BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 17. Juli 2013

über die staatliche beihilfe SA.33412 (12/C) (ex 11/N), die Italien für die Entwicklung von Logistikketten und die Verbesserung der Intermodalität gewähren will

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2013) 4392)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2013/487/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln [1] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit elektronischer Anmeldung vom 27. Juli 2011 setzten die italienischen Behörden die Kommission nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV von ihrer Absicht in Kenntnis, eine Beihilferegelung zur Unterstützung der Verlagerung des schweren Güterverkehrs vom Straßen- auf den Seeverkehr zu ändern. Die Anmeldung wurde unter der Nummer SA.33412 registriert.

(2) Am 14. September 2011 fand ein Treffen zwischen Vertretern der Kommissionsdienststellen und Italiens statt. Im Anschluss an dieses Treffen bat die Kommission mit Schreiben vom 23. September 2011, 9. Dezember 2011, 7. März 2012 und 16. Mai 2012 um zusätzliche Auskünfte zu der angemeldeten Änderung. Italien übermittelte die geforderten Informationen mit Schreiben vom 19. Oktober 2011, 9. November 2011, 11. Januar 2012, 19. März 2012 und 12. Juni 2012.

(3) Mit Schreiben vom 25. Juli 2012 hat die Kommission Italien von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen der Änderung der Beihilferegelung für die Entwicklung von Logistikketten und die Verbesserung der Intermodalität das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten.

(4) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens (im Folgenden „*Einleitungsbeschluss*“) wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* [2] veröffentlicht. Die Kommission hat die Beteiligten zur Stellungnahme aufgefordert.

(5) Italien nahm mit Schreiben vom 9. August 2012 zu dem Einleitungsbeschluss Stellung.

(6) Mit Schreiben vom 15., 30. und 31. Oktober 2012 gaben einige Beteiligte ihre Stellungnahmen ab. Am 19. Dezember 2012 übermittelte die Kommission den italienischen Behörden diese Stellungnahmen mit der Bitte um Rückäußerung, woraufhin sie ihre Bemerkungen mit Schreiben vom 16. Januar 2013 übermittelten.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

2.1. Hintergrund

(7) Die Maßnahme sieht vor, eine Beihilferegelung zur Unterstützung der Verlagerung des schweren Güterverkehrs vom Straßen- auf den Seeverkehr zu ändern. Es werden Zuschüsse an Güterkraftverkehrsunternehmen gezahlt, die anstelle der Straße bestehende oder neue Seewege nutzen.

(8) Die ursprüngliche Beihilferegelung wurde am 20. April 2005 von der Kommission für einen Zeitraum von drei Jahren, d. h. vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2009, genehmigt (im Folgenden „*Entscheidung von 2005*“) [3].

(9) Im Rahmen dieser Regelung waren die begünstigten Güterkraftverkehrsunternehmen dazu verpflichtet, für weitere drei Jahre nach Auslaufen der Beihilferegelung dieselbe Anzahl von Fahrten bzw. dieselbe Menge an Transportgut wie im Förderzeitraum beizubehalten [4].

[1] ABl. C 301 vom 5.10.2012, S. 49.

[2] Siehe Fußnote 1.

[3] Beihilfe Nr. 496/2003 (ABl. C 79 vom 1.4.2006, S. 26).

[4] Vgl. Erwägungsgründe 7, 21, 28 und 29 der Entscheidung von 2005.

(10) Laut Erwägungsgrund 26 der Entscheidung von 2005 sind die italienischen Behörden verpflichtet, die Kommission regelmäßig über die Entwicklung der Beihilfen und deren Auswirkungen auf die Verkehrspolitik und die Umwelt zu unterrichten.

(11) Die Kommission erhielt einen Durchführungsbericht, in dem die wichtigsten Markttendenzen im Zeitraum 2007-2009 dargelegt werden und betont wird, dass die ursprüngliche Regelung um zwei Jahre zu verlängert werden müsse.

(12) In dem Bericht werden unter anderem die folgenden Aspekte hervorgehoben:

a) der Gesamtbetrag der tatsächlich gewährten Beihilfen war niedriger als der in der Entscheidung von 2005 vorgesehene und genehmigte Betrag;

b) wie die nachstehende Tabelle zeigt, ist die Anzahl der Fahrten auf den inländischen Strecken in dem betreffenden Zeitraum stetig gestiegen:

Häufigkeit	2007	2008	2009
Inländische Strecken	325 819	349 406	372 110
EU-Strecken [1]	136 030	139 722	107 203
Gesamt	461 849	489 128	479 313

[1] Diese Fahrten führten zum größten Teil von und nach Spanien.

Laut Angaben der italienischen Behörden ist der Rückgang bei den Fahrten auf den EU-Strecken im Jahr 2009 – der implizit zu einer Minderung der öffentlichen Zuschüsse führte – eine unmittelbare Folge der wirtschaftlichen Abschwächung, die schwerwiegende Auswirkungen auf den Markt hatte.

c) Ähnlich verlief die Entwicklung in Bezug auf die Frachtmenge, die auf den inländischen Strecken stetig zugenommen und auf den Strecken innerhalb der EU abgenommen hat. Die Gesamtwarenmenge ist jedoch im Bezugszeitraum kontinuierlich gestiegen.

d) Den Prognosen zufolge sollte sich die Gesamtzahl der Fahrten 2010 auf 564 519 belaufen.

2.2. **Ziel der Beihilferegelung**

(13) Wie in Erwägungsgrund 3 dargelegt, soll mit der Beihilferegelung die Verlagerung des Güterverkehrs vom Straßen- auf den Seeverkehr erleichtert werden.

2.3. **Nationale Rechtsgrundlage**

(14) Die Beihilferegelung stützt sich auf die folgenden Bestimmungen:

a) Artikel 3 Absatz 2c des Decreto-legge Nr. 209 vom 24. September 2002, mit Änderungen umgewandelt in das Gesetz Nr. 265 vom 22. November 2002;

b) D.P.R. (Dekret des Präsidenten der Republik) Nr. 205 vom 11. April 2006;

c) Artikel 2 Absatz 250 des Gesetzes Nr. 191 vom 23. Dezember 2009;

d) Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Dekret des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr) vom 31. Januar 2011 zur Genehmigung der Verlängerung für 2010; das entsprechende Dekret für 2011 – dessen Erlass von der Genehmigung der Kommission abhängt – wurde bereits vereinbart. Italien hat sich jedoch im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens verpflichtet, die Verlängerung um ein Jahr zu verkürzen.

2.4. **Haushaltsmittel**

(15) Für die vorgeschlagene Änderung wurden insgesamt 60 Mio. EUR (30 Mio. EUR für 2010 und 30 Mio. EUR für 2011) bereitgestellt.

2.5. **Laufzeit**

(16) Die italienischen Behörden haben die Änderung der Regelung, bestehend in einer zweijährigen Verlängerung (2010 und 2011), angemeldet. Ferner bestätigten sie, dass bisher keine Beihilfe für den Betrieb der Seeverkehrsdienste in den Jahren 2010 und 2011 gewährt worden sei und die Maßnahme erst nach Genehmigung durch die Kommission umgesetzt werde.

2.6. **Änderungen der Beihilferegelung**

(17) Die italienischen Behörden meldeten die folgenden Änderungen an:

a) die Verlängerung der Beihilferegelung für 2010 und 2011;

b) die Bereitstellung weiterer Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 60 Mio. EUR, d. h. 30 Mio. EUR je Verlängerungsjahr.

(18) Im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens verpflichtete sich Italien, den Verlängerungszeitraum von zwei Jahren auf ein Jahr zu verkürzen.

(19) Die italienischen Behörden haben versichert, dass während der Verlängerung keine zusätzlichen Maßnahmen zu den mit der Entscheidung von 2005 genehmigten durchgeführt werden.

2.7. **Begründung der Änderung**

(20) Italien erklärte, dass aufgrund der Wirtschaftskrise die Gefahr bestehe, dass das Ziel, die durch die ursprüngliche Regelung erreichte Verkehrsverlagerung zu stabilisieren und die geförderten Strecken weiterzuentwickeln, nicht erreicht wird.

(21) Während des förmlichen Prüfverfahrens sagte Italien außerdem zu, die Auflage, den Betrieb der Verkehrsdienste nach kaufmännischen Grundsätzen, d. h. ohne Beihilfen, fortzuführen, um ein weiteres Jahr zu verlängern.

2.8. **Kumulierung**

(22) Die Kumulierung mit für denselben Zweck vorgesehenen Regionalzuschüssen ist bis zu einer Höhe von 30 % der Gesamtkosten zulässig.

2.9. **Begünstigte**

(23) Zuschüsse auf der Grundlage dieser Regelung können alle Güterkraftverkehrsunternehmen der EU, auch zeitweilige oder ständige Unternehmenszusammenschlüsse, sowie Verkehrsunternehmerverbände beantragen, die ihre Fahrzeuge oder Container (mit oder ohne Kraftfahrer) auf Frachtschiffe verladen, damit sie die per Dekret des Ministers für Infrastruktur und Verkehr festgelegten besonderen Strecken befahren.

2.10. **Form der Beihilfe und Beihilfeintensität**

(24) Die Regelung sieht die Gewährung nicht rückzahlbarer Zuschüsse vor, deren Höhe der Differenz zwischen den externen Kosten des Straßenverkehrs und denen des Seeverkehrs entspricht.

(25) Die Berechnung dieser Differenz erfolgt auf der Grundlage einer aktualisierten Studie der Organisation „Amici della terra“ ([5]). Bei diesen Berechnungen wurden der Treibhausgasausstoß, die Luftverschmutzung, die Lärmbelastung, die Überlastung des Verkehrsnetzes und das Unfallaufkommen berücksichtigt. Diese Studie wurde anhand der Ergebnisse des ersten Anwendungszeitraums der Beihilferegelung aktualisiert. Die Differenz bei den Sozial- und Umweltkosten, die anfallen, wenn die Beförderung anstatt auf der Straße über die Hochgeschwindigkeitsseewege erfolgt, ergab eine Einsparung von 411 Mio. EUR.

(26) Laut der Studie verursacht ein 14 Meter langer voll beladener Schwerlastzug, der eine Strecke von 100 km auf der Straße zurücklegt, externe Kosten in Höhe von zirka 212,58 EUR, während bei Zurücklegen derselben Strecke auf dem Seeweg externe Kosten von schätzungsweise rund 79,37 EUR anfallen. Die Differenz von 133,21 EUR, die sich demnach für eine Strecke von 100 km ergibt, stellt den Durchschnittswert dar, der bei den Vergünstigungen zugrundezulegen ist, die den Güterkraftverkehrsunternehmen für die Nutzung der Hochgeschwindigkeitsseewege zuzuerkennen sind. Dieser Wert wird entsprechend den besonderen Marktbedingungen auf den verschiedenen ermittelten Strecken angepasst.

2.11. **Verfahren**

(27) Die Begünstigten müssen eine bestimmte Anzahl von Fahrten durchführen, die jährlich für jede Strecke festgesetzt wird. Die antragstellenden Unternehmen müssen mindestens 80 Fahrten jährlich auf jeder Strecke durchgeführt haben.

(28) Über diese Grundbeihilfe hinaus wurde ein zusätzlicher Zuschuss vorgesehen, der Unternehmen, die mehr als 1 600 Fahrten jährlich auf jeder Strecke durchführen, gewährt werden soll. Allerdings darf die vorgesehenen Beihilfehöchstintensität von 30 % nicht überschritten werden. Ziel der zusätzlichen Beihilfe ist es, Anreize für die Bildung von Zusammenschlüssen und für eine höhere Kapazitätsauslastung der für den Gütertransport eingesetzten Schiffe zu schaffen.

(29) Die förderfähigen Seestrecken werden anhand der folgenden Kriterien durch Ministerialdekret bestimmt:

a) die Seestrecke muss geeignet sein, die Verlagerung erheblicher Anteile des Verkehrs von der Straße auf die See zu fördern;

b) die Seestrecke muss geeignet sein, die Belastung des nationalen Straßennetzes zu verringern;

c) die Verlagerung von der Straße auf die Seeverkehrsstrecken muss aller Voraussicht nach zu einer Verbesserung der Umweltstandards führen.

(30) Die neuen Seestrecken werden unter den Strecken ausgewählt, die gegenwärtig noch nicht ausreichend auf dem Seeweg bedient werden.

(31) Die Anträge müssen die Verpflichtung der Begünstigten enthalten, für weitere drei Jahre nach Auslaufen der Beihilferegelung dieselbe Anzahl von Fahrten bzw. dieselbe Menge an Transportgut wie im Förderzeitraum beizubehalten. Während die Kommission die in Rede stehende Maßnahme prüfte, verlängerte Italien diesen Dreijahreszeitrum um ein Jahr.

(32) Die Zuschüsse werden nur gezahlt, wenn das Tarifniveau entsprechend der Teuerungsrate konstant gehalten wird.

([5]) P.L. Lombard und A. Malocchi, Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Mailand, Franco Angeli. Diesbezüglich hebt die Kommission hervor, dass es noch andere Methoden zur Berechnung der externen Kosten der verschiedenen Verkehrsträger gibt, insbesondere diejenige, auf die sich die Kommission selbst im Rahmen der „Marco Polo“-Projekte gestützt hat: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

(33) Die Zahlung der Zuschüsse kann nach Prüfung der einschlägigen Unterlagen und unter Einhaltung der verfügbaren und für diesen besonderen Zweck vorgesehenen Finanzmittel rückwirkend erfolgen. Sollten die zahlbaren Zuschüsse die für das betreffende Jahr verfügbaren Mittel übersteigen, wird die Höhe der Zuschüsse durch eine entsprechende Ministerialverordnung festgelegt.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

3.1. Vorhandensein einer Beihilfe

(34) In dem Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die vorläufige Ansicht, dass die geänderte Regelung den Güterkraftverkehrsunternehmen einen Vorteil gewährt und somit auf dieser Ebene eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

(35) Die Kommission vertrat außerdem die Auffassung, dass Reedereien, die Seeverkehrsdienstleistungen für Güterkraftverkehrsunternehmen anbieten, infolge der geänderten Regelung ebenfalls einen indirekten Vorteil erlangen könnten.

3.2. Vereinbarkeit der Beihilfe

(36) Zur Vereinbarkeit der geänderten Regelung stellte die Kommission zunächst fest, dass die ursprüngliche Regelung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbart erklärt worden ist.

(37) Sie wies jedoch darauf hin, dass die angemeldete Änderung der Beihilferegelung im Widerspruch zu der Auflage aus der Entscheidung von 2005 zu stehen scheint, der zufolge sich die im Rahmen der ursprünglichen Regelung begünstigten Güterkraftverkehrsunternehmen dazu verpflichten müssen, in den drei Jahren nach Auslaufen der Beihilferegelung dieselbe Anzahl von Fahrten oder dieselbe Menge an Transportgut wie im Bewilligungszeitraum beizubehalten, ohne weitere Zuschüsse zu erhalten.

(38) Die Kommission stellte außerdem fest, dass sie, wenn Reedereien, die Seeverkehrsdienstleistungen für Güterkraftverkehrsunternehmen anbieten, als indirekt Begünstigte der Regelung zu betrachten sind ([6]), die Vereinbarkeit dieser Beihilfe nach Abschnitt 10 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (im Folgenden „Leitlinien für den Seeverkehr“) prüfen müsse. ([7])

(39) Da die Beihilfe zugunsten der Reedereien im vorliegenden Fall zur Finanzierung der Beförderung auf bestehenden Strecken dienen und über den Zeitraum von drei Jahren hinausgehen würde, hatte die Kommission Zweifel, ob die angemeldete geänderte Regelung mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

([6]) Siehe oben, Erwägungsgrund 33.
([7]) ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3.

4. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

(40) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von drei Verkehrsunternehmerverbänden, nämlich CETM, ANITA und *Short Sea Promotion Centre* (Zentrum zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs), ein.

(41) Die Beteiligten unterstützten im Wesentlichen den Standpunkt Italiens in Bezug auf den Wirtschaftsabschwung und dessen allgemeine Auswirkungen auf die Verkehrstätigkeiten.

(42) Insbesondere hoben die Beteiligten die Auswirkungen des wirtschaftlichen Abschwungs auf den Seeverkehr hervor, dessen Ausmaße die ursprünglich angenommene Entwicklung des intermodalen Verkehrsaufkommens verhindert hätten.

5. BEMERKUNGEN ITALIENS

(43) Nachstehend werden die Bemerkungen Italiens zu dem Einleitungsbeschluss zusammengefasst.

(44) Als Erstes erklärt Italien, dass sich die Güterkraftverkehrsunternehmen verpflichtet haben, das Verkehrsniveau nach Auslaufen der Beihilferegelung in einem vollkommen veränderten Marktumfeld beizubehalten. Da das Ausmaß und die Dauer der Krise zum damaligen Zeitpunkt nicht vorhersehbar gewesen seien, müsse die Kommission die außergewöhnlichen Umstände berücksichtigen, die es erforderlich machten, die Beihilferegelung wie angemeldet zu ändern.

(45) Den Prognosen zufolge sollte sich die Verkehrsverlagerung stabilisiert haben, sobald der Seeverkehr hinsichtlich der Fahrten und der beförderten Tonnen von 2007 bis 2011 um ein Drittel gestiegen sei. Die Schätzung dieses Wertes sei auf der Grundlage einer Studie erfolgt, die CETENA und COFIR im Juni 2002 als Teil des „Programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale“ erstellt hatten.

(46) In der zweiten Hälfte des Jahres 2008, inmitten der Umsetzung der Beihilferegelung, litten jedoch die begünstigten Güterkraftverkehrsunternehmen unter dem Wirtschaftsabschwung, sodass es ihnen schwergefallen sei, das geforderte Niveau im intermodalen Verkehr stabil zu halten. Insbesondere müsse die Kommission berücksichtigen, dass die Anzahl der Fahrten und die Beförderungsmenge aufgrund des Rückgangs bei den abgeschlossenen Verträgen sowie des wirtschaftlichen Abschwungs abgenommen hätten.

(47) Zweitens hob Italien zur Begründung der Änderung hervor, dass die Mittel während der Anwendung der ursprünglichen Beihilferegelung nicht vollständig ausgeschöpft worden seien, sodass die für die angemeldete Änderung benötigten Mittel noch innerhalb des ursprünglichen Haushaltsrahmens lägen.

(48) Drittens müsse die Kommission der Tatsache Rechnung tragen, dass weder auf nationaler noch auf EU-Ebene von einem der verschiedenen Beteiligten Beschwerde eingereicht worden sei, was als Hinweis darauf gewertet werden müsse, dass es zu keinen unzulässigen Wettbewerbsverfälschungen gekommen sei.

(49) Die möglichen Vorteile der Maßnahme auf Ebene der Schifffahrtgesellschaften als Beihilfe im Sinne von Artikel 107 AEUV zu betrachten würde nach Ansicht Italiens bedeuten, dass die Kommission zwangsläufig auch die Auswirkungen der Maßnahme auf andere damit verbundene Tätigkeiten wie etwa die der für die Instandhaltung der Kaianlagen zuständigen Unternehmen, der Schiffsmakler und der Hafenbetreiber bewerten müsse. Dieser Ansatz würde nach Ansicht der italienischen Behörden sowohl gegen die bisherige Praxis als auch gegen die Rechtsprechung verstoßen.

(50) Um die Zweifel der Kommission an der Vereinbarkeit der angemeldeten Verlängerung auszuräumen, habe sich Italien im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens verpflichtet, die angemeldete Maßnahme zu ändern, indem der Verlängerungszeitraum von zwei Jahren auf ein Jahr verkürzt und dementsprechend die Pflicht, den Betrieb der Verkehrsdienste nach kaufmännischen Grundsätzen und ohne Beihilfen fortzuführen, um ein weiteres Jahr verlängert werde.

6. BEMERKUNGEN ITALIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

(51) Mit Schreiben vom 16. Januar 2013 übermittelten die italienischen Behörden der Kommission ihre Bemerkungen zu den Stellungnahmen, die die Beteiligten im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens abgegeben hatten.

(52) Die italienischen Behörden unterstützen insbesondere die Stellungnahmen der drei vorstehend genannten Transportunternehmen bezüglich des Fehlens unzulässiger Wettbewerbsverfälschungen und der Einstufung des möglichen Vorteils auf Ebene der Seeschifffahrtsunternehmen.

7. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER MASSNAHME

7.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

(53) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind, soweit im Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(54) Die Kriterien nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind kumulativ zu verstehen. Um festzustellen, ob eine angemeldete Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne dieses Artikels darstellt, müssen daher alle Kriterien erfüllt sein. Die finanzielle Unterstützung muss demnach:

a) vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden;

b) bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen (Selektivität);

c) den begünstigten Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen;

d) den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(55) Im vorliegenden Fall wurde die öffentliche Finanzierung für die vorgeschlagene Änderung vom Staat und aus staatlichen Mitteln gewährt. Darüber hinaus begünstigt sie bestimmte Unternehmen und ist daher selektiv.

(56) Die Kommission stellt fest, dass die vorgeschlagene Änderung den Güterkraftverkehrsunternehmen, die an den für die Regelung infrage kommenden Maßnahmen beteiligt sind, einen selektiven Vorteil verschafft, da sie teilweise von den Betriebskosten entlastet werden.

(57) Gleichzeitig gibt die Kommission zu bedenken, dass die Regelung in ihrer geänderten Form, auch wenn sie unmittelbar für die Güterkraftverkehrsunternehmen bestimmt ist, unbestreitbar zu einer steigenden Nachfrage nach bestimmten Seeverkehrsdienstleistungen und somit zu einer Steigerung der damit erzielten Einnahmen führt, so dass die geänderte Beihilferegelung auch Seeverkehrsunternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft.

(58) Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im Binnenhandel der EU, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden. ([8]) Es genügt, dass der Beihilfeempfänger auf Märkten, die dem Wettbewerb offenstehen, in Wettbewerb mit anderen Unternehmen steht. ([9]) Im vorliegenden Fall stehen die Begünstigten im Wettbewerb mit anderen Unternehmen in der EU. Demzufolge könnte die angemeldete Maßnahme zu Wettbewerbsverzerrungen führen und den Handel im Binnenmarkt beeinträchtigen.

([8]) Vgl. insbesondere: Rechtssache 730/79, Philip Morris/Kommission, Slg. 1980, 2671, Randnr. 11; Rechtssache C-53/00, Ferring, Slg. 2001, I-9067, Randnr. 21; Rechtssache C-372/97, Italien/Kommission, Slg. 2004, I-3679, Randnr. 44.

([9]) Rechtssache T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717.

(59) In Anbetracht dieser Feststellungen ist die Kommission der Auffassung, dass mit dieser geänderten Regelung sowohl den Güterkraftverkehrsunternehmen als auch Seeschifffahrtsunternehmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV gewährt werden.

7.2. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(60) Die Maßnahme wurde nicht durchgeführt, bevor sie von der Kommission formal genehmigt wurde. Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe im Rahmen der Verlängerung der Regelung wirklich erst nach deren Genehmigung ausgezahlt wird. Folglich haben die italienischen Behörden das Durchführungsverbot nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV beachtet.

(61) Da sich die angemeldete Verlängerung auf einen Zeitraum bezieht, der bereits verstrichen ist, weist die Kommission außerdem darauf hin, dass jeder durch die Regelung bewirkte Anstieg der Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten zwangsläufig bereits zu dem Zeitpunkt eintrat, zu dem die Dienste in Anspruch genommen wurden.

7.3. **Vereinbarkeit der Beihilfe**

(62) Die Kommission stellt fest, dass sich die Änderung der vorherigen Regelung ausschließlich auf die Verlängerung der Laufzeit und die entsprechenden zusätzlichen Finanzmittel bezieht. Im Rahmen der Verlängerung werden keine ergänzenden Maßnahmen bezuschusst. Alle anderen Festlegungen sind im Vergleich zu der von der Kommission in der Entscheidung von 2005 gewürdigten Regelung unverändert geblieben.

(63) Im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens verpflichtete sich Italien, den Verlängerungszeitraum von zwei Jahren auf ein Jahr zu verkürzen. Außerdem sagte Italien zu, die Auflage, den Betrieb der Verkehrsdienste nach kaufmännischen Grundsätzen, d. h. ohne Beihilfen, fortzuführen, um ein weiteres Jahr zu verlängern.

(64) In Abschnitt 10 der Leitlinien für den Seeverkehr werden die einzelnen Kriterien für die Vereinbarkeit einer Maßnahme, die der Verbesserung der intermodalen Transportkette und der Entlastung der Straßen dient, definiert. Im vorliegenden Fall ist die Kommission allerdings der Ansicht, dass diese Bedingungen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände dieses Falls (Änderung einer bestehenden Regelung, die bereits unmittelbar nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV genehmigt worden ist) geprüft werden sollten und dabei auch die besondere Situation, die das zum Zeitpunkt der ursprünglichen Genehmigung der Regelung durch die Kommission bestehende Marktgefüge erheblich verändert hat, in Betracht gezogen werden muss.

7.3.1. *Erste Bedingung: Die Beihilfe darf eine Laufzeit von drei Jahren nicht überschreiten und muss die Finanzierung eines Seeverkehrsdienstes zum Ziel haben, der im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten gelegene Häfen verbindet*

(65) Im vorliegenden Fall hat Italien hinreichende Nachweise dafür erbracht, dass sich die Wirtschaftskrise erheblich auf den Betrieb der Verkehrsdienste ausgewirkt und somit dazu geführt hat, dass die Verpflichtung der Beihilfeempfänger, die fraglichen Dienste auch nach dem ursprünglichen Förderzeitraum von drei Jahren nach kaufmännischen Grundsätzen zu erbringen, nicht erfüllt werden konnte ([10]). Darüber hinaus hat sich Italien verpflichtet, die Auflage hinsichtlich des Betriebs der Dienste nach kaufmännischen Grundsätzen um ein Jahr zu verlängern. Des Weiteren ist unbestritten, dass es das Ziel der Regelung die Finanzierung von Seeverkehrsdiensten ist, die Häfen der EU zu verbinden.

(66) Auch wenn die Gesamtlaufzeit der geänderten Regelung vier Jahre beträgt, hält es die Kommission daher in Anbetracht der besonderen Umstände des vorliegenden Falls für gerechtfertigt festzustellen, dass diese begrenzte Verlängerung die vorstehend genannte Bedingung erfüllt.

7.3.2. *Zweite Bedingung: Der Dienst muss die vollständige oder partielle Verlagerung der Straßenbeförderung (im Wesentlichen von Gütern) auf den Seeweg ermöglichen, und zwar ohne eine dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderlaufende Umleitung des Seeverkehrs*

(67) Wie bereits ausgeführt, soll mit der Beihilferegelung der Seefrachtverkehr gefördert werden, indem Zuschüsse zu den bei der Verlagerung des Gütertransports auf den Seeweg anfallenden Betriebskosten gezahlt werden.

(68) Außerdem berücksichtigt die Kommission die verhältnismäßig geringe Mittelausstattung, die für die angemeldete Änderung vorgesehen ist.

(69) Die Kommission stellt demzufolge fest, dass die Maßnahme dazu dient, ein Ziel der Union zu verwirklichen, und dass die eventuell durch die Beihilfe bewirkte Wettbewerbsverzerrung dadurch ausgeglichen wird, dass der Nutzen, den die Regelung insofern bringt, als sie die Verlagerung der Warenhandelsströme von der Straße auf die

([10]) Die Leitlinien für den Seeverkehr und die Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13) weichen insofern voneinander ab, als in den letztgenannten Leitlinien für Regelungen, die die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene fördern sollen, keine Höchstgrenze von drei Jahren vorgeschrieben ist. Deshalb wird die Kommission in eine überarbeitete Fassung der Leitlinien für den Seeverkehr den Passus aufnehmen, dass staatliche Beihilfen für den Kurzstreckenseeverkehr unter bestimmten Umständen auch für vereinbar erklärt werden können, wenn ihre Laufzeit mehr als drei Jahre beträgt.

Wasserwege ermöglicht und somit die Verkehrsverlagerung auf ein nachhaltigeres Verkehrssystem fördert, weitaus größer ist. Folglich betrifft die in Rede stehende Änderung eine Beihilferegelung, die die vollständige oder partielle Verlagerung der Straßenbeförderung auf den Seeweg ermöglicht, ohne dass es zu einer dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderlaufenden Umleitung des Seeverkehrs kommt.

7.3.3. *Dritte Bedingung: Die Beihilfe muss auf die Durchführung eines detaillierten Vorhabens abzielen, das vorab ermittelte Umweltauswirkungen hat, eine neue Strecke oder die Verbesserung der Dienste auf einer bestehenden Strecke betrifft und, wenn nötig, mehrere Reeder einbezieht. Ferner darf dieselbe Linie nicht Gegenstand von mehr als einem finanzierten Vorhaben sein, und dieses darf nicht erneuert, verlängert oder wiederholt werden*

(70) Die Beihilfe wurde so berechnet, dass für die Seeverkehrsdienste ein Ausgleich für die externen Kosten erfolgt, die nicht von den konkurrierenden Straßengüterverkehrsdiensten übernommen werden. Die Höhe des Zuschusses für jede einzelne Fahrt entspricht der Differenz zwischen den externen Kosten des Straßenverkehrs und denen des Seeverkehrs. Diese Differenz wurde auf der Grundlage einer aktualisierten Studie der Organisation „Amici della terra" berechnet, wobei bei diesen Berechnungen Faktoren wie Treibhausgasausstoß, Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Überlastung des Verkehrsnetzes und Unfallaufkommen berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse der Studie lassen eindeutig erkennen, dass dieses intermodale See- und Landverkehrsprojekt erhebliche Einsparungen bei den externen Kosten mit sich bringt.

(71) Die Kommission stellt fest, dass die vorgesehene Höhe der Beihilfen auf einer plausiblen Analyse, bei der die externen Kosten beider Verkehrsträgerarten miteinander verglichen wurden, beruht und auf den für die Verlagerung auf die Seeverkehrsdienste notwendigen Betrag begrenzt ist. Die Beihilfe zielt somit auf die Durchführung eines detaillierten Vorhabens ab, das vorab ermittelte Umweltauswirkungen hat.

(72) In Bezug auf die Bedingung, wonach das Vorhaben eine neue Strecke oder die Verbesserung der Dienste auf einer bestehenden Strecke betreffen muss, stellt die Kommission fest, dass die Regelung bereits unmittelbar nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV genehmigt worden ist. Deshalb ist die Beurteilung der angemeldeten Verlängerung der Beihilferegelung auf der Grundlage dieses Kriteriums der Leitlinien für den Seeverkehr nicht relevant, da die Änderung zwangsläufig auf Strecken Anwendung finden wird, die bereits im Rahmen der bestehenden Regelung gefördert wurden.

(73) Wie nach der ursprünglichen Regelung werden die Beihilfeempfänger für jede der vorherbestimmten Strecken die günstigste Schifffahrtslinie und den wettbewerbsfähigsten Anbieter frei wählen können. Diese Regelungen stellen sicher, dass die Reedereien in nicht diskriminierender Weise behandelt werden. Deshalb sieht die Kommission diese Bedingung als erfüllt an.

7.3.4. *Vierte Bedingung: Zweck der Beihilfe muss die Deckung der jeweiligen Betriebskosten bis zu einer Höhe von 30 % sein*

(74) Der Zuschuss, der für die ausgewählten Projekte gewährt wird, ist auf einen Betrag in Höhe von 30 % der Betriebskosten beschränkt.

7.3.5. *Fünfte Bedingung: Die Beihilfe muss aufgrund transparenter Kriterien, die in nicht diskriminierender Weise auf Reedereien mit Sitz in der Gemeinschaft angewandt werden, gewährt werden. Normalerweise sollte sich die Beihilfe auf ein Vorhaben beziehen, das von den Behörden des Mitgliedstaats nach den einschlägigen EU-Vorschriften im Wege einer Ausschreibung ausgewählt wurde*

(75) Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe aufgrund transparenter Kriterien gewährt wird und dass die Reedereien in der Union in nicht diskriminierender Weise behandelt werden.

7.3.6. *Sechste Bedingung: Der Dienst, der Gegenstand des Vorhabens ist, muss nach Ablauf des Förderzeitraums kommerziell lebensfähig sein*

(76) Wie bereits ausgeführt, hat der Wirtschaftsabschwung die Güterkraftverkehrsunternehmen daran gehindert, die erreichte Verkehrsverlagerung zu stabilisieren. Deshalb konnte die Tragfähigkeit der Vorhaben nach dreijähriger Förderung nicht erreicht werden. Die Kommission berücksichtigt jedoch, dass Italien zugesichert hat, die Beihilfeempfänger zu verpflichten, die Dienstleistungen nach Ablauf der vier Förderjahre für ein weiteres Jahr nach kaufmännischen Grundsätzen zu erbringen. Aus diesem Grunde sieht die Kommission diese Bedingung als erfüllt an.

7.3.7. *Siebte Bedingung: Die Beihilfe darf nicht mit Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder öffentliche Dienstleistungsverträge kumuliert werden*

(77) Wie bereits ausgeführt, darf die Beihilfe nicht mit Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen kumuliert werden.

8. SCHLUSSFOLGERUNG

(78) Die Kommission kommt somit zu dem Schluss, dass die Änderung der Regelung im Wege ihrer Verlängerung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Maßnahme, die Italien – auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 250 des Gesetzes Nr. 291 vom 23. Dezember 2009 und des Dekrets des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr vom 31. Januar 2011 – zur Entwicklung von Logistikketten und zur Verbesserung der Intermodalität durchführen will, ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Die Durchführung dieser Maßnahme wird daher genehmigt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 17. Juli 2013

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident