ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Ιουλίου 2013

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.33412 (12/C) (πρώην 11/N) την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Ιταλική Δημοκρατία για την ανάπτυξη των αλυσίδων υλικοτεχνικής υποστήριξης και την τελειοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2013) 4392]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2013/487/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις ([1]) που υποβλήθηκαν,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με ηλεκτρονική κοινοποίηση της 27ης Ιουλίου 2011, οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, την πρόθεσή τους να τροποποιήσουν ένα καθεστώς ενισχύσεων που έχει ως στόχο να στηρίξει την αλλαγή του τρόπου μεταφοράς των βαρέων φορτηγών ενθαρρύνοντας τη θαλάσσια μεταφορά τους έναντι της οδικής. Η κοινοποίηση αυτή καταχωρήθηκε με τον αριθμό υπόθεσης SA.33412.

(2) Στις 14 Σεπτεμβρίου 2011, πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των εκπροσώπων των ιταλικών αρχών. Μετά τη συνεδρίαση αυτή, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με την τροποποίηση που κοινοποιήθηκε στις 23 Σεπτεμβρίου 2011, στις 9 Δεκεμβρίου 2011, στις 7 Μαρτίου 2012 και στις 16 Μαΐου 2012. Οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν τις πληροφορίες που ζητήθηκαν στις 19 Οκτωβρίου 2011, στις 9 Νοεμβρίου 2011, στις 11 Ιανουαρίου 2012, στις 19 Μαρτίου 2012 και στις 12 Ιουνίου 2012.

(3) Με επιστολή της 25ης Ιουλίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιταλία την απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σε σχέση με την τροποποίηση του καθεστώτος για την ανάπτυξη των αλυσίδων υλικοτεχνικής υποστήριξης και την αναβάθμιση των συνδυασμένων μεταφορών

([1]) ΕΕ C 301 της 5.10.2012, σελ. 49.

(4) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία (εφεξής «απόφαση για την έναρξη της διαδικασίας») δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις.

(5) Η Ιταλία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση για την έναρξη της διαδικασίας με επιστολή της στις 9 Αυγούστου 2012.

(6) Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις με επιστολές της 15ης, 30ής και 31ης Οκτωβρίου 2012. Στις 19 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στις ιταλικές αρχές οι οποίες, καλούμενες να απαντήσουν, υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους με επιστολή της 16ης Ιανουαρίου 2013.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Πλαίσιο

(7) Το μέτρο προβλέπει την τροποποίηση του καθεστώτος κρατικών ενισχύσεων με στόχο τη στήριξη της αλλαγής του τρόπου μεταφοράς βαρέων φορτηγών, ενθαρρύνοντας τη θαλάσσια μεταφορά τους έναντι της οδικής. Οι επιδοτήσεις θα χορηγηθούν σε εταιρείες οδικών μεταφορών που θα χρησιμοποιούν τις υφιστάμενες ή νέες θαλάσσιες συνδέσεις αντί των οδικών μεταφορών.

(8) Το αρχικό καθεστώς ενισχύσεων είχε εγκριθεί από την Επιτροπή στις 20 Απριλίου 2005 για περίοδο τριών ετών, από την 1η Ιανουαρίου 2007 έως την 31η Δεκεμβρίου 2009 (εφεξής «απόφαση του 2005») ([3]).

(9) Στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος, οι εταιρείες οδικών μεταφορών που έλαβαν ενίσχυση είχαν την υποχρέωση να διατηρήσουν, επί μία επιπλέον τριετία μετά τη λήξη της ενίσχυσης, τον ίδιο αριθμό διαδρομών ή την ίδια ποσότητα εμπορευμάτων που διακινήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου χορήγησης της ενίσχυσης ([4]).

([2]) Βλ. υποσημείωση 1.

([3]) Κρατική ενίσχυση υπ'αριθμόν 496/2003, ΕΕ C 79 της 1.4.2006, σελ. 26.

([4]) Πρβ. σημεία 7, 21, 28 και 29 της απόφασης του 2005.

(10) Με την αιτιολογική σκέψη 26 της απόφασης του 2005 θεσπίζεται η υποχρέωση των ιταλικών αρχών να ενημερώνουν τακτικά την Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη και τις επιπτώσεις των ενισχύσεων στην πολιτική που ακολουθείται στον τομέα των μεταφορών και του περιβάλλοντος.

(11) Η Επιτροπή έλαβε μια έκθεση εφαρμογής, η οποία υπογραμμίζει τις κύριες τάσεις της αγοράς από το 2007 έως το 2009 και τονίζει την ανάγκη παράτασης του αρχικού καθεστώτος κατά δύο έτη.

(12) Η έκθεση επισημαίνει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

α) το συνολικό ποσό των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν πράγματι ήταν χαμηλότερο από το προβλεπόμενο και εγκρίθηκε με την απόφαση του 2005·

β) κατά την εν λόγω περίοδο σημειώθηκε σταθερή αύξηση του αριθμού των διαδρομών στις εγχώριες μεταφορές, όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Συχνότητα	2007	2008	2009
Εγχώριες διαδρομές	325 819	349 406	372 110
Διαδρομές εντός ΕΕ [1]	136 030	139 722	107 203
Σύνολο	461 849	489 128	479 313

[1] Τα περισσότερα από τα δρομολόγια αυτά πραγματοποιούνται από και προς την Ισπανία.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχαν οι ιταλικές αρχές, η μείωση του αριθμού των διαδρομών που καταγράφηκε το 2009 σε σχέση με τις διαδρομές εντός ΕΕ - η οποία επηρέασε εμμέσως τη μείωση του επιπέδου των κρατικών επιχορηγήσεων – αποτελεί άμεσο αποτέλεσμα της οικονομικής επιβράδυνσης που είχε σοβαρές επιπτώσεις στην αγορά.

γ) Η εξέλιξη από την άποψη του όγκου των εμπορευμάτων ακολουθεί παρόμοια τάση, σημειώνοντας σταθερή αύξηση στις εγχώριες διαδρομές και μείωση των ενδοκοινοτικών διαδρομών. Ωστόσο, ο συνολικός όγκος των εμπορευμάτων σημείωσε σταθερή αύξηση κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

δ) Σύμφωνα με τις προβλέψεις, ο συνολικός αριθμός των διαδρομών το 2010 πρόκειται να ανέλθει σε 564 519.

2.2. **Στόχος του καθεστώτος ενισχύσεων**

(13) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 3, στόχος του καθεστώτος είναι η αλλαγή του τρόπου μεταφοράς των εμπορευμάτων από θαλάσσια σε οδική μεταφορά.

2.3. **Εθνική νομική βάση**

(14) Το καθεστώς ενισχύσεων βασίζεται στις ακόλουθες διατάξεις:

(α) Άρθρο 3 παράγραφος 2-γ του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 209, της 24ης Σεπτεμβρίου 2002, το οποίο μετατράπηκε, με τροποποιήσεις, στον νόμο αριθ. 265 της 22ας Νοεμβρίου 2002·

(β) Προεδρικό Διάταγμα αριθ. 205 της 11ης Απριλίου 2006 ·

(γ) Άρθρο 2 παράγραφος 250 του νόμου αριθ. 191, της 23ης Δεκεμβρίου 2009·

(δ) Διάταγμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της 31ης Ιανουαρίου 2011 που εγκρίνει την παράταση του καθεστώτος για το 2010. Το αντίστοιχο διάταγμα για το 2011, η έκδοση του οποίου υπόκειται στην έγκριση της Επιτροπής, έχει ήδη εγκριθεί. Ωστόσο, στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Ιταλική Δημοκρατία έχει δεσμευθεί να μειώσει κατά ένα έτος το χρονικό διάστημα της παράτασης.

2.4. **Προϋπολογισμός**

(15) Ο προϋπολογισμός για την προτεινόμενη τροποποίηση ανέρχεται στο συνολικό ποσό των 60 εκατ. ευρώ (30 εκατ. ευρώ για το 2010 και 30 εκατ. για το 2011).

2.5. **Διάρκεια**

(16) Οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν την τροποποίηση του καθεστώτος με παράταση δύο ετών (2010 και 2011). Έχουν, επίσης, επιβεβαιώσει ότι μέχρι στιγμής δεν έχει χορηγηθεί καμία ενίσχυση για τη λειτουργία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών το 2010 και το 2011 και ότι το μέτρο αυτό θα εφαρμοστεί μόνο έπειτα από έγκριση της Επιτροπής.

2.6. **Τροποποιήσεις του καθεστώτος κρατικών ενισχύσεων**

(17) Οι τροποποιήσεις που κοινοποιήθηκαν από τις ιταλικές αρχές αφορούν:

(α) την παράταση του καθεστώτος ενισχύσεων για το 2010 και το 2011·

(β) νέα συνολική χρηματοδότηση ύψους 60 εκατ. ευρώ, ήτοι 30 εκατ. ευρώ για κάθε έτος παράτασης.

(18) Στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας η Ιταλία δεσμεύθηκε να μειώσει τη διάρκεια της παράτασης από δύο έτη σε ένα μόνο έτος.

(19) Οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι κατά την περίοδο της παράτασης δεν θα εφαρμοστούν συμπληρωματικά μέτρα όπως αυτά που εγκρίθηκαν με την απόφαση του 2005.

2.7. **Αιτιολόγηση τροποποίησης**

(20) Οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι η επίτευξη των στόχων (σταθεροποίηση της αλλαγής του τρόπου μεταφορών η οποία ξεκίνησε με το αρχικό καθεστώς, και περαιτέρω ανάπτυξη των επιδοτούμενων διαδρομών) έχει τεθεί σε κίνδυνο λόγω της οικονομικής κρίσης.

(21) Κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας η Ιταλική Δημοκρατία δεσμεύθηκε επίσης να παρατείνει την υποχρέωση συνέχισης της εμπορικής διαχείρισης των υπηρεσιών μεταφορών, χωρίς ενίσχυση, για ένα επιπλέον έτος.

2.8. **Σώρευση**

(22) Η σώρευση με περιφερειακές συνεισφορές που προορίζονται για τον ίδιο σκοπό, επιτρέπεται έως το 30 % του συνολικού κόστους των μεταφορών.

2.9. **Δικαιούχοι**

(23) Μπορούν να υποβάλουν αίτηση επιχορήγησης στο πλαίσιο του καθεστώτος όλες οι εταιρείες οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των προσωρινών ή μόνιμων ενώσεων, καθώς και των ενώσεων μεταφορέων που επιβιβάζουν σε φορτηγά πλοία τα οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (συνοδευόμενα ή όχι από οδηγούς), προκειμένου να χρησιμοποιούν συγκεκριμένες θαλάσσιες διαδρομές που προσδιορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

2.10. **Μορφή και ένταση της ενίσχυσης**

(24) Το καθεστώς προβλέπει την καταβολή επιχορηγήσεων, των οποίων το ύψος αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του εξωτερικού κόστους των οδικών και των θαλάσσιων μεταφορών.

(25) Ο υπολογισμός της διαφοράς θα πρέπει να βασίζεται σε μια νέα μελέτη που πραγματοποιήθηκε από τους «Φίλους της Γης» ([5]). Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη στους υπολογισμούς αυτούς είναι τα αέρια του θερμοκηπίου, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα ατυχήματα. Η μελέτη αυτή επικαιροποιήθηκε με βάση τα αποτελέσματα της πρώτης περιόδου εφαρμογής του καθεστώτος ενισχύσεων. Η διαφορά στο κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος που προκύπτει από τη χρήση των «λεωφόρων της θάλασσας» αντί των οδικών μεταφορών έχει οδηγήσει σε εξοικονόμηση 411 εκατ. ευρώ.

(26) Από τη μελέτη προκύπτει ότι το εξωτερικό κόστος που αντιστοιχεί σε οδική διαδρομή 100χλμ. η οποία διανύθηκε από φορτωμένο βαρύ όχημα μήκους 14 μέτρων ανέρχεται περίπου στα 212,58 ευρώ, ενώ για την ίδια θαλάσσια διαδρομή το εξωτερικό κόστος υπολογίζεται σε 79,37 ευρώ περίπου. Η προκύπτουσα διαφορά ύψους 133,21 ευρώ για διαδρομή 100 χιλιομέτρων είναι η μέση τιμή που αποτελεί τη βάση των ελαφρύνσεων που πρέπει να ισχύουν για τους οδικούς μεταφορείς που χρησιμοποιούν «θαλάσσιες αρτηρίες». Το ποσό αυτό θα πρέπει να προσαρμόζεται στις ιδιαίτερες συνθήκες της αγοράς για τις προσδιοριζόμενες διαφορετικές διαδρομές.

([5]) P.L. Lombard e A. Malocchi, Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Milano, Franco Angeli. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι υπάρχουν και άλλοι τρόποι υπολογισμού του εξωτερικού κόστους των διαφόρων μέσων μεταφοράς, ιδίως εκείνος που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στο πλαίσιο των έργων Marco Polo: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

2.11. **Διαδικασία**

(27) Οι δικαιούχοι θα πρέπει να πραγματοποιήσουν έναν ορισμένο αριθμό δρομολογίων που θα καθορίζονται ετησίως για κάθε διαδρομή. Οι επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση πρέπει να πραγματοποιούν τουλάχιστον 80 δρομολόγια ετησίως σε κάθε διαδρομή.

(28) Εκτός από τη βασική ενίσχυση, παρέχεται πρόσθετη συνεισφορά για τους συμμετέχοντες που υπερβαίνουν τα 1 600 δρομολόγια ανά έτος για κάθε διαδρομή, η οποία δεν πρέπει ωστόσο να υπερβαίνει τη μέγιστη ένταση της ενίσχυσης, που προβλέπεται στο 30 %. Στόχος της πρόσθετης ενίσχυσης είναι η προώθηση του σχηματισμού ενώσεων και η αύξηση του ποσοστού εκμετάλλευσης των πλοίων που χρησιμοποιούνται για μεταφορά εμπορευμάτων.

(29) Οι επιλέξιμες θαλάσσιες διαδρομές θα προσδιοριστούν με υπουργική απόφαση με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

(α) καταλληλότητα της θαλάσσιας διαδρομής ώστε να διευκολύνει τη μεταφορά σημαντικού μέρους της κίνησης από τις οδικές στις θαλάσσιες αρτηρίες·

(β) καταλληλότητα της θαλάσσιας διαδρομής, ώστε να μειώσει τη συμφόρηση στο εθνικό οδικό δίκτυο·

(γ) αναμενόμενη βελτίωση των περιβαλλοντικών προτύπων που θα επιτευχθεί μέσω της χρήσης των θαλάσσιων διαδρομών αντί των αντίστοιχων οδικών.

(30) Οι νέες θαλάσσιες οδοί θα επιλεγούν μεταξύ εκείνων που επί του παρόντος δεν εξυπηρετούνται ικανοποιητικά από τη θάλασσα.

(31) Η αίτηση πρέπει να περιλαμβάνει τη δέσμευση των δικαιούχων να διατηρήσουν, επί μια τριετία μετά τη λήξη του καθεστώτος, τον ίδιο αριθμό διαδρομών ή την ίδια ποσότητα εμπορευμάτων που διακινήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου χορήγησης της ενίσχυσης. Κατά τη διάρκεια της έρευνας της Επιτροπής σχετικά με αυτό το μέτρο, η Ιταλία παρέτεινε κατά ένα έτος την ως άνω προθεσμία των τριών ετών.

(32) Οι ενισχύσεις θα πρέπει να παρέχονται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι τα επίπεδα των τιμών παραμένουν σταθερά, σύμφωνα με το ποσοστό του πληθωρισμού.

(33) Οι ενισχύσεις μπορούν να καταβληθούν αναδρομικά, μετά την αξιολόγηση των σχετικών εγγράφων και εντός των ορίων των διαθέσιμων πόρων που προορίζονται για τον σκοπό αυτό. Αν οι ενισχύσεις που πρέπει να καταβληθούν υπερβαίνουν τους διαθέσιμους πόρους για το εν λόγω έτος, το ποσό της εισφοράς καθορίζεται με ειδική υπουργική απόφαση.

3. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

(34) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διαπίστωσε κατ 'αρχάς ότι το τροποποιημένο καθεστώς παρέχει πλεονέκτημα στις εταιρείες οδικών μεταφορών και ότι, σε αυτό το επίπεδο, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(35) Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι οι φορείς που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στους οδικούς μεταφορείς θα μπορούσαν να επωφεληθούν εμμέσως από το τροποποιημένο καθεστώς.

3.2. Συμβατότητα ενίσχυσης

(36) Σε ό,τι αφορά τη συμβατότητα του τροποποιημένου καθεστώτος, η Επιτροπή διαπίστωσε κατ'αρχάς ότι το αρχικό καθεστώς είχε κηρυχθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

(37) Σημειώνεται, ωστόσο, ότι η κοινοποιηθείσα τροποποίηση του καθεστώτος δεν συνάδει με την προϋπόθεση που ετέθη με την απόφαση του 2005, σύμφωνα με την οποία οι εταιρείες οδικών μεταφορών που επωφελούνται από το αρχικώς εγκριθέν καθεστώς υποχρεούνται να διατηρήσουν - για τρία έτη μετά τη λήξη της ενίσχυσης και χωρίς να λάβουν άλλη - τον ίδιο αριθμό δρομολογίων ή την ίδια ποσότητα εμπορευμάτων που διακινήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου χορήγησης της ενίσχυσης.

(38) Η Επιτροπή επεσήμανε επίσης ότι εφόσον οι φορείς που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στους οδικούς μεταφορείς θα πρέπει να θεωρούνται έμμεσοι δικαιούχοι του καθεστώτος ([6]), η Επιτροπή πρέπει επίσης να αξιολογήσει τη συμβατότητα των εν λόγω ενισχύσεων σύμφωνα με το σημείο 10 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (εφεξής οι «κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές») ([7]).

(39) Δεδομένου ότι στην περίπτωση αυτή η ενίσχυση που χορηγήθηκε σε ναυτιλιακές εταιρείες θα χρηματοδοτήσει τη λειτουργία των υφιστάμενων τμημάτων και θα υπερβεί την τριετή περίοδο που προβλέπεται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα του τροποποιημένου καθεστώτος με την εσωτερική αγορά.

([6]) Βλ. σημείο 33 ανωτέρω.
([7]) ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σελ. 3.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(40) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τρεις ενώσεις μεταφορέων, τις CETM, ANITA και Short Sea Promotion Centre (Κέντρο για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων).

(41) Τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατ' ουσίαν, υποστηρίζουν τη θέση της Ιταλίας σε σχέση με την οικονομική επιβράδυνση και τον γενικό αντίκτυπό της στον κλάδο των μεταφορών.

(42) Ειδικότερα, τα τρίτα μέρη επεσήμαναν τον αντίκτυπο της οικονομικής επιβράδυνσης στον τομέα των μεταφορών, υποδεικνύοντας ότι η έκτασή του έχει αποκλείσει την περαιτέρω ανάπτυξη του επιπέδου των συνδυασμένων μεταφορών, όπως είχε αρχικά προβλεφθεί.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

(43) Οι παρατηρήσεις της Ιταλίας σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία συνοψίζονται παρακάτω.

(44) Πρώτον, η Ιταλική Δημοκρατία δηλώνει ότι οι εταιρείες οδικών μεταφορών είχαν δεσμευτεί να διατηρήσουν το επίπεδο της κυκλοφορίας μετά τη λήξη της ενίσχυσης σε μια εντελώς διαφορετική αγορά. Δεδομένου ότι εκείνη την εποχή δεν μπορούσε να προβλεφθεί η έκταση και η διάρκεια της κρίσης, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη τις εξαιρετικές περιστάσεις που οδήγησαν στην ανάγκη για την κοινοποιηθείσα τροποποίηση του καθεστώτος.

(45) Αναμενόταν ότι η αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών κατά το εν τρίτο το 2011 σε σχέση με το 2007, σε ό,τι αφορά τον αριθμό των δρομολογίων και τη χωρητικότητα, θα επέφερε σταθεροποίηση των συνδυασμένων μεταφορών. Η εκτίμηση του προκαθορισμένου αυτού μεγέθους βασίστηκε σε μια μελέτη που εκπονήθηκε από τις Cetena και COFIR τον Ιούνιο του 2002, στα πλαίσια του «Έκτακτου ερευνητικού προγράμματος για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.»

(46) Ωστόσο, το δεύτερο εξάμηνο του 2008, η οικονομική επιβράδυνση έπληξε εταιρείες οδικών μεταφορών που επωφελούνταν από το καθεστώς εν μέσω της εφαρμογής του, δυσχεραίνοντας τη σταθεροποίηση των απαιτούμενων επιπέδων συνδυασμένων μεταφορών. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη τη μείωση ως προς τον αριθμό των δρομολογίων και τη χωρητικότητα, που οφείλεται στη μείωση των συμβάσεων και την οικονομική ύφεση.

(47) Δεύτερον, η Ιταλία επεσήμανε, για την υποστήριξη της κοινοποιηθείσας τροποποίησης, ότι κατά την εφαρμογή του αρχικού καθεστώτος, τα διαθέσιμα κονδύλια δεν είχαν χρησιμοποιηθεί εξ ολοκλήρου, με αποτέλεσμα τα απαιτούμενα για την κοινοποιηθείσα τροποποίηση κεφάλαια να εξακολουθούν να εμπίπτουν εντός των ορίων του αρχικού προϋπολογισμού.

(48) Τρίτον, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη ότι κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν προέβη σε καταγγελία, είτε σε εθνικό είτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο, γεγονός που πρέπει να ληφθεί υπόψη ως ένδειξη απουσίας αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

(49) Τέλος, η Ιταλία έχει δηλώσει ότι ο προσδιορισμός των δυνητικών οφελών για τις ναυτιλιακές εταιρείες κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ συνεπάγεται κατ' ανάγκην ότι η Επιτροπή εξετάζει τις συνέπειες του μέτρου σε άλλες συναφείς δραστηριότητες, όπως εκείνες των συντηρητών προβλητών, των ναυτιλιακών πρακτόρων και των φορέων εκμετάλλευσης των λιμένων. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, μια τέτοια προσέγγιση αντιβαίνει προς την προγενέστερη πρακτική και τη νομολογία.

(50) Προκειμένου να αρθούν οι επιφυλάξεις της Επιτροπής ως προς τη συμβατότητα της κοινοποιηθείσας παράτασης, η Ιταλία έχει δεσμευθεί, στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, να τροποποιήσει το κοινοποιηθέν μέτρο ως εξής: περιορίζοντας τη διάρκεια της παράτασης από δύο έτη σε ένα έτος και παρατείνοντας κατά ένα επιπλέον έτος την υποχρέωση της εμπορικής διαχείρισης των υπηρεσιών μεταφορών άνευ επιχορήγησης.

6. ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(51) Με επιστολή της 16ης Ιανουαρίου 2013, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή τις επισημάνσεις τους επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερομένων μερών στα πλαίσια της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(52) Οι ιταλικές αρχές, ειδικότερα, υποστηρίζουν τις παρατηρήσεις που διατύπωσαν οι τρεις προαναφερόμενοι μεταφορείς, ιδίως όσον αφορά την απουσία αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, καθώς και το δυνητικό όφελος σε επίπεδο ναυτιλιακών εταιρειών.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

7.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

(53) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, στον βαθμό που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός εάν η εν λόγω Συνθήκη ορίζει άλλως.

(54) Τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Ως εκ τούτου, για να προσδιοριστεί αν ένα κοινοποιηθέν μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου, πρέπει να πληρούνται όλα τα κριτήρια. Η οικονομική ενίσχυση θα πρέπει συγκεκριμένα:

(α) να χορηγείται από το κράτος ή με κρατικούς πόρους·

(β) να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένα προϊόντα (επιλεκτικότητα)·

(γ) να παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στους δικαιούχους·

(δ) να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

(55) Στην προκειμένη περίπτωση, η δημόσια χρηματοδότηση για την προτεινόμενη τροποποίηση έχει χορηγηθεί από το κράτος ή μέσω κρατικών πόρων. Ευνοεί, επίσης, ορισμένες επιχειρήσεις και, επομένως, έχει επιλεκτικό χαρακτήρα.

(56) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η προτεινόμενη τροποποίηση παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στους οδικούς μεταφορείς που ασχολούνται με δραστηριότητες που μπορούν να επωφεληθούν από το καθεστώς, απαλλάσσοντάς τους από ένα μέρος του κόστους λειτουργίας.

(57) Παράλληλα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθεστώς, όπως έχει τροποποιηθεί, αν και απευθύνεται απευθείας στους οδικούς μεταφορείς, οδηγεί σε αδιαμφισβήτητη αύξηση της ζήτησης στην αγορά για ορισμένες θαλάσσιες υπηρεσίες και, ως εκ τούτου, των εσόδων που προέρχονται από αυτές. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το τροποποιημένο καθεστώς παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στο επίπεδο των ναυτιλιακών εταιρειών.

(58) Τέλος, όταν μια ενίσχυση που χορηγείται από κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, πρέπει να θεωρείται ότι αυτές επηρεάζονται από την εν λόγω ενίσχυση ([8]). Αρκεί ο δικαιούχος της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται με άλλες επιχειρήσεις σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό ([9]). Σε αυτή την περίπτωση, οι δικαιούχοι βρίσκονται σε ανταγωνισμό με άλλες εταιρείες στην Ένωση. Κατά συνέπεια, το κοινοποιηθέν μέτρο μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει το εμπόριο στην εσωτερική αγορά.

([8]) Πρβ. ιδίως: υπόθεση 730/79, Philip Morris εναντίον Επιτροπής, Συλλογή 1980, σελ. 2671, σημείο 11, υπόθεση C-53/00, Ferring, Συλλογή 2001, σελ. I-9067, σημείο 21, υπόθεση C-372/97, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σελ. I-3679, σημείο 44.

([9]) Υπόθεση T-214/95, Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σελ. II-717.

(59) Σύμφωνα με αυτές τις διαπιστώσεις, η Επιτροπή θεωρεί ότι το καθεστώς, όπως τροποποιήθηκε, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ σε επίπεδο οδικών μεταφορέων, καθώς και σε επίπεδο ναυτιλιακών εταιρειών.

7.2. **Νομιμότητα ενίσχυσης**

(60) Το μέτρο δεν υλοποιήθηκε πριν από την επίσημη έγκριση από την Επιτροπή. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ενίσχυση κατά την παράταση του καθεστώτος θα καταβληθεί μόνο μετά την έγκρισή της. Οι ιταλικές αρχές εκπλήρωσαν συνεπώς την υποχρέωση αναστολής που αναφέρεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

(61) Ταυτόχρονα, δεδομένου ότι η κοινοποιηθείσα παράταση καλύπτει ένα χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει, η Επιτροπή σημειώνει ότι έχει ήδη επιβεβαιωθεί κατ'ανάγκη οποιαδήποτε αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, ως αποτέλεσμα του καθεστώτος, τη στιγμή που οι υπηρεσίες έχουν χρησιμοποιηθεί.

7.3. **Συμβατότητα ενίσχυσης**

(62) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μόνη τροποποίηση του προηγούμενου καθεστώτος αφορά την παράταση του χρονικού διαστήματος και την επακόλουθη πρόσθετη χρηματοδότηση. Κανένα επιπλέον μέτρο δεν θα υπόκειται σε επιδοτήσεις στο πλαίσιο της παράτασης. Όλα τα άλλα στοιχεία παραμένουν αμετάβλητα σε ό,τι αφορά το καθεστώς που αξιολογήθηκε από την Επιτροπή με την απόφαση του 2005.

(63) Στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας η Ιταλία έχει δεσμευθεί να μειώσει τη διάρκεια της παράτασης από δύο έτη σε ένα. Έχει επίσης δεσμευτεί να παρατείνει κατά ένα ακόμη έτος την υποχρέωση της διατήρησης της εμπορικής διαχείρισης των υπηρεσιών μεταφορών άνευ επιδότησης.

(64) Το σημείο 10 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών ορίζει διάφορα κριτήρια για την αξιολόγηση της συμβατότητας μέτρου για τη βελτίωση της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών και την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου. Ωστόσο, στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή κρίνει ότι οι προϋποθέσεις αυτές πρέπει να αξιολογηθούν υπό το πρίσμα των ιδιαίτερων συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης (τροποποίηση ενός υφιστάμενου καθεστώτος που έχει ήδη εγκριθεί άμεσα βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ) και της κατάστασης που έχει μεταβάλει σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες που επικρατούσαν στην αγορά κατά την αρχική έγκριση του καθεστώτος από την Επιτροπή.

7.3.1. Πρώτη προϋπόθεση: η διάρκεια της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την τριετία και πρέπει να αποσκοπεί στη χρηματοδότηση ναυτιλιακής υπηρεσίας που συνδέει λιμένες εντός της επικράτειας των κρατών μελών

(65) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Ιταλική Δημοκρατία έχει προβεί σε επαρκείς δηλώσεις για το γεγονός ότι η οικονομική κρίση επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τη λειτουργία των υπηρεσιών μεταφορών, καθιστώντας αδύνατη την τήρηση της δέσμευσης των δικαιούχων για τη διατήρηση της εμπορικής διαχείρισης των εν λόγω υπηρεσιών μετά την αρχική περίοδο χρηματοδότησης τριών ετών ([10]). Η Ιταλία έχει επίσης δεσμευτεί να παρατείνει για ένα έτος την υποχρέωση σχετικά με την εμπορική διαχείριση των υπηρεσιών. Είναι επίσης αναμφισβήτητο ότι το καθεστώς στοχεύει στη χρηματοδότηση ναυτιλιακών υπηρεσιών που συνδέουν τους λιμένες της Ένωσης.

(66) Ως εκ τούτου, ακόμη και αν η συνολική διάρκεια του καθεστώτος, όπως τροποποιήθηκε, είναι τέσσερα έτη, η Επιτροπή θεωρεί ότι, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές συνθήκες της παρούσας υπόθεσης, δικαιολογείται να εξετάσει κατά πόσο αυτή η περιορισμένη παράταση πληροί την προϋπόθεση που ορίζεται ανωτέρω.

7.3.2. Δεύτερη προϋπόθεση: τα χαρακτηριστικά της εκτελούμενης γραμμής πρέπει να καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση των μεταφορών (ως επί το πλείστον, εμπορευματικών) που εκτελούνται οδικώς, πλήρως ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές, και αυτό χωρίς εκτροπή των θαλάσσιων μεταφορών που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον

(67) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, το επιδοτούμενο καθεστώς αποσκοπεί στην υποστήριξη θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών συμβάλλοντας στο κόστος εκμετάλλευσης που συνδέεται με τη μετακίνηση εμπορευμάτων δια θαλάσσης.

(68) Η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη τον σχετικά περιορισμένο προϋπολογισμό για την κοινοποιηθείσα τροποποίηση.

(69) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό συμβάλλει στην επίτευξη ενός στόχου της Ένωσης και ότι η ενδεχόμενη στρέβλωση του ανταγωνισμού που προκαλείται από την ενίσχυση αντισταθμίζεται από ευρύτερα οφέλη που θα αποφέρει το καθεστώς καθιστώντας δυνατή τη μεταφορά της ροής της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων από το οδικό δίκτυο στις πλωτές οδούς και ενθαρρύνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη

([10]) Θα πρέπει να σημειωθεί εν προκειμένω ότι υπάρχει μια διαφορά μεταξύ των κατευθυντήριων γραμμών για τη ναυτιλία και των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ C 184, 22.7.2008, σ. 13.), όπου, για παρόμοια προγράμματα που αποσκοπούν στην προώθηση της μετάβασης από τις οδικές στις σιδηροδρομικές συνδυασμένες μεταφορές, δεν προβλέπεται αντίστοιχο όριο τριών ετών. Έτσι, κατά την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για τη ναυτιλία, η Επιτροπή θα διευκρινίσει ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρής εμβέλειας μπορεί να κηρυχθούν συμβατές για χρονικό διάστημα άνω των τριών ετών.

στροφή προς ένα πιο βιώσιμο σύστημα μεταφορών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω τροποποίηση αφορά ένα καθεστώς ενισχύσεων το οποίο καθιστά δυνατή την αντικατάσταση των οδικών μεταφορών εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από θαλάσσιες μεταφορές και ότι δεν υπάρχουν εκτροπές των θαλάσσιων μεταφορών που να αντίκεινται στο κοινό συμφέρον.

7.3.3. *Τρίτη προϋπόθεση: η ενίσχυση πρέπει να αποσκοπεί στην εφαρμογή λεπτομερούς σχεδίου, με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο, που αφορά νέα διαδρομή, ή την αναβάθμιση των υπηρεσιών σε υφιστάμενη γραμμή, με σύμπραξη περισσοτέρων του ενός πλοιοκτητών, εάν χρειάζεται, και χρηματοδότηση ενός μόνο έργου ανά γραμμή, χωρίς ανανέωση, παράταση ή επανάληψη του εν λόγω έργου*

(70) Η ενίσχυση έχει υπολογιστεί ώστε να αποζημιώσει τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για το μη καταβληθέν εξωτερικό κόστος των ανταγωνιστικών οδικών υπηρεσιών. Το ποσό της ενίσχυσης για κάθε διαδρομή αντιστοιχεί στη διαφορά μεταξύ του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών και του κόστους των θαλάσσιων μεταφορών. Η διαφορά αυτή υπολογίζεται σύμφωνα με μια νέα μελέτη που πραγματοποιήθηκε από τους «Φίλους της Γης». Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη στους υπολογισμούς αυτούς είναι τα αέρια του θερμοκηπίου, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα ατυχήματα. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι από τα αποτελέσματα της μελέτης προκύπτει σαφώς ότι το εν λόγω σχέδιο συνδυασμένων θαλάσσιων-οδικών μεταφορών οδηγεί σε σημαντική εξοικονόμηση από την άποψη του εξωτερικού κόστους.

(71) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το προβλεπόμενο επίπεδο της ενίσχυσης βασίζεται σε συγκριτική ανάλυση του εξωτερικού κόστους των δύο τρόπων μεταφοράς και ότι περιορίζεται στο ποσό που είναι αναγκαίο για την ενθάρρυνση της μεταστροφής προς τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Η ενίσχυση, επομένως, αφορά την εφαρμογή ενός λεπτομερούς σχεδίου με προκαθορισμένο περιβαλλοντικό αντίκτυπο.

(72) Όσον αφορά τη δεύτερη προϋπόθεση ότι το έργο πρέπει να αφορά μόνο τις *νέες διαδρομές ή τη βελτίωση των υφιστάμενων υπηρεσιών*, η Επιτροπή σημειώνει ότι το καθεστώς είχε ήδη εγκριθεί άμεσα βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, η εκτίμηση της κοινοποιηθείσας παράτασης του καθεστώτος υπό το πρίσμα της κατάστασης των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών δεν είναι σχετική, δεδομένου ότι η τροποποίηση θα εφαρμοστεί απαραιτήτως σε δρομολόγια που έχουν ήδη χρηματοδοτηθεί στο πλαίσιο του υφιστάμενου καθεστώτος.

(73) Όπως και στο αρχικό καθεστώς, οι δικαιούχοι θα είναι ελεύθεροι να επιλέξουν τη φθηνότερη ναυτιλιακή εταιρεία και τον πιο ανταγωνιστικό φορέα για κάθε μία από τις διαδρομές. Οι κανόνες αυτοί διασφαλίζουν ισότιμη μεταχείριση μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών. Η Επιτροπή θεωρεί, επομένως, ότι η προϋπόθεση αυτή ικανοποιείται.

7.3.4. *Τέταρτη προϋπόθεση: η ενίσχυση πρέπει να έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των εξόδων εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής έως και κατά 30 %*

(74) Η επιδότηση που χορηγείται στα επιλεγμένα σχέδια περιορίζεται στο 30 % του κόστους εκμετάλλευσης.

7.3.5. *Πέμπτη προϋπόθεση: η ενίσχυση για την υλοποίηση του έργου πρέπει να χορηγείται με βάση διαφανή κριτήρια, που εφαρμόζονται αμερόληπτα έναντι πλοιοκτητών εγκατεστημένων στην Ένωση. Κατά κανόνα, η ενίσχυση πρέπει να διατίθεται σε έργο, που επιλέχθηκε από τις αρχές του κράτους μέλους μέσω προκήρυξης υποβολής προσφορών, σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανόνες της Ένωσης*

(75) Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα κριτήρια για τη χορήγηση της ενίσχυσης χαρακτηρίζονται από διαφάνεια και ότι οι πλοιοκτήτες της Ένωσης αντιμετωπίζονται σε ισότιμη βάση.

7.3.6. *Έκτη προϋπόθεση: η γραμμή την οποία αφορά το έργο πρέπει να διαθέτει το δυναμικό για να είναι εμπορικά βιώσιμη μετά την περίοδο κατά την οποία είναι επιλέξιμη για κρατική ενίσχυση*

(76) Όπως προαναφέρθηκε, η οικονομική επιβράδυνση εμπόδισε τις εταιρείες οδικών μεταφορών να σταθεροποιήσουν τα επίπεδα των συνδυασμένων μεταφορών. Ως εκ τούτου, δεν στάθηκε δυνατή η επίτευξη της βιωσιμότητας των έργων τρία έτη μετά τη λήψη της επιδότησης. Η Επιτροπή, ωστόσο, λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η Ιταλία έχει δεσμευτεί να παρατείνει την υποχρέωση των δικαιούχων ως προς την εμπορική διαχείριση των υπηρεσιών κατά ένα επιπλέον έτος μετά από τέσσερα χρόνια επιχορηγήσεων. Η Επιτροπή θεωρεί, επομένως, ότι η προϋπόθεση αυτή ικανοποιείται.

7.3.7. *Έβδομη προϋπόθεση: η ενίσχυση δεν πρέπει να σωρεύεται με τις αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας (επιβολή υποχρεώσεων ή συμβάσεις ανάθεσης)*

(77) Όπως προαναφέρθηκε, η ενίσχυση δεν μπορεί να σωρευθεί με αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

8. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(78) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η τροποποίηση του καθεστώτος με παράτασή του κατά ένα έτος είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το μέτρο το οποίο προτίθεται να εφαρμόσει η Ιταλία, βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 250 του νόμου αριθ. 191, της 23ης Δεκεμβρίου 2009, καθώς και του διατάγματος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, της 31ης Ιανουαρίου 2011, για την ανάπτυξη των αλυσίδων υλικοτεχνικής υποστήριξης και την τελειοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών, είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά συνέπεια, επιτρέπεται η θέση σε εφαρμογή αυτού του μέτρου.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 17 Ιουλίου 2013.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος