ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE

od 17. srpnja 2013.

o državnoj potpori SA.33412 (12/C) (prijašnji 11/N) koju Italija namjerava provesti radi razvoja logističkih lanaca i unapređenja intermodalnosti

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 4392)

(Vjerodostojan je samo tekst na talijanskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

(2013/487/EU)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije (UFEU), a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon što je od zainteresiranih strana zatražila da podnesu primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir proslijeđene primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Talijanske su vlasti elektroničkim putem dana 27. srpnja 2011. obavijestile Komisiju, u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a, o svojoj namjeri da uvedu izmjene u sustav potpora kojima se želi potaknuti prijelaz teretnih vozila s cestovnog na pomorski prijevoz. Ta je obavijest upisana pod brojem predmeta SA.33412.

(2) Dana 14. rujna 2011. održan je sastanak Komisije i predstavnika talijanskih vlasti. Nakon spomenutog sastanka Komisija je zatražila dodatne informacije u vezi s izmjenom o kojoj je obavijest poslana 23. rujna 2011., 9. prosinca 2011., 7 ožujka 2012. i 16. svibnja 2012. Talijanske su vlasti proslijedile zatražene informacije 19. listopada 2011., 9. studenoga 2011., 11. siječnja 2012., 19. ožujka 2012. i 12. lipnja 2012.

(3) Dopisom od 25. srpnja 2012. Komisija je obavijestila Italiju o odluci o pokretanju postupka službenog prikupljanja informacija u skladu s člankom 108. stavkom 2. UFEU-a u vezi s izmjenom sustava za razvoj logističkih lanaca i unapređenje intermodalnosti.

(4) Odluka Komisije o pokretanju postupka („*odluka o pokretanju postupka*") objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([2]). Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu primjedbe.

(5) Italija je dopisom od 9. kolovoza 2012. uputila svoje primjedbe o odluci o pokretanju postupka.

(6) Neke od zainteresiranih strana uputile su svoje primjedbe dopisima od 15., 30. i 31. listopada 2012. Komisija je 19. prosinca 2012. talijanskim vlastima proslijedila spomenute primjedbe te su u skladu sa zahtjevom talijanske vlasti na iste primjedbe i odgovorile dopisom od 16. siječnja 2013.

2. DETALJNI OPIS MJERA

2.1. Kontekst

(7) Mjerom je predviđena izmjena sustava državnih potpora usmjerenog na poticanje modalnog prijelaza odnosno prijelaza teretnih vozila s cestovnog na pomorski promet. Potpore će biti dodijeljene autoprijevoznicima koji se koriste novim ili već postojećim pomorskim putovima umjesto cestovnim prijevozom.

(8) Početni je sustav potpora odobrila Komisija 20. travnja 2005. za razdoblje od tri godine, počevši od 1. siječnja 2007. i zaključno s 31. prosincem 2009. (u daljnjem tekstu „*odluka iz 2005.*") ([3]).

(9) Temeljem takvog sustava, autoprijevoznici koji su primili potpore morali su u trogodišnjem razdoblju nakon prestanka potpora zadržati isti broj izvršenih putovanja ili istu količinu prevezene robe kao i u razdoblju primanja potpora ([4]).

([1]) SL C 301, 5.10.2012., str. 49.

([2]) Vidi bilješku 1.

([3]) Državna potpora br. 496/2003, SL C 79, 1.4.2006., str. 26.

([4]) Vidi točke 7., 21., 28. i 29. odluke iz 2005.

(10) Točkom 26. odluke iz 2005. utvrđena je obveza za talijanske vlasti da redovito obavještavaju Komisiju o razvoju i utjecaju potpora na politiku prijevoza i okoliša.

(11) Komisija je zaprimila izvješće o provedbi kojim se ističu glavna tržišna kretanja između 2007. i 2009. te potreba da početni sustav bude produljen za dvije godine.

(12) Između ostalog, izvješćem se ističu sljedeći aspekti:

(a) ukupni iznos potpora koje su bile stvarno dodijeljene manji je od iznosa predviđenog i odobrenog odlukom iz 2005.;

(b) tijekom predmetnog razdoblja zabilježen je stalni porast broja putovanja na nacionalnim rutama, kako je prikazano u sljedećoj tablici:

Učestalost	2007.	2008.	2009.
Nacionalne rute	325 819	349 406	372 110
Rute unutar EU-a ([1])	136 030	139 722	107 203
Ukupno	461 849	489 128	479 313

([1]) Ova putovanja većinom uključuju putovanja iz i u Španjolsku.

Prema podacima koje su prikupile talijanske vlasti, pad broja putovanja zabilježen u 2009. u vezi s rutama unutar EU-a, koji je posredno utjecao na smanjenje razine javnih naknada, izravna je posljedica gospodarskog pada što je imalo teške posljedice na tržište.

(c) U pogledu obujma i količine robe može se primijeniti isti obrazac, odnosno stabilno povećanje na nacionalnim rutama te smanjenje na rutama unutar EU-a. Ukupni obujam robe ipak je stalno rastao u predmetnom razdoblju.

(d) Prema predviđanjima, u 2010. očekuje se ukupno 564 519 putovanja.

2.2. **Cilj sustava potpora**

(13) Kako je navedeno u točki 3., cilj sustava jest olakšati modalni prijelaz robe s cestovnog na pomorski promet.

2.3. **Nacionalna pravna osnova**

(14) Sustav potpora temelji se na sljedećim odredbama:

(a) članak 3., stavak 2-quater, dekreta-zakona od 24. rujna 2002., br. 209 koji je uz izmjene preobličen u zakon 22. studenog 2002. br. 265;

(b) dekret predsjednika republike od 11. travnja 2006., br. 205;

(c) članak 2., stavak 250., zakona od 23. prosinca 2009., br. 191;

(d) dekret Ministarstva infrastrukture i prijevoza od 31. siječnja 2011. kojim je odobreno produljenje za 2010. godinu; odgovarajući dekret za 2011. godinu, čije izdavanje ovisi o odobrenju Komisije, već je definiran. Međutim, tijekom postupka službenog prikupljanja informacija Italija se obvezala za jednu godinu smanjiti produljenje.

2.4. **Proračunska dotacija**

(15) Dotacija za predloženu izmjenu iznosi ukupno 60 milijuna (30 milijuna eura za 2010. i 30 milijuna za 2011.).

2.5. **Trajanje**

(16) Talijanske vlasti objavile su izmjenu sustava u vidu produljenja razdoblja za dvije godine (2010. i 2011.). Također su potvrdile da do sada nije omogućena niti jedna potpora za funkcioniranje pomorskih usluga u 2010. i 2011. te da će mjera biti provedena tek nakon odobrenja Komisije.

2.6. **Izmjene sustava državnih potpora**

(17) Izmjene o kojima su izvijestile talijanske vlasti odnose se na:

(a) produljenje sustava potpora na 2010. i 2011. godinu;

(b) novo odobrenje proračunske dotacije od ukupno 60 milijuna eura, odnosno 30 milijuna za svaku godinu produljenja.

(18) Tijekom postupka službenog prikupljanja informacija Italija se obvezala da će skratiti trajanje produljenja s dvije na samo jednu godinu.

(19) Talijanske su vlasti potvrdile da tijekom razdoblja produljenja neće biti provedene dodatne mjere odobrene odlukom iz 2005.

2.7. **Obrazloženje izmjene**

(20) Talijanske su vlasti istaknule da je ostvarenje predviđenih ciljeva (stabilizacija modalnog prijenosa koji je pokrenut na osnovu početnog sustava te unapređenje i razvoj subvencioniranih ruta) ugroženo uslijed gospodarske krize.

(21) Tijekom postupka službenog prikupljanja informacija Italija se također obvezala produljiti obvezu kontinuiranog komercijalnog upravljanja uslugama prijevoza, bez potpora, tijekom dodatnog jednogodišnjeg razdoblja.

2.8. **Kombiniranje**

(22) Kombiniranje s regionalnim naknadama planiranim u istu svrhu dozvoljeno je do 30 % ukupnih troškova prijevoza.

2.9. **Korisnici**

(23) Subvencije temeljem sustava mogu zatražiti sva poduzeća Europske unije koja obavljaju autoprijevoz, uključujući trenutna ili stalna udruženja, kao i udruge prijevoznika koje na teretna plovila za prijevoz robe ukrcavaju svoja vozila i izmjenjive sanduke (uz ili bez pratnje vozača) kako bi prešli specifične pomorske rute utvrđene dekretom ministra infrastrukture i prijevoza.

2.10. **Oblik i intenzitet potpora**

(24) Sustavom je predviđeno davanje bespovratnih naknada u visini razlike vanjskih troškova cestovnog i pomorskog prometa.

(25) Izračun razlike temeljit će se na ažuriranoj studiji koju je provela udruga „Amici della terra" ([5]). Čimbenici koji su uzeti u obzir za ove izračune jesu staklenički plinovi, zagađenje atmosfere, buka, prometne gužve i nesreće. Ova je studija ažurirana na temelju rezultata prvog razdoblja primjene sustava potpora. Razlika u društvenim troškovima i troškovima okoliša nastalim korištenjem „pomorskih autocesta" umjesto cestovnog prijevoza dovela je do uštede od 411 milijuna eura.

(26) Iz studije je razvidno da udaljenost od 100 km koju cestom prijeđe teretno vozilo od 14 dužnih metara, potpuno natovareno, donosi vanjski trošak od oko 212,58 eura, dok se za istu udaljenost prijeđenu morem vanjski trošak procjenjuje na oko 79,37 EUR. Dobivena razlika od 133,21 eura za udaljenost od 100 km predstavlja srednju vrijednost na kojoj se trebaju temeljiti olakšice koje će biti priznate autoprijevoznicima za korištenje „pomorskih autocesta". Ta će vrijednost biti određena vodeći računa o posebnim tržišnim uvjetima na različitim utvrđenim pravcima.

([5]) P.L. Lombard i A. Malocchi, „Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Milano, Franco Angeli. U tom smislu Komisija ističe kako postoje druge metode izračuna vanjskih troškova raznih načina prijevoza, osobito izračun koji koristi sama Komisija u okviru projekata Marco Polo: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

2.11. **Postupak**

(27) Korisnici će morati obaviti određeni broj putovanja koji će na godišnjoj bazi biti utvrđen za svaku rutu. Poduzeća podnositelji zahtjeva morat će imati najmanje 80 putovanja godišnje na svakoj ruti.

(28) Osim temeljnih potpora, predviđena je dodatna naknada koja će biti priznata subjektima koji premaše razinu od 1 600 putovanja na godinu na svakoj ruti. Međutim, nije dozvoljeno premašiti predviđeni maksimalni intenzitet pomoći od 30 %. Cilj dodatne potpore jest potaknuti udruživanja i povećanje stope korištenja plovila za prijevoz robe.

(29) Prihvatljive pomorske rute bit će utvrđene dekretom ministra na temelju sljedećih kriterija:

(a) prikladnost pomorske rute da potakne prijelaz postojećeg prometa s cestovnog na pomorski prijevoz;

(b) prikladnost pomorske rute za smanjenje cestovnih gužvi na nacionalnoj mreži prometnica;

(c) je li moguće predvidjeti bolje standarde za okoliš korištenjem pomorske rute, umjesto odgovarajuće cestovne rute.

(30) Nove pomorske rute bit će odabrane između ruta koje danas nisu dovoljno korištene u pomorskom prometu.

(31) U svom zahtjevu korisnici se moraju obvezati da će u razdoblju od iduće tri godine po prestanku važenja sustava održati isti broj izvršenih putovanja ili istu količinu robe prevezene u razdoblju koje je predmet potpore. Tijekom prikupljanja informacija od strane Komisije vezano za ovu mjeru, Italija je prethodno navedeno razdoblje od tri godine produljila za jednu dodatnu godinu.

(32) Naknade će biti isplaćene samo pod uvjetom da cjenovni razredi budu konstantni, u skladu sa stopom inflacije.

(33) Isplaćivanje naknada može biti retroaktivno, nakon procjene potrebne dokumentacije i u okvirima raspoloživih sredstava namijenjenih ovoj specifičnoj svrsi. Ako naknade koje treba isplatiti premaše raspoloživa sredstva za određenu godinu, iste će biti definirane odgovarajućim dekretom ministra.

3. RAZLOZI KOJI OPRAVDAVAJU POKRETANJE POSTUPKA SLUŽBENOG PRIKUPLJANJA INFORMACIJA

3.1. Postojanje potpora

(34) U odluci o pokretanju postupka Komisija je preliminarno navela da izmijenjeni sustav donosi prednosti autoprijevoznicima te da, na toj razini, predstavlja državnu potporu u smislu članka 107., stavka 1. UFEU-a.

(35) Komisija je nadalje utvrdila da bi poduzeća koja autoprijevoznicima pružaju usluge pomorskog prijevoza mogla u određenom trenutku imati određene posredne pogodnosti koje su posljedica izmijenjenog sustava.

3.2. Kompatibilnost potpora

(36) Vezano uz kompatibilnost izmijenjenog sustava, Komisija je prije svega utvrdila da je početni sustav bio proglašen kompatibilnim s internim tržištem u skladu s člankom 107., stavkom 3., točkom c) UFEU-a.

(37) Komisija je međutim utvrdila kako je objavljena izmjena sustava oprečna uvjetu postavljenom odlukom iz 2005. godine na temelju kojeg su se autoprijevoznici korisnici prvotno odobrenog sustava obvezali u razdoblju od naredne tri godine od isteka potpora, bez primanja drugih potpora, zadržati isti broj izvršenih putovanja i istu količinu robe prevezene tijekom razdoblja primanja potpora.

(38) Komisija je nadalje utvrdila da bi, ako se poduzeća koja pružaju usluge pomorskog prijevoza autoprijevoznicima budu smatrali posrednim korisnicima sustava ([6]), također trebala procijeniti kompatibilnost takve potpore u odnosu na točku 10. smjernica Unije vezane uz državne potpore za pomorski prijevoz („*pomorske smjernice*") ([7]).

(39) S obzirom na to da bi u ovom slučaju potpora dodijeljena pomorskim prijevoznicima financirala funkcioniranje postojećih ruta i potrajala duže od trogodišnjeg razdoblja predviđenog pomorskim smjernicama, Komisija je iskazala sumnju vezanu uz kompatibilnost izmijenjenog sustava i internog tržišta.

([6]) Vidi prethodni tekst, točku 33.
([7]) SL C 13, 17.1.2004., str. 3.

4. OPAŽANJA PREDMETNIH SUBJEKATA

(40) Komisija je primila zapažanja tri udruge prijevoznika, odnosno CETM, ANITA i *Short Sea Promotion Centre* (Centar za unapređenje pomorskog prometa na kratkim rutama).

(41) Predmetni subjekti uglavnom podržavaju stav Italije vezan uz gospodarski pad i opće posljedice istog na djelatnost prijevoza.

(42) Treće su strane osobito istaknule utjecaj gospodarskog pada na prijevoz unutar sektora, navodeći da je isti pridonio dodatnom razvoju intermodalnog prijevoza, kako je prvotno predviđeno.

5. PRIMJEDBE UPUĆENE OD STRANE ITALIJE

(43) Primjedbe upućene od strane Italije na odluku o pokretanju postupka sažete su u nastavku.

(44) Prije svega, Italija navodi kako su autoprijevoznici prihvatili obvezu održavanja razine prijevoza po isteku potpora u sasvim drugačijim tržišnim okvirima. S obzirom na to da tada nije bilo moguće predvidjeti obuhvat i trajanje krize, Komisija bi trebala voditi računa o iznimnim uvjetima koji su doveli do potrebe za izmjenama sustava, u skladu s upućenom obavijesti.

(45) Bilo je predviđeno postići stabilizaciju intermodalnog prijelaza u trenutku kada pomorski promet, po pitanju broja putovanja i tonaže, bude povećan za jednu trećinu tijekom 2011. u odnosu na 2007. Ova je prethodno utvrđena vrijednost procijenjena na temelju studije koju su proveli CETENA i COFIR u lipnju 2002. u sklopu „Izvanrednog programa istraživanja u cilju razvoja pomorske i riječne kabotaže".

(46) Međutim od druge polovice 2008., gospodarski pad pogodio je autoprijevoznike korisnike sustava na polovini njegove realizacije, čime je istima bilo otežano stabilizirati tražene razine intermodalnog prijevoza. Komisija bi osobito trebala voditi računa o padu broja putovanja i tonaže uzrokovanom smanjenjem broja ugovora i gospodarskim padom.

(47) Italija je u prilog objavljenoj izmjeni također istaknula da tijekom primjene izvornog sustava, proračunska dotacija nije bila potpuno iskorištena što za posljedicu ima da sredstva zatražena za objavljenu izmjenu još uvijek ulaze u okvire početnog proračuna.

(48) Komisija bi također trebala voditi računa o činjenici da niti jedan od raznih predmetnih subjekata nije uputio prijavu, kako na nacionalnoj razini, tako i na razini Europske unije, što bi trebalo promatrati kao znak nepostojanja neprikladne konkurencije.

(49) Naposljetku, Italija je izjavila kako bi kvalificiranje mogućih pogodnosti koje ova mjera predstavlja za pomorske prijevoznike kao potpore u skladu s člankom 107. UFEU-a nužno značilo da Komisija procjenjuje također i učinke mjere na druge povezane djelatnosti, kao što su održavanje luke, djelatnost pomorskih agenata i lučkih operatera. Prema talijanskim vlastima takav bi pristup bio oprečan prethodnoj praksi i zakonima.

(50) Kako bi umanjila zabrinutost Komisije vezanu za kompatibilnost objavljenog produljenja, Italija se obvezala, tijekom službenog postupka prikupljanja informacija, izmijeniti objavljenu mjeru na način da skrati trajanje produljenja s dvije na jednu godinu i da za dodatno razdoblje od jedne godine produži obvezu kontinuiranog komercijalnog upravljanja uslugama prijevoza, bez primanja subvencija.

6. PRIMJEDBE UPUĆENE OD STRANE ITALIJE O ZAPAŽANJIMA PREDMETNIH SUBJEKATA

(51) Dopisom od 16. siječnja 2013. talijanske su vlasti Komisiji predočile svoje primjedbe o zapažanjima predmetnih subjekata u okviru postupka službenog prikupljanja informacija.

(52) Talijanske vlasti podržavaju zapažanja triju prethodno navedenih udruga prijevoznika, osobito vezano za nepostojanje neprikladne konkurencije i kvalificiranje mogućih pogodnosti za poduzeća koja obavljaju pomorski prijevoz.

7. PROCJENA POTPORA

7.1. Postojanje potpora

(53) Prema članku 107. stavku 1. UFEU-a, osim odstupanja u skladu s Ugovorom, sa zajedničkim su tržištem nekompatibilne, u mjeri u kojoj utječu na razmjenu između država članica, potpore dodijeljene od strane države ili iz državnih sredstava, u bilo kojem obliku, koje potičući određena poduzeća ili određenu vrstu proizvodnje, stvaraju ili omogućavaju stvaranje nepovoljnih uvjeta za konkurenciju.

(54) Kriteriji iz članka 107., stavka 1. UFEU-a jesu kumulativni. Stoga, da bi se utvrdilo predstavlja li objavljena mjera državnu potporu u skladu sa spomenutim člankom, trebaju biti ispunjeni svi kriteriji. To znači da financijska potpora mora:

(a) biti dodijeljena od strane države ili iz državnih sredstava;

(b) poticati određena poduzeća ili vrste proizvodnje (selektivnost);

(c) predstavljati ekonomsku prednost za poduzeća korisnike;

(d) stvarati ili omogućavati stvaranje nepovoljnih uvjeta za konkurenciju ili utjecati na razmjenu između država članica.

(55) U predmetnom slučaju, javno financiranje predložene izmjene dodijeljeno je od strane države i iz državnih sredstava. Nadalje, potiče određena poduzeća te je stoga i selektivno.

(56) Komisija tvrdi kako predložena izmjena predstavlja ekonomsku prednost za autoprijevoznike uključene u poslove koji mogu ostvariti pogodnosti od sustava na način da ih s jedne strane oslobađa troškova poslovanja.

(57) Sukladno tome, Komisija navodi da tako izmijenjeni sustav, iako usmjeren izravno na autoprijevoznike, dovodi do neospornog povećanja potraživanja za određenim pomorskim uslugama, a time i do prihoda koji iz toga proizlaze. Stoga Komisija zaključuje da izmijenjeni sustav predstavlja ekonomsku prednost za poduzeća koja pružaju pomorske usluge.

(58) Naposljetku, kada potpora dodijeljena od strane neke države članice učvršćuje položaj nekog poduzeća u odnosu na druga konkurentna poduzeća u sklopu razmjene unutar Europske unije, treba smatrati da su isti pogođeni takvom potporom ([8]). Dovoljno je da korisnik potpore bude konkurentan drugim poduzećima na tržištima otvorenim za konkurenciju ([9]). U ovom slučaju, korisnici posluju tržišno se natječući s drugim poduzećima u Uniji. Iz toga proizlazi da bi objavljena mjera mogla stvoriti neprikladnu konkurenciju i utjecati na razmjenu na internom tržištu.

([8]) Vidi osobito: predmet 730/79, Philip Morris protiv Komisije, uložak 1980., str. 2671., točka 11.; predmet C-53/00, Ferring, uložak 2001., str. I-9067, točka 21.; predmet C-372/97, Italija protiv Komisije, uložak 2004., str. I-3679, točka 44.

([9]) Predmet T-214/95, Het Vlaamse Gewest protiv Komisije, uložak 1998., str. II-717.

(59) Slijedom iznijetoga, Komisija smatra da izmijenjeni sustav predstavlja potpore u skladu s člankom 107., stavkom 1. UFEU-a u odnosu na autoprijevoznike i u odnosu na poduzeća koja pružaju pomorske usluge.

7.2. **Zakonitost potpora**

(60) Mjera nije provedena prije službenog odobrenja Komisije. Komisija navodi da će potpora u okviru produljenja sustava biti isplaćena isključivo nakon odobrenja. Talijanske vlasti stoga su izvršile svoju obvezu obustave prema članku 108., stavku 3. UFEU-a.

(61) Isto tako, budući da se objavljeno produljenje odnosi na već proteklo vremensko razdoblje, Komisija navodi da se bilo kakvo povećanje potraživanja pomorskih usluga koje bi bilo posljedica sustava već neosporno pokazalo u trenutku realizacije samih usluga.

7.3. **Kompatibilnost potpora**

(62) Komisija navodi da se jedina izmjena prethodnog sustava odnosi na produljenje vremenskog roka i iz toga proizašlo dodatno financiranje. Niti jedna dodatna mjera neće biti predmet subvencija u kontekstu produljenja. Svi drugi elementi ostali su nepromijenjeni u odnosu na sustav koji je Komisija ocijenila u svojoj odluci iz 2005.

(63) U sklopu postupka službenog prikupljanja informacija, Italija se obvezala smanjiti trajanje produljenja s dvije na jednu godinu. Nadalje, obvezala se za razdoblje od jedne dodatne godine produžiti obvezu kontinuiranog komercijalnog upravljanja uslugama prijevoza, bez primanja subvencija.

(64) Točkom 10. pomorskih smjernica definirani su razni kriteriji ocjenjivanja kompatibilnosti mjere usmjerene na unapređenje intermodalnog lanca i smanjenja cestovnih prometnih gužvi. Međutim, u ovom slučaju, Komisija smatra da ti uvjeti moraju biti procijenjeni u svjetlu posebnih okolnosti predmetnog slučaja (izmjena postojećeg sustava već izravno odobrenog u skladu s člankom 107., stavkom 3., točkom c) UFEu-a), te imajući u vidu posebnu situaciju koja je znatno izmijenila kontekst tržišta koji je postojao u trenutku prvotnog odobrenja sustava od strane Komisije.

7.3.1. *Prvi uvjet: potpora ne smije trajati duže od tri godine, a odnosi se na financiranje pomorskih usluga koje povezuju luke smještene na području zemalja članica*

(65) U predmetnom slučaju, Italija je iznijela dovoljno dokaza o činjenici da je gospodarska kriza osjetno utjecala na funkcioniranje usluga prijevoza, zbog čega obveza korisnika potpora da komercijalno upravljaju predmetnim uslugama nakon razdoblja financiranja od tri godine ne može biti realizirana ([10]). Nadalje, Italija se obvezala za razdoblje od jedne godine produžiti uvjet komercijalnog upravljanja uslugama. Također je neosporno da sustav ima za cilj financiranje pomorskih usluga koje povezuju luke Europske unije.

(66) Stoga, iako je ukupno trajanje izmijenjenog sustava četiri godine, Komisija smatra da je, u svjetlu posebnih okolnosti predmetnog slučaja, opravdano takvo ograničeno produljenje smatrati sukladnim prethodno navedenom uvjetu.

7.3.2. *Drugi uvjet: usluga mora omogućiti da prijevoz (u osnovi prijevoz robe) koji se obavlja cestovnim putem bude u potpunosti ili djelomično obavljen morskim putem, bez odstupanja pomorskog prometa sa zadanog pravca što bi bilo suprotno interesima Unije*

(67) Kako je gore navedeno, subvencionirani sustav služi kao potpora pomorskom prijevozu te ide u prilog troškovima poslovanja koji se odnose na pomorski promet robe.

(68) Komisija vodi računa također i o relativno skromnoj dotaciji predviđenoj za objavljenu izmjenu.

(69) Komisija stoga smatra da mjera služi za realizaciju cilja Europske unije te da moguća neprikladna konkurencija uzrokovana potporama treba biti nadoknađena širim rasponom pogodnosti koje će sustav donijeti omogućavajući prebacivanje prometa robe s cestovnih na pomorske rute, na taj način potičući modalni prijelaz na održiviji sustav prijevoza. Komisija, dakle, smatra da

([10]) U tom smislu treba napomenuti kako postoji neslaganje između pomorskih smjernica i smjernica Unije za državne potpore poduzećima koje obavljaju željeznički prijevoz (SL C 184, 22.7.2008., str. 13.), gdje zbog analognih sustava usmjerenih promoviranju intermodalnog prijelaza s cestovnog na željeznički prijevoz nije propisana granica od tri godine. Stoga će prilikom revidiranja pomorskih smjernica, Komisija navesti da, pod određenim okolnostima, državne potpore pomorskom prometu na kraćim rutama mogu biti proglašene kompatibilnima u razdoblju dužem od tri godine.

se predmetna izmjena odnosi na sustav potpora koje omogućavaju da cestovni promet bude u cijelosti ili djelomično obavljan morskim putem te da ne postoje odstupanja pomorskog prometa sa zadanog pravca što bi bilo suprotno interesima Unije.

7.3.3. *Treći uvjet: potpora se mora odnositi na provedbu detaljnog projekta s prethodno definiranim utjecajem na okoliš, koji uvodi novu rutu ili predstavlja poboljšanje usluga na već postojećoj ruti, povezujući pri tom, ako je potrebno, razne brodare. Jedna linija ne može biti predmet više od jednog financiranog projekta koji ne može biti obnovljen, produljen ili ponovljen*

(70) Potpora je izračunata na način da pružateljima pomorskih usluga naknadi vanjske troškove koji nisu uključeni u konkurentne usluge cestovnog prijevoza. Iznos naknade za svako pojedino odgovara razlici između vanjskih troškova cestovnog i pomorskog prometa. Ta je razlika izračunata na temelju ažurirane studije koju je provela udruga „Amici della terra". Čimbenici koji su uzeti u obzir jesu staklenički plinovi, zagađenje atmosfere, buka, prometne gužve i nesreće. Komisija napominje da rezultati studije jasno pokazuju da ovaj intermodalni projekt more – kopno donosi značajne uštede u pogledu vanjskih troškova.

(71) Komisija smatra da se predviđena razina potpora temelji na razložnoj usporednoj analizi vanjskih troškova dva načina prijevoza te da je ograničena na iznos potreban za poticanje prijelaza na pomorske usluge. Potpora se stoga odnosi na provedbu detaljnog projekta s prethodno utvrđenim utjecajem na okoliš.

(72) Što se tiče uvjeta prema kojem projekt mora uključivati samo *nove rute ili unapređenje postojećih usluga*, Komisija navodi da je sustav već bio izravno odobren u skladu s člankom 107., stavkom 3., točkom c) UFEU-a. Stoga procjena objavljenog produljenja sustava, imajući u vidu ovaj uvjet pomorskih smjernica, nije relevantna, s obzirom na to da će se izmjena nužno primjenjivati na rute koje su već bile financirane u okviru postojećeg sustava.

(73) Kao i u početnom sustavu, korisnici će moći slobodno odabrati najpovoljniju pomorsku liniju i najkonkurentnijeg pružatelja usluga za svaku prethodno utvrđenu rutu. Te odredbe jamče da će se sa svim pružateljima pomorskih usluga postupati bez diskriminacije. Stoga, Komisija smatra da je taj uvjet ispunjen.

7.3.4. *Četvrti uvjet: potpora mora uključivati pokriće troškova poslovanja predmetne usluge do 30 %*

(74) Subvencija dogovorena za odabrane projekte ograničena je na 30 % troškova poslovanja.

7.3.5. *Peti uvjet: potpora mora biti dodijeljena na temelju transparentnih kriterija primijenjenih na način koji nije diskriminirajući za brodare registrirane u Uniji. U pravilu, potpora mora uključivati projekt odabran od strane vlasti države članice putem javnog natječaja u skladu s primjenjivim propisima Unije*

(75) Komisija navodi da su kriteriji primijenjeni za dodjelu potpore transparentni te da brodari Unije nisu diskriminirani.

7.3.6. *Šesti uvjet: usluga koja je predmet projekta mora biti komercijalno isplativa nakon razdoblja primjene javnih potpora*

(76) Kako je prethodno navedeno, gospodarski pad onemogućio je autoprijevoznicima da stabiliziraju ostvarene razine intermodalnog prijevoza. Zato nije bilo moguće ostvariti prihode od projekata nakon tri godine subvencioniranja. Međutim, Komisija ima u vidu činjenicu da se Italija obvezala za razdoblje od jedne dodatne godine produžiti obvezu korisnika da uslugama upravljaju na komercijalni način, po isteku četiri godine subvencioniranja. Stoga Komisija smatra da je taj uvjet ispunjen.

7.3.7. *Sedmi uvjet: potpora se ne smije kombinirati s naknadama javnih službi (obveze ili ugovor)*

(77) Kako je već navedeno, potpora se ne može kombinirati s naknadama javnih službi.

8. **ZAKLJUČAK**

(78) Komisija stoga zaključuje da je izmjena sustava u obliku produljenja od jedne godine kompatibilna s internim tržištem u skladu s člankom 107., stavkom 3., točkom c) UFEU-a.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Mjera koju Italija namjerava provesti na temelju članka 2., stavka 250., zakona od 23. prosinca 2009., br. 191 i dekreta Ministarstva infrastrukture i prijevoza od 31. siječnja 2011., u cilju razvoja logističkih lanaca i poboljšanja intermodalnosti, kompatibilna je s internim tržištem u skladu s člankom 107., stavkom 3., točkom c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Slijedom iznijetoga, odobrena je provedba spomenute mjere.

Članak 2.

Republika Italija primatelj je ove odluke.

Sastavljeno u Bruxellesu 17. srpnja 2013.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik