibsruter. Beløbet vil blive tilpasset de specifikke markedsvilkår på de identificerede ruter.

([5]) Lombard P.L. og Malocchi A., Navigation and environment – a comparison with the external costs of other transport modes, Milan Franco Angeli. I denne henseende understreger Kommissionen, at der findes andre metoder til beregning af de eksterne omkostninger, der er forbundet med de forskellige transportformer, særlig den, der anvendes af Kommissionen i forbindelse med Marco Polo-projekter: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

2.11. **Procedure**

(27) Støttemodtagerne vil skulle gennemføre et bestemt antal transporter, som vil blive fastsat årligt for de enkelte udvalgte ruter. Ansøgervirksomheder skal have gennemført mindst 80 transporter om året på en given rute.

(28) Der ydes en ekstra »bonus« ud over grundstøtten til virksomheder, der gennemfører over 1 600 transporter om året på en given skibsrute. Støtteintensiteten må dog ikke overstige 30 %. Formålet med denne ekstra støtte er at tilskynde virksomhederne til at danne sammenslutninger og øge belægningsgraden på skibe, der anvendes til godstransport.

(29) De støtteberettigede søruter vil blive identificeret ved ministerielt dekret på grundlag af følgende kriterier:

a) Søtransportruten skal være egnet til at fremme overførsel af betydelige mængder trafik fra landevejstransport til søtransport.

b) Søtransportruten skal være egnet til at sikre trafikaflastning af det italienske vejnet.

c) Der skal kunne forventes miljøforbedringer gennem anvendelsen af søtransportruten frem for den tilsvarende vejtransportrute.

(30) De nye søtransportruter, der udvælges, vil være ruter, der på nuværende tidspunkt ikke anvendes i tilstrækkeligt omfang.

(31) Modtagerne forpligter sig i deres ansøgninger til at opretholde det samme antal transporter eller den samme mængde transporteret gods som i den subsidierede periode i yderligere tre år efter støttens udløb. Under Kommissionens undersøgelse af foranstaltningen forlængede Italien denne treårige periode med et år.

(32) Støtten ydes kun, hvis priserne holdes på samme niveau, idet der tages højde for inflationen.

(33) Støtten kan ydes med tilbagevirkende kraft, efter undersøgelse af de relevante dokumenter, inden for rammerne af det beløb, der er til rådighed i denne ordning. Hvis den støtte, der skal udbetales, overstiger de disponible midler for det pågældende år, fastsættes bidragenes størrelse ved særlig ministerbeslutning.

3. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

3.1. Forekomst af statsstøtte

(34) Kommissionen indledte åbningsbeslutningen med at bemærke, at den ændrede ordning gav vejtransportvirksomheder en fordel og udgjorde statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF på dette niveau.

(35) Kommissionen vurderede endvidere, at shippingvirksomheder, der yder søtransporttjenester til vejtransportvirksomheder, også indirekte kunne nyde godt af den ændrede ordning.

3.2. Støttens forenelighed

(36) Hvad angår den anmeldte ordnings forenelighed, bemærkede Kommissionen i første omgang, at den oprindelige ordning blev erklæret forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

(37) Den bemærkede imidlertid, at den anmeldte ændring af ordningen lod til at være i strid med en betingelse i 2005-afgørelsen, ifølge hvilken vejtransportvirksomheder, der modtog støtte under den oprindeligt godkendte ordning, forpligtede sig til at opretholde det samme antal transporter eller den samme mængde transporteret gods som i den subsidierede periode i yderligere tre år efter støttens udløb uden at modtage støtte.

(38) Kommissionen bemærkede desuden, at Kommissionen – for så vidt som shippingvirksomheder, der yder søtransporttjenester til vejtransportvirksomheder, kan anses for indirekte at nyde godt af ordningen ([6]) – også ville skulle vurdere foreneligheden af denne støtte på grundlag af afsnit 10 i EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren (i det følgende benævnt »søtransportretningslinjerne«) ([7]).

(39) Da støtten til shippingvirksomhederne i dette tilfælde vil finansiere drift af eksisterende ruter og række ud over perioden på tre år, gav Kommissionen udtryk for tvivl om den ændrede ordnings forenelighed med det indre marked.

([6]) Se nr. 33.
([7]) EUT C 13 af 5.10.2012, s. 3.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

(40) Kommissionen modtog bemærkninger fra tre sammenslutninger af transportoperatører, nemlig CETM, ANITA og Short Sea Promotion Centre.

(41) De interesserede parter støttede grundlæggende den holdning, som Italien har givet udtryk for vedrørende den økonomiske krise og dens overordnede konsekvenser for transportaktiviteterne.

(42) De understregede især den økonomiske krises indvirkning på transportsektoren, som har været så omfattende, at den har udelukket yderligere udvikling af den intermodale trafik som oprindeligt forudset.

5. BEMÆRKNINGER FRA ITALIEN

(43) Italiens bemærkninger til åbningsbeslutningen er sammenfattet nedenfor.

(44) For det første hævdede Italien, at vejtransportvirksomhederne forpligtede sig til at opretholde trafikniveauet under helt andre markedsvilkår. Da krisens omfang og varighed ikke kunne have været forudset på det pågældende tidspunkt, bør Kommissionen tage højde for de ekstraordinære omstændigheder, der har ført til behovet for at ændre den anmeldte ordning.

(45) Ifølge planen ville den intermodale overførsel være stabiliseret, når søtrafikken – for så vidt angår transporter og tonnage – var steget med en tredjedel i 2011 i forhold til 2007. Dette mål blev fastsat på grundlag af en undersøgelse foretaget af CETENA og COFIR i juni 2002 som led i »Extraordinary Research Programme for the Development of Sea and River Coasting Vessels«.

(46) I begyndelsen af andet halvår af 2008 ramte den økonomiske krise imidlertid de transportvirksomheder, der deltog i ordningen, halvvejs gennem gennemførelsen, hvilket gjorde det vanskeligt for dem at stabilisere de opnåede intermodale transportniveauer. Kommissionen bør navnlig tage højde for det reducerede antal transporter og den reducerede tonnage som følge af et faldende antal kontrakter og den økonomiske krise.

(47) For det andet påpegede Italien som støtte for den anmeldte ændring, at budgettet for den oprindelige ordning ikke var anvendt fuldt ud, hvilket betød, at de midler, der var nødvendige for den anmeldte ændring, stadig lå inden for det oprindelige budget.

(48) For det tredje mente de italienske myndigheder, at Kommissionen burde tage højde for den kendsgerning, at der ikke var modtaget klager – hverken på nationalt niveau eller EU-niveau – fra interesserede parter. Det burde tages som et tegn på, at der ikke havde været nogen uforholdsmæssige konkurrencefordrejninger.

(49) Endelig hævdede de italienske myndigheder, at hvis foranstaltningens potentielle fordele for søtransportvirksomhederne skulle kvalificeres som støtte i henhold til artikel 107 i TEUF, ville det nødvendigvis indebære, at Kommissionen også skulle vurdere foranstaltningens konsekvenser for andre tilknyttede aktiviteter såsom vedligeholdelse af dokker samt speditører og havneoperatører. Ifølge de italienske myndigheder ville en sådan tilgang være i strid med både tidligere praksis og retspraksis.

(50) Med henblik på at mindske Kommissionens bekymringer om den anmeldte forlængelses forenelighed afgav Italien under den formelle undersøgelsesprocedure tilsagn om at ændre den anmeldte foranstaltning som følger: Forlængelsen afkortes fra to år til et år, og forpligtelsen til kommerciel drift af transporttjenesterne uden støtte forlænges tilsvarende med yderligere et år.

6. ITALIENS BEMÆRKNINGER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

(51) Ved brev af 16. januar 2013 sendte de italienske myndigheder deres egne bemærkninger til de interesserede parters bemærkninger under den formelle undersøgelsesprocedure til Kommissionen.

(52) De italienske myndigheder støttede de bemærkninger, der var indsendt af de tre nævnte transportsammenslutninger, særlig om fraværet af uforholdsmæssige konkurrencefordrejninger og kvalificationen af en potentiel fordel for shippingvirksomheder.

7. VURDERING AF STØTTEN

7.1. Forekomst af statsstøtte

(53) Artikel 107, stk. 1, i TEUF fastsætter, at bortset fra de i traktaterne hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

(54) De i artikel 107, stk. 1, fastsatte kriterier er kumulative. Derfor skal alle kriterierne være opfyldt, hvis en anmeldt foranstaltning skal udgøre statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. For at udgøre statsstøtte skal økonomisk støtte:

a) ydes ved hjælp af statsmidler

b) begunstige visse virksomheder eller visse produktioner (selektivitet)

c) give modtagervirksomhederne en økonomisk fordel

d) fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(55) I denne sag sikres den offentlige finansiering af den anmeldte ændring af staten og ved hjælp af statsmidler. Derudover begunstiger den kun visse virksomheder og er derfor selektiv.

(56) Kommissionen mener, at den anmeldte ændring giver de vejtransportvirksomheder, som er involveret i transportaktiviteter, der kan modtage støtte under ordningen, en økonomisk fordel ved at frigøre dem for en del af deres driftsudgifter.

(57) Kommissionen bemærker endvidere, at ordningen som ændret, selv om den er direkte rettet mod vejtransportvirksomhederne, uden tvivl fører til en stigning i efterspørgslen på markedet efter visse søtransporttjenester og dermed en stigning i deres omsætning. Kommissionen konkluderer derfor, at den ændrede ordning giver søtransportvirksomhederne en økonomisk fordel.

(58) Hvis statsstøtte styrker en virksomheds position i forhold til andre konkurrerende virksomheder inden for EØS, skal sidstnævnte betragtes som påvirket af den pågældende støtte ([8]). Det er tilstrækkeligt, at støttemodtageren konkurrerer med andre virksomheder på markeder, som er åbne for konkurrence ([9]). I dette tilfælde konkurrerer støttemodtagerne med andre virksomheder i EU. Derfor kan den anmeldte foranstaltning fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen i det indre marked.

([8]) Se især sag 730/79, Philip Morris mod Kommissionen, Sml. 1980, s. 2671, præmis 11; sag C-53/00, Ferring, Sml. 2001-I, s. 9067, præmis 21; sag C-372/97, Italien mod Kommissionen, Sml. 2004-I, s. 3679, præmis 44.

([9]) Sag T-214/95, Het Vlaamse Gewest mod Kommissionen, Sml. 1998-II, s. 717.

(59) Kommissionen mener dermed, at støtteordningen som ændret udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF til både vejtransportvirksomheder og søtransportvirksomheder.

7.2. **Støttens lovlighed**

(60) Foranstaltningen gennemføres ikke, før Kommissionen formelt har godkendt den. Kommissionen bemærker, at i henhold til den forlængede ordning vil støtten først blive udbetalt efter Kommissionens godkendelse. Derfor har de italienske myndigheder opfyldt deres pligt til at afvente Kommissionens afgørelse, jf. artikel 108, stk. 3, i TEUF.

(61) Samtidig mener Kommissionen – eftersom den anmeldte forlængelse vedrører en periode, der allerede er udløbet – at en eventuel stigning i efterspørgslen efter søtransporttjenester som følge af ordningen nødvendigvis fandt sted, da disse tjenester blev anvendt.

7.3. **Støttens forenelighed**

(62) Kommissionen bemærker, at den eneste ændring i forhold til den foregående ordning er forlængelsen over tid og dermed yderligere støtte. Der vil ikke blive ydet støtte til andre foranstaltninger under forlængelsen. Alle andre elementer er de samme som i den ordning, Kommissionen vurderede i sin afgørelse af 20. april 2005.

(63) Under den formelle undersøgelsesprocedure forpligtede Italien sig til at afkorte forlængelsen fra to år til et år. De italienske myndigheder forpligtede sig endvidere til at forlænge forpligtelsen til at fortsætte den kommercielle drift af tjenesterne uden støtte med yderligere et år.

(64) Afsnit 10 i søtransportretningslinjerne fastlægger flere kriterier for vurderingen af foreneligheden af en foranstaltning, der skal forbedre den intermodale transportkæde og fjerne trængsel fra vejene. Her mener Kommissionen dog, at kriterierne skal vurderes i lyset af sagens særlige omstændigheder (ændring af en eksisterende støtteordning, der allerede direkte er godkendt i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF) og de særlige omstændigheder, der ændrede markedsvilkårene betydeligt, og som eksisterede på det tidspunkt, hvor ordningen i første omgang blev godkendt af Kommissionen.

7.3.1. *Første kriterium: Støttens varighed må ikke være over tre år, og den skal have til formål at finansiere sejlads, som forbinder havne på medlemsstaternes område*

(65) I denne sag har Italien i tilstrækkelig grad påvist, at den økonomiske krise i væsentlig grad har påvirket driften af transporttjenester med det resultat, at støttemodtagerne ikke var i stand til at opfylde deres forpligtelse til at fortsætte den kommercielle drift af de pågældende tjenester efter den oprindelige subsidierede periode på tre år ([10]). Derudover forpligtede Italien sig til at forlænge kravet om kommerciel drift af tjenesterne med yderligere et år. Ordningen finansierer desuden uden tvivl sejlads, som forbinder havne på medlemsstaternes område.

(66) Derfor mener Kommissionen – selv om den generelle varighed af ordningen som ændret er på fire år – at det under de særlige omstændigheder i sagen er berettiget at betragte en så begrænset forlængelse som forenelig med ovenstående kriterium.

7.3.2. *Andet kriterium: Sejladsen skal muliggøre, at transport (fortrinsvis godstransport), som foretages ad landevejen, helt eller delvis kan ske ad søvejen, uden omlægning af søtransport i strid med den fælles interesse*

(67) Som nævnt er formålet med støtteordningen at støtte søtransport af gods ved at bidrage til de driftsudgifter, der er forbundet med søtransport af gods.

(68) Kommissionen tager også højde for det relativt beskedne budget for den anmeldte ændring.

(69) Kommissionen mener således, at foranstaltningen bidrager til at nå et af Unionens mål, og at den eventuelle fordrejning af konkurrencevilkårene, som støtten måtte forårsage, opvejes af de bredere fordele, som ordningen vil skabe ved at overføre godstransport fra landevejen til

([10]) Hvad angår dette punkt, bemærker Kommissionen, at der er en uoverensstemmelse mellem søtransportretningslinjerne og Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber (EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13), hvor der for lignende ordninger til fremme af overførsel af vejtransport til jernbanetransport ikke stilles krav om en tilsvarende grænse på tre år. Kommissionen vil således, når den reviderer søtransportretningslinjerne, præcisere, at statsstøtte til nærsøtransport under visse omstændigheder kan erklæres forenelig for en periode på over tre år.

søvejen og dermed fremme en overgang til et mere bæredygtigt transportsystem. Kommissionen mener derfor, at den pågældende ændring vedrører en støtteordning, der sikrer, at vejtransport helt eller delvis kan ske ad søvejen, og at omlægning af søtransport i strid med den fælles interesse ikke finder sted.

7.3.3. *Tredje kriterium: Støttens formål skal være iværksættelse af et detaljeret projekt, hvis miljøpåvirkning er kendt, og som gælder en ny rute eller opgradering af tjenesteydelserne på en eksisterende rute og om nødvendigt omfatter flere redere, idet den samme rute dog ikke kan være genstand for mere end ét finansieringsprojekt, og dette ikke kan fornys, forlænges eller gentages*

(70) Støtten er beregnet, således at søtransportvirksomheder kompenseres for de ubetalte eksterne udgifter ved at konkurrere med vejtransportvirksomheder. Den støtte, der udbetales pr. transport, svarer til forskellen mellem de eksterne omkostninger, der genereres af henholdsvis sø- og vejtransport, beregnet på grundlag af en opdateret undersøgelse foretaget af Friends of the Earth. De faktorer, der tages i betragtning i forbindelse med beregningerne, er drivhusgasser, luftforurening, støj, trafikoverbelastning og ulykker. Kommissionen bemærker, at resultaterne af undersøgelsen klart påviser, at dette intermodale projekt for sø- og vejtransport fører til betydelige besparelser i de eksterne omkostninger.

(71) Kommissionen mener, at det planlagte støtteniveau er baseret på en hensigtsmæssig komparativ analyse af de eksterne omkostninger, der er forbundet med begge transportformer, og at det er begrænset til det niveau, der er nødvendigt for at tilskynde til en overgang til søtransport. Støtten er således rettet mod gennemførelse af et detaljeret projekt med en på forhånd fastlagt miljøvirkning.

(72) Hvad angår kriteriet om, at projektet kun må gælde en ny rute eller opgradering af tjenesteydelserne på en eksisterende rute, bemærker Kommissionen, at ordningen allerede direkte er godkendt i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF. Derfor er vurderingen af den anmeldte forlængelse af ordningen i lyset af dette kriterium i søtransportretningslinjerne ikke relevant, eftersom ændringen nødvendigvis vil finde anvendelse på ruter, der allerede er blevet støttet under den eksisterende ordning.

(73) Ligesom under den oprindelige ordning vil støttemodtagerne frit kunne vælge den mest hensigtsmæssige sørute og den mest konkurrencedygtige operatør for hver af de udvalgte ruter. Disse bestemmelser garanterer, at der ikke foregår nogen forskelsbehandling af shippingvirksomhederne. Kommissionen mener derfor, at kriteriet er opfyldt.

7.3.4. *Fjerde kriterium: Støttens formål skal være at dække den pågældende sejlads' driftsomkostninger med indtil 30 %*

(74) Den støtte, der ydes til udvalgte projekter, begrænser sig til 30 % af driftsomkostningerne.

7.3.5. *Fjerde kriterium: Støtten til projektets iværksættelse skal gives på grundlag af gennemskuelige kriterier uden forskelsbehandling over for skibsredere, der er etableret i EU. Normalt skal støtten tage sigte på et projekt, som medlemsstatens myndigheder har udvalgt ved hjælp af et offentligt udbud i overensstemmelse med de gældende fællesskabsretlige regler*

(75) Kommissionen bemærker, at kriterierne for tildelingen af støtten er gennemskuelige, og at der ikke sker forskelsbehandling af rederier i EU.

7.3.6. *Sjette kriterium: Den sejlads, projektet drejer sig om, skal være økonomisk rentabel efter den berettigede støtteperiode*

(76) Som nævnt forhindrede den økonomiske krise transportvirksomhederne i at stabilisere de opnåede intermodale transportniveauer. Derfor kunne projekterne ikke opnå økonomisk rentabilitet efter den treårige støtteperiode. Ikke desto mindre tager Kommissionen til efterretning, at Italien har forpligtet sig til at forlænge støttemodtagernes pligt til kommerciel drift af tjenesterne efter den fireårige støtteperiode med yderligere et år. Kommissionen vurderer derfor, at kriteriet er opfyldt.

7.3.7. *Syvende kriterium: Støtten kan ikke sammenlægges med kompensation for sejladspligt (forsyningspligt eller forsyningspligtkontrakt)*

(77) Som nævnt kan støtten ikke kumuleres med kompensation for sejladspligt.

8. **KONKLUSION**

(78) Kommissionen konkluderer derfor, at ændringen af ordningen i form af en forlængelse på et år er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den foranstaltning, Italien har til hensigt at gennemføre på grundlag af artikel 2, stk. 250, i lov nr. 191 af 23. december 2009 og det italienske infrastruktur- og transportministeriums dekret af 31. januar 2011, til udvikling af logistikkæder og opgradering af intermodalitet er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Foranstaltningen godkendes derfor.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. juli 2013.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand