OTSUSED

KOMISJONI OTSUS,

17. juuli 2013,

milles käsitletakse riigiabi SA.33412 (12/C) (ex 11/N), mida Itaalia kavatseb anda logistikaahelate arendamiseks ja erinevate transpordiliikide ühendamise nüüdisajastamiseks

(teatavaks tehtud numbri C(2013) 4392 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2013/487/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool viidatud sätetele ja võttes neid märkusi arvesse [1]

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 27. juuli 2011. aasta elektroonilise teatisega teavitasid Itaalia ametiasutused kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 108 artikliga 3 komisjoni oma kavatsusest muuta raskeveokite maanteedelt merele suunamist edendavat abikava. Kõnealuse teatise registreerimisnumber on SA.33412.

(2) Komisjoni ja Itaalia ametiasutuste esindajate kohtumine toimus 14. septembril 2011. Pärast kõnealust kohtumist palus komisjon teatatud muutmise kohta täiendavat teavet 23. septembril 2011, 9. detsembril 2011, 7. märtsil 2012 ja 16. mail 2012. Itaalia ametiasutused esitasid nõutud teabe 19. oktoobril 2011, 9. novembril 2011, 11. jaanuaril 2012, 19. märtsil 2012 ja 12. juunil 2012.

(3) 25. juuli 2012. aasta kirjaga teavitas komisjon Itaaliat oma otsusest algatada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohane ametlik uurimismenetlus seoses logistikaahelate arendamist ja erinevate transpordiliikide ühendamise nüüdisajastamist käsitleva kava muutmisega.

(4) Komisjoni otsus algatada menetlus (edaspidi „algatusotsus") avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* [2]. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama oma märkused.

(5) Itaalia esitas oma märkused algatusotsuse kohta 9. augusti 2012. aasta kirjaga.

(6) 15., 30. ja 31. oktoobri 2012. aasta kirjadega esitasid huvitatud isikud oma märkused algatusotsuse kohta. Komisjon edastas 19. detsembril 2012 need märkused Itaaliale, andes viimasele võimaluse vastata. Itaalia kommentaarid saadi 16. jaanuari 2013. aasta kirjaga.

2. MEETMETE ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. Taust

(7) Meetmega nähakse ette muuta riigiabi kava, mille eesmärk on toetada raskeveokite suunamist maanteelt merele. Abi antakse maanteeveo-ettevõtjatele, kes kasutavad maanteeveo asemel olemasolevaid või uusi mereteid.

(8) Komisjon kiitis algse abikava heaks 20. aprillil 2005. Abikava kiideti heaks kolmeaastaseks ajavahemikuks 1. jaanuarist 2007 – 31. detsembrini 2009 (edaspidi „2005. aasta otsus") [3].

(9) Abikava kohaselt olid abi saavad maanteeveo-ettevõtjad kohustatud tegema abikava lõppemisele järgneva kolme aasta jooksul sama palju vedusid või vedama sama koguse kaupu kui abikava rakendamise ajal [4].

[1] ELT C 301, 5.10.2012, lk 49.

[2] Vt joonealune märkus 1.

[3] Riigiabi N 496/2003 (ELT C 79, 1.4.2006, lk 26).

[4] Vt 2005. aasta otsuse põhjendused 7, 21, 28 ja 29.

(10) 2005. aasta otsuse põhjenduse 26 kohaselt peavad Itaalia ametiasutused andma komisjonile korrapäraselt aru, kuidas mõjutab abi transpordipoliitikat ja keskkonda ning milline on sellest tulenev areng.

(11) Komisjonile saadeti abikava rakendamise aruanne, milles on esitatud peamised turusuundumused aastatel 2007–2009 ning rõhutatud vajadust pikendada esialgset abikava kahe aasta võrra.

(12) Aruandes oli muu hulgas märgitud, et:

(a) tegelikult saadud abi kogusumma oli väiksem kui 2005. aasta otsusega lubatud ja ette nähtud;

(b) kõnealuse perioodi jooksul on vedude sagedus siseriiklikel teedel pidevalt suurenenud, mida näitavad ka allpool esitatud andmed.

Sagedus	2007	2008	2009
Siseriiklikud teed	325 819	349 406	372 110
ELi teed [1]	136 030	139 722	107 203
Kokku	461 849	489 128	479 313

[1] Enamik neist on veod Hispaaniast ja Hispaaniasse.

Itaalia ametiasutuste edastatud teabest selgub, et ELi teedel 2009. aastal registreeritud vedude arvu vähenemine (mis tulenes kaudselt avaliku sektori panuse vähenemisest) oli otseselt tingitud majanduslangusest, mis avaldas turule otsustavat mõju.

(c) Kaubavedude mahu suundumus oli samasugune – siseriiklike teede osakaal tõusis stabiilselt ja ELi teede oma langes. Samas on kaubavedude üldine maht vaatlusperioodil pidevalt kasvanud.

(d) Vedude üldarvuks 2010. aastal prognoositi 564 519.

2.2. **Abikava eesmärk**

(13) Nagu on märgitud põhjenduses 3, on abikava eesmärk hõlbustada kaubavedude ümbersuunamist maanteeveolt mereveole.

2.3. **Riiklik õiguslik alus**

(14) Abikava aluseks on:

(a) 24. septembri 2002. aasta dekreetseaduse nr 209 (muudetud 22. novembri 2002. aasta seadusega nr 265) artikli 3 punkt 2*quater*;

(b) Itaalia Vabariigi presidendi 11. aprilli 2006. aasta dekreet nr 205;

(c) 23. detsembri 2009. aasta seaduse nr 191 artikli 2 punkt 250;

(d) Itaalia infrastruktuuri- ja transpordiministeeriumi 31. jaanuari 2011. aasta määrus, millega kiidetakse heaks 2010. aasta abikava pikendamine; samaväärne määrus 2011. aasta kohta on saanud komisjoni loa ja on juba heaks kiidetud. Ametliku uurimismenetluse käigus otsustas Itaalia pikendamise kestust siiski ühe aasta võrra lühendada.

2.4. **Eelarve**

(15) Kavandatud muudatuse kogueelarve on 60 miljonit eurot (30 miljonit eurot 2010. aastal ja 30 miljonit eurot 2011. aastal).

2.5. **Kestus**

(16) Itaalia ametiasutused teatasid abikava muutmisest, mis seisnes selle pikendamises kahe aasta (2010 ja 2011) võrra. Samuti kinnitasid nad, et mereveoteenuste osutamise eest 2010. ja 2011. aastal ei ole abi veel välja makstud ning et meedet hakatakse rakendama alles pärast komisjonilt loa saamist.

2.6. **Muudatused riigiabi korras**

(17) Itaalia ametiasutuste teatatud muudatused on järgmised:

(a) abikava pikendatakse 2010. ja 2011. aastaks;

(b) uus üldeelarve on 60 miljonit eurot, st 30 miljonit eurot igaks aastaks, milleks kava on pikendatud.

(18) Ametliku uurimismenetluse käigus otsustas Itaalia vähendada pikendamist kahelt aastat ainult ühele.

(19) Itaalia ametiasutused kinnitasid, et pikendatud tähtaja jooksul ei rakendata mingeid 2005. aasta otsusega lubatud täiendavaid meetmeid.

2.7. **Taotluse alus**

(20) Itaalia ametiasutused selgitasid, et kavandatud eesmärkide (algses abikavas ettenähtud vedude ümbersuunamise stabiliseerimine ja subsideeritavate liinide edasine arendamine) saavutamist on takistanud majanduskriis.

(21) Ametliku uurimismenetluse käigus võttis Itaalia ühtlasi kohustuse jätkata ärilistel eesmärkidel pakutavate veoteenuste osutamist ühe täiendava aasta jooksul ja ilma abi saamata.

2.8. **Kumuleerimine**

(22) Vedude kogukuludes võib abi kuni 30 % ulatuses kumuleeruda samal eesmärgil antavate piirkondlike toetustega.

2.9. **Abisaajad**

(23) Kõik liidu maanteeveo-ettevõtjad (sealhulgas ajutised või alalised rühmad ja transpordiettevõtjate ühendused), kes laadivad oma juhiga või juhita sõidukid ja haagised kaubalaevade pardale, et kasutada infrastruktuuri- ja transpordiministri määrusega kindlaks määratud konkreetseid laevateesid, võivad selle kava raames abi taotleda.

2.10. **Abi vorm ja osatähtsus**

(24) Abi antakse tagastamatu abina, mille suurus on vastavuses mereveo väliskulude ja maanteeveo väliskulude vahega.

(25) Vahe arvutatakse organisatsiooni Amici della terra ajakohastatud uuringu põhjal ([5]). Arvutustes võetakse arvesse selliseid tegureid nagu kasvuhoonegaasid, õhusaaste, müra, ummikud ja avariid. Uuringut ajakohastati Ecobonuse kava esimese rakendusperioodi tulemuste põhjal. Meremagistraalide kasutamine maanteede asemel tõi kaasa vahe sotsiaal- ja keskkonnakuludes ning võimaldas kokku hoida 411 miljonit eurot.

(26) Kõnealune uuring näitab, et 14 meetri pikkune koormaga raskeveok tekitab 100 km pikkusel maanteeveol umbes 212,58 euro ulatuses väliskulusid, samas kui 100 km pikkusel mereveol on sama veoki väliskulud hinnanguliselt umbes 79,37 eurot. Kulude vahe 100 km kohta on 133,21 eurot ning selle vahe alusel arvestatakse toetus neile raskeveokitele, kes kasutavad maantee asemel mereteed. Summat kohandatakse vastavalt konkreetsete teede spetsiifilistele turutingimustele.

2.11. **Menetlus**

(27) Abisaajad peavad tegema teatava arvu vedusid, mis määratakse iga valitud liini kohta igal aastal kindlaks. Abi taotlevad ettevõtjad peavad olema teinud aastas vähemalt 80 reisi vastaval liinil.

(28) Lisaks tavapärasele abile antakse täiendav boonus neile ettevõtjatele, kes on teinud ühel laevaliinil rohkem kui 1 600 vedu aastas. Abi osatähtsuse ülemmäära, milleks on 30 %, ei tohi siiski ületada. Selle täiendava abi eesmärk on ergutada ettevõtjaid ühinguid moodustama ja suurendada kaubaveoks kasutatavate laevade täituvust.

(29) Abikõlblikud laevaliinid määratakse kindlaks ministri määrusega lähtuvalt sellest, kas:

(a) meretee aitab edendada liikluse märkimisväärset ümbersuunamist maanteedelt merele;

(b) meretee aitab vähendada ummikuid Itaalia teedevõrgus;

(c) vastava maanteeveoga võrreldes võib meretee kasutamisega ette näha keskkonna märkimisväärset paranemist.

(30) Uued mereteed valitakse välja nende marsruutide seast, mis praegu meritsi piisavat teenindamist ei leia.

(31) Taotluses peab abisaaja võtma kohustuse, et ta teeb abikava lõppemisele järgneva kolme aasta jooksul sama palju vedusid või veab sama koguse kaupu kui abikava rakendamise ajal. Samal ajal kui komisjon uuris praeguse meetmetega seonduvat, pikendas Itaalia eespool nimetatud kolmeaastast perioodi ühe aasta võrra.

(32) Abi antakse üksnes tingimusel, et tariifimäärad on kooskõlas inflatsioonimääraga ja säilivad samal tasemel.

([5]) Lombard P.L. ja Malocchi A., „Meresõit ja keskkond – väliskulude võrdlus muude transpordiliikide puhul", Milano, Franco Angeli. Sellega seoses rõhutab komisjon, et on olemas ka muud transpordiliikide väliskulude arvutamise meetodid, eelkõige need, mida komisjon kasutas Marco Polo projektide puhul: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

(33) Pärast asjakohaste dokumentide läbivaatamist ning sel eesmärgil eraldatud ja kättesaadavaks tehtud vahendite ulatuses võib abi anda ka tagasiulatuvalt. Kui antav abi on suurem, kui asjaomaseks aastaks eraldatud vahendid, sätestatakse osamaksude suurus ministri eriotsusega.

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED

3.1. Abi olemasolu

(34) Algatusotsuses märkis komisjon kõigepealt, et muudetud abikavaga antakse eelis maanteeveo-ettevõtjatele ja seega on tegemist riigiabiga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(35) Samuti leidis komisjon, et maanteeveo-ettevõtjatele mereveoteenuseid osutavad vedajad võivad samuti muudetud kavast tulenevast kaudsest eelisest kasu saada.

3.2. Abi kokkusobivus siseturuga

(36) Hinnates muudetud kava kokkusobivust siseturuga, märkis komisjon kõigepealt, et esialgne kava kuulutati ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses siseturuga kokkusobivaks.

(37) Samas leidis komisjon, et abikava muutmine tundub olevat vastuolus 2005. aasta otsuse tingimusega, mille kohaselt algse abikavaga ette nähtud toetust saavad maanteeveo-ettevõtjad kohustuvad tegema abikava lõppemisele järgneva kolme aasta jooksul sama palju vedusid või vedama sama koguse kaupu kui abikava rakendamise ajal, ilma et nad abi saaksid.

(38) Seejärel märkis komisjon, et kui mereveoteenuseid osutavaid vedajaid pidada kaudseteks abisaajateks ([6]), peaks komisjon hindama ka selle abi kokkusobivust siseturuga meretranspordile antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste (edaspidi „merendusalased suunised") ([7]) punkti 10 alusel.

(39) Võttes arvesse asjaolu, et kõnealusel juhul rahastataks mereveo-ettevõtjatele antava abiga olemasolevate mereteede käitamist ning et abi pikeneks ka üle kolmeaastase ajavahemiku, on komisjon väljendanud kahtlust muudetud abikava kokkusobivuses siseturuga.

([6]) Vt põhjendus 33.
([7]) ELT C 13, 17.1.2004, lk 3.

4. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(40) Komisjon sai märkused kolmelt transpordiettevõtjate ühenduselt, milleks on CETM, ANITA ja lähimereveo edendamise keskus Short Sea Promotion Centre.

(41) Huvitatud isikud toetasid põhimõtteliselt Itaalia seisukohta majanduslanguse kohta ja selle üldise mõju kohta transporditegevusele.

(42) Eelkõige rõhutasid kolmandad isikud majanduslanguse mõju transpordisektorile, väites, et see on juba praegu on nii ulatuslik, et takistab ühendvedude edasist arendamist esialgselt kavandatud tasemel.

5. ITAALIA AMETIASUTUSTE MÄRKUSED

(43) Itaalia märkused menetluse algatamise otsuse kohta on esitatud alljärgnevalt.

(44) Esiteks väitis Itaalia, et siis kui maanteeveo-ettevõtjad võtsid kohustuse säilitada liikluse tase pärast kava lõppemist, valitses täiesti erinev turuolukord. Kuna sel ajal ei olnud võimalik majanduskriisi ulatust ja kestust ette näha, peaks komisjon võtma arvesse erakorralisi asjaolusid, mis tingisid teatatud abikava muutmise.

(45) Prognoosi kohaselt oleks transpordiliikide ühendamine pidanud stabiliseeruma pärast seda, kui mereliiklus oli 2011. aastaks nii reiside kui ka tonnaaži osas 2007. aastaga võrreldes kolmandiku võrra suurenenud. Sellele eesmärgile anti hinnang CETENA ja COFIRi poolt 2002. aasta juunis tehtud uurimuses, mis oli osa merede ja jõgede rannasõidulaevade arendamise erakorralisest teadusprogrammist.

(46) Kuid alates 2008. aasta teisest poolest hakkas abikava rakendavate maanteeveo-ettevõtjate tegevust mõjutama majanduslangus ning ühendvedude juba saavutatud taseme püsivaks muutmine osutus keeruliseks. Iga sellise juhtumi puhul, mille on põhjustanud lepingute ülesütlemine ja majanduslangus, peaks komisjon eelkõige arvesse võtma reiside arvu ja tonnaaži.

(47) Teiseks rõhutas Itaalia teatatud muudatuse põhjendamisel, et algse abikava eelarvet ei kasutatud täielikult ära, mis tähendab, et teatatud muudatuse jaoks vajaminevad vahendid jäävad esialgse eelarve piiresse.

(48) Kolmandaks peaks komisjon võtma arvesse asjaolu, et sidusrühmad ei ole ei liikmesriigi ega liidu tasandil esitanud ühtegi kaebust. See peaks näitama, et põhjendamatuid konkurentsimoonutusi ei ole esinenud.

(49) Lõpetuseks märkis Itaalia, et kui meetme võimalikku kasu mereveo-ettevõtjatele on kvalifitseeritud riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 tähenduses, tähendaks see üheselt, et komisjon peaks hindama ka meetme mõju muudele seotud tegevustele, näiteks nagu sadamabasseini hooldus, laevaagentide ja sadamakäitajate tegevus. Itaalia ametiasutuste sõnul oleks selline lähenemisviis vastuolus nii varasema tegevuse kui ka kohtupraktikaga.

(50) Selleks et leevendada komisjoni muret selle üle, kas teatatud pikendamine on sisseturuga kokkusobiv, otsustas Itaalia ametliku uurimismenetluse käigus muuta teatatud meedet järgmiselt: lühendada pikendamist kahelt aastalt ainult ühele, millega kaasneb ilma abita teostatavate äriliste transporditeenuste pikenemine ühe täiendava aasta võrra.

6. ITAALIA KOMMENTAARID HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

(51) 16. jaanuari 2013. aasta kirjas esitasid Itaalia ametiasutused komisjonile oma kommentaarid märkuste kohta, mida huvitatud isikud olid ametliku uurimismenetluse käigus teinud.

(52) Itaalia ametiasutused toetasid kolme eespool nimetatud transpordiühenduse esitatud märkusi, eriti neid, milles käsitleti põhjendamatute konkurentsimoonutuste puudumist ja laevakompaniide võimaliku eelise kvalifitseerimist.

7. ABI HINDAMINE

7.1. Abi olemasolu

(53) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt: „kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”.

(54) Artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on kumulatiivsed. Seetõttu peavad selleks, et kindlaks teha, kas teatatud meede kujutab endast riigiabi kõnealuse artikli tähenduses, olema täidetud kõik tingimused. Selleks et rahalist toetust saaks käsitada riigiabina, peab see:

(a) olema saadud riigilt või riigi ressurssidest,

(b) soodustama teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist,

(c) andma abi saavatele ettevõtjatele majandusliku eelise,

(d) moonutama või ähvardama moonutada konkurentsi ning mõjutama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(55) Sel juhul peab kavandatud muudatusi rahastama riik või peab see toimuma riigi ressurssidest. Lisaks sellele soodustab abi ainult teatavaid ettevõtjaid ning on seega valikuline.

(56) Komisjon on seisukohal, et kavandatud muudatusega antakse majanduslik eelis maanteeveo-ettevõtjatele, kes on kava jaoks abikõlblikud, sest nende tegevuskulud kaetakse osaliselt.

(57) Samuti märgib komisjon, et kuigi muudetud kava on suunatud vahetult maanteeveo-ettevõtjatele, suureneb selle tagajärjel teatavate mereveoteenuste turunõudlus ja seega ka neist teenustest saadav sissetulek.. Seetõttu järeldab komisjon, et muudetud kava annab maanteeveo-ettevõtjatele majandusliku eelise.

(58) Pealegi, kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja positsiooni võrreldes teiste ettevõtjatega, kes konkureerivad liidusiseses kaubanduses, tuleb järeldada, et abi mõjutab viimati nimetatuid ([8]). Piisab sellest, kui abisaaja konkureerib konkurentsile avatud turgudel muude ettevõtjatega ([9]). Sellisel juhul tegutsevad abisaajad muude ELi ettevõtjatega konkureerides. Seetõttu võib arvata, et kõnealune meede moonutab konkurentsi ja kahjustab kaubandust siseturul.

([8]) Vt eelkõige kohtuasi 730/79: Philip Morris *vs.* komisjon (EKL 1980, lk 2671, punkt 11; kohtuasi C-53/00 Ferring (EKL 2001, lk I-9067, punkt 21); kohtuasi C-372/97: Itaalia *vs.* Komisjon (EKL 2004, lk I-3679, punkt 44).

([9]) Kohtuasi T-214/95: Het Vlaamse Gewest *vs.* komisjon (EKL 1998 II-717).

(59) Nende järelduste põhjal leiab komisjon, et kõnealune abikava muudetud kujul kujutab ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses abi nii maanteeveo-ettevõtjatele kui ka mereveo-ettevõtjatele.

7.2. **Abi õiguspärasus**

(60) Meedet ei ole jõustatud enne ametlikku heakskiitmist komisjoni poolt. Komisjon võtab teadmiseks asjaolu, et pikendatud abikava raames makstakse abi üksnes pärast komisjonilt heakskiidu saamist. Seepärast on Itaalia ametiasutused täitnud oma ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohast kohustust mitte rakendada meedet enne, kui komisjon on andnud sellele oma heakskiidu.

(61) Arvestades, et teatatud pikendamine hõlmab juba möödunud ajavahemikku, leiab komisjon siiski, et nõudlus abikava raames pakutavate mereveoteenuste järele suurenes märgatavalt pärast teenuste kasutamist.

7.3. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(62) Komisjon märgib, et ainuke muudatus võrreldes varasema kavaga on selle pikendamine üle ettenähtud aja ja sellega seotud täiendav rahastamine. Mingeid täiendavaid meetmeid pikendamine ei sisaldanud. Kõik muud tegurid jäävad samaks kui kavas, millele komisjon andis heakskiidu oma 2005. aasta otsuses.

(63) Ametliku uurimismenetluse käigus otsustas Itaalia vähendada pikendamist kahelt aastat ainult ühele. Ühtlasi võttis ta kohustuse jätkata ärilistel eesmärkidel pakutavate transporditeenuste osutamist ka ilma abita veel ühe aasta jooksul.

(64) Merendusalaste suuniste punktis 10 on sätestatud mitmed kriteeriumid, mille alusel hinnata, kas abi, mille eesmärk on tõhustada ühisvedude ahelat ja vähendada ummistumist teedel, on ühisturuga kokkusobiv. Samas leiab komisjon, et neid tingimusi tuleb hinnata, võttes arvesse kõnealuse juhtumi eripära (muudetakse olemasolevat abikava, mis on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel juba otseselt heaks kiidetud) ja erandlikke asjaolusid, mis olulisel määral muutsid neid turutingimusi, mis valitsesid siis, kui komisjon abikava esimest korda heaks kiitis.

7.3.1. *Esimene tingimus. Abi kestus ei tohi ületada kolme aastat ning selle eesmärk peab olema rahastada mereveoteenust liikmesriikide territooriumil asuvate sadamate vahel*

(65) Käesoleval juhul on Itaalia piisavalt tõendanud, et majanduskriis on oluliselt mõjutanud transpordi toimimist, mille tõttu ei suutnud abisaajad täita oma kohustust ja jätkata pärast esialgset kolme aasta pikkust rahastamisperioodi kõnealuste teenuste osutamist ärilistel eesmärkidel ([10]). Lisaks otsus Itaalia jätkata ärilist teenindamist veel ühe täiendava aasta vältel. Lisaks on abikava eesmärk kahtlemata rahastada laevandusteenuseid liidu sadamate ühendamiseks.

(66) Nii et isegi juhul, kui muudetud abikava kogukestus on neli aastat, peab komisjon käesoleva juhtumi konkreetseid asjaolusid arvestades põhjendatuks lugeda abikava piiratud pikendamist eespool nimetatud tingimusele vastavaks.

7.3.2. *Teine tingimus. Teenus peab võimaldama maanteeveo (peamiselt kaubaveo) täielikku või osalist teostamist meritsi, ilma et merevedu oleks vastuolus ühiste huvidega*

(67) Nagu eespool märgitud, on subsideeritud kava eesmärk toetada kaupade merevedu, aidates katta meritsi veetavate kaupade veokulusid.

(68) Samuti võtab komisjon arvesse teatatud muudatuse suhteliselt tagasihoidlikku eelarvet.

(69) Sisuliselt on komisjon rahul sellega, et meede aitab saavutada liidu eesmärki ning peab võimalikust konkurentsimoonutusest olulisemaks laialdast kasu, mida kaubaveo maanteeveolt mereveole üleviimist soodustav abikava kaasa toob, edendades ühendvedusid ja seega ka üleminekut jätkusuutlikumale transpordisüsteemile. Seetõttu on komisjon rahul, et kõnealune muudatus

([10]) Selles punktis osutab komisjon teatavale lahknevusele meretranspordile antava riigiabi suunistes ja ühenduse suunistes raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta (ELT C 184, 22.7.2008, lk 13), kus samaväärsetes maantee- ja raudteetranspordi ühendvedude edendamise kavades ei olnud vastavat kolmeaastasest piirangust ette nähtud. Nii et merendusalaste suuniste läbivaatamisel täpsustab komisjon, et teatavatel tingimustel võib riigi lähimereveoks ettenähtud abi pidada ühisturuga kokkusobivaks pikema ajavahemiku jooksul kui kolm aastat.

hõlmab abikava, mis võimaldab maanteeveo täielikku või osalist teostamist meritsi ja et meretransporti ei suunata ümber, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

7.3.3. *Kolmas tingimus. Abi peab olema suunatud eelnevalt kindlaks määratud keskkonnamõjuga üksikasjaliku projekti elluviimiseks, mis käsitleb uut liini või teenuste tõhustamist olemasoleval laevaliinil, ühendades vajadusel mitmeid laevaomanikke, kusjuures sama liin ei saa osaleda enam kui ühes rahastatavas kavas ning seda kava ei saa pikendada, edasi lükata ega korrata*

(70) Abi on arvutatud nii, et see hüvitaks maksmata väliskulud, mis mereveoteenuste kasutamine võrreldes konkureerivate maanteeveoteenuste kasutamisega kaasa toob. Veoreisi kohta antav abisumma vastab mere- ja maanteeveo maksumusest põhjustatud väliskulude erinevusele, mis arvutatakse organisatsiooni Amici della terra ajakohastatud uuringu põhjal. Nendes arvutustes võetakse arvesse selliseid tegureid nagu kasvuhoonegaasid, õhusaaste, müra, ummikud ja avariid. Komisjon märgib, et uuringu tulemuste põhjal saab selgelt väita, et maantee-veetee ühendvedude projekt toob kaasa väliskulude olulise kokkuhoiu.

(71) Komisjon leiab, et kavandatud abi põhineb mõlema transpordiliigi väliskulude mõistlikul võrdleval analüüsil ning et see piirdub summaga, mis on vajalik, et julgustada mereveoteenustele üleminekut. Seega on abi suunatud üksikasjaliku projekti elluviimisele, mille keskkonnamõju on eelnevalt uuritud.

(72) Seoses tingimustega, mille kohaselt peaks projekt hõlmama üksnes uusi liine või uuendama olemasolevaid teenuseid, märgib komisjon, et abikava oli vahetult ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel heaks kiidetud. Seepärast ei ole abikava teatatud pikendamise hindamine merendusalaste suuniste alusel asjakohane, kuna kõnealust muudatust kohaldatakse kindlasti liinidele, mida olemasoleva abikava alusel juba rahastatakse.

(73) Nii nagu ka esialgse kava puhul, peab abisaajal olema vabadus valida kõige sobivam meretee ja kõige konkurentsivõimelisem käitaja igal valitud liinil. Nende sätetega on tagatud ka laevandusettevõtjate mittediskrimineeriv kohtlemine. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealune tingimus on täidetud.

7.3.4. *Neljas tingimus. Abi eesmärk peab olema katta kuni 30 % kõnealuse teenuse kasutamisega seotud kuludest*

(74) Valitud projektidele antakse toetust 30 % ulatuses tegevuskuludest.

7.3.5. *Viies tingimus. Projekti teostamiseks antav abi tuleb anda läbipaistvate kriteeriumide alusel, mida kohaldatakse mittediskrimineerivalt ühenduses asuvate laevaomanike suhtes. Kooskõlas ühenduse eeskirjadega peavad liikmesriigi ametiasutused andma üldjuhul abi pakkumismenetluse käigus valitud kavadele*

(75) Komisjon leiab, et abi andmise kriteeriumid on läbipaistvad ja et liidu laevaomanikke koheldakse mittediskrimineerival viisil.

7.3.6. *Kuues tingimus. Projekti sisuks olev teenus peab olema majanduslikult tasuv ka pärast seda, kui see ei ole enam abikõlblik avaliku sektori vahenditest rahastamiseks*

(76) Nagu eespool märgitud, ei olnud maanteeveoettevõtjatel majanduslanguse tõttu võimalik ühendvedude saavutatud taset säilitada. Seetõttu ei suutnud projekt pärast kolmeaastast abi elujõulisust saavutada. Komisjon võtab siiski arvesse asjaolu, et Itaalia on otsustanud pikendada ühe täiendava aasta võrra toetusesaajate kohustust jätkata äriliste teenuste pakkumist ka pärast neljaaastast toetusesaamist. Seetõttu leiab komisjon, et kõnealune tingimus on täidetud.

7.3.7. *Seitsmes tingimus. Abi ja avaliku teenuse hüvitisi (kohustused või lepingud) ei või kumuleerida*

(77) Nagu eespool nimetatud, ei tohi abi kumuleeruda avaliku teenuse hüvitistega.

8. **KOKKUVÕTE**

(78) Seetõttu järeldab komisjon, et abikava muutmine pikendades seda ühe aasta võrra on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses siseturuga kokkusobiv.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Meede, mida Itaalia kavatseb 23. detsembri 2009. aasta seaduse nr 191 artikli 2 punkti 250 alusel ning Itaalia infrastruktuuri- ja transpordiministeeriumi 31. jaanuari 2011. aasta määruse alusel logistikaahelate arendamise ja erinevate transpordiliikide ühendamise nüüdisajastamiseks rakendada, on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses siseturuga kokkusobiv.

Seetõttu lubatakse meedet rakendada.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 17. juuli 2013

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA