HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2013. július 17.)

az Olaszország által a logisztikai láncok fejlesztése és az intermodalitás korszerűsítése céljából végrehajtani tervezett SA.33412 (12/C) (ex 11/N) sz. állami támogatásról

(az értesítés a C(2013) 4392. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/487/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre (EUMSZ) és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és ezen észrevételek figyelembevételével [1],

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2011. július 27-én az olasz hatóságok elektronikus bejelentés útján tájékoztatták a Bizottságot arról, hogy az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerint meg kívánják hosszabbítani a nehéz tehergépjárműveknek a közutakról tengerre történő átirányítását ösztönző támogatási programot. Ezt a bejelentést a Bizottság az SA.33412. ügyszámon iktatta.

(2) A Bizottság szolgálatai és Olaszország képviselői között 2011. szeptember 14-én találkozóra került sor, amelyet követően a Bizottság a bejelentett módosításról 2011. szeptember 23-án, 2011. december 9-én, 2012. március 7-én és 2012. május 16-án további tájékoztatást kért. Az olasz hatóságok 2011. október 19-én, 2011. november 9-én, 2012. január 11-én, 2012. március 19-én és 2012. június 12-én rendelkezésre bocsátották a kért információkat.

(3) A Bizottság 2012. július 25-én kelt levelében tájékoztatta Olaszországot arról, hogy a logisztikai láncok fejlesztését és az intermodalitás korszerűsítését célzó program módosítása tekintetében az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárás megindítása mellett döntött.

(4) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [2]. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy tegyék meg észrevételeiket.

(5) Olaszország az eljárást megindító határozattal kapcsolatos észrevételeit 2012. augusztus 9-i levelében küldte meg.

(6) Az érdekelt felek a 2012. október 15-i, 30-i és 31-i leveleikben küldték meg észrevételeiket az eljárást megindító határozattal kapcsolatban. A Bizottság ezeket az észrevételeket 2012. december 19-én továbbította Olaszországnak, lehetőséget biztosítva számára a válaszadáshoz. Olaszország észrevételei 2013. január 16-án kelt levelében érkeztek meg.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. Háttér

(7) Az intézkedés a nehéz tehergépjárműveknek a közutakról tengerre történő átirányítását ösztönző állami támogatási program módosításáról rendelkezik. A támogatást azon közúti teherfuvarozó vállalkozások számára nyújtják, amelyek a közúti szállítás helyett a már meglévő vagy új tengeri útvonalakat veszik igénybe.

(8) Az eredeti támogatási programot a Bizottság 2005. április 20-án engedélyezte a 2007. január 1. és 2009. december 31. közötti három éves időszakra (a továbbiakban: a 2005. évi határozat) [3].

(9) E program alapján a támogatásban részesülő közúti teherfuvarozó vállalkozások kötelesek voltak a támogatott időszakéval azonos számban igénybe venni az útvonalakat, illetve azonos mennyiségű áru szállítását fenntartani a program lejártát követő további három évben [4].

[1] HL C 301., 2012.10.5., 49. o.

[2] Lásd az 1. lábjegyzetet.

[3] 496/2003. sz. állami támogatás, HL C 79., 2006.4.1., 26. o.

[4] Lásd a 2005. évi határozat (7), (21), (28) és (29) preambulumbekezdéseit.

(10) A 2005. évi határozat (26) preambulumbekezdése arra kötelezi az olasz hatóságokat, hogy rendszeresen tegyenek jelentést a Bizottságnak a támogatás alakulásáról, valamint a közlekedéspolitikára és a környezetre gyakorolt hatásáról.

(11) Az olasz hatóságok a Bizottságnak végrehajtási jelentést küldtek, melyben ismertették a 2007–2009 közötti időszakra vonatkozó legfőbb piaci trendeket, és hangsúlyozták, hogy két évvel szükséges meghosszabbítani az eredeti programot.

(12) A jelentés *többek között* rámutatott arra, hogy:

(a) a ténylegesen nyújtott támogatás teljes összege kevesebb volt a 2005. évi határozatban allokált és engedélyezett összegnél;

(b) ebben az időszakban folyamatosan nőtt a belföldi útvonalak igénybevételének gyakorisága, lásd lent:

Gyakoriság	2007	2008	2009
Belföldi útvonalak	325 819	349 406	372 110
Uniós útvonalak [1]	136 030	139 722	107 203
Összesen	461 849	489 128	479 313

[1] A legtöbb esetben Spanyolország volt a célország és a kiindulási ország.

Az olasz hatóságok által nyújtott információ szerint az uniós útvonalak 2009-ben regisztrált igénybevétele számának csökkenése (ami közvetve a közforrásokból származó hozzájárulások szintjének csökkenését eredményezte) közvetlen következménye a gazdasági válságnak, mely jelentős hatást gyakorolt a piacra.

(c) Az áruszállítási volumen hasonló trendet követ, vagyis a belföldi útvonalakon stabil növekedést, az Unión belüli útvonalakon csökkenést mutat. Az áruszállítás összvolumene ugyanakkor folyamatosan növekedett a referenciaidőszakban.

(d) 2010-ben a becslések szerint összesen 564 519 alkalommal vették igénybe az útvonalakat.

2.2. **A támogatási program célkitűzése**

(13) Amint az a (3) preambulumbekezdésben is szerepel, a program célja előmozdítani a modális váltást a közúti teherfuvarozásról a tengeri teherfuvarozásra.

2.3. **Nemzeti jogalap**

(14) A támogatási program a következőkön alapul:

(a) A 2002. november 22-i 265. sz. törvénnyel módosított, 2002. szeptember 24-i 209. sz. törvényerejű rendelet 3. cikke (2) bekezdésének c) pontja.

(b) Az Olasz Köztársaság elnökének 2006. április 11-i 205. sz. rendelete.

(c) A 2009. december 23-i 191. sz. törvény 2. cikkének (250) bekezdése.

(d) Az olasz Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2011. január 31-i, a program 2010-ig való meghosszabbítását jóváhagyó rendelete. A Bizottság jóváhagyásától függő, 2011. évre szóló megfelelő rendeletről már megállapodás született. Ugyanakkor Olaszország a hivatalos vizsgálati eljárás alatt a meghosszabbítás időtartamát egy évvel csökkentette.

2.4. **Költségvetés**

(15) A tervezett módosítás teljes költségvetése 60 millió EUR (2010-re 30 millió EUR, 2011-re 30 millió EUR).

2.5. **Időtartam**

(16) Az olasz hatóságok bejelentették a program módosítását, amely szerint a program időtartamát két évvel meghosszabbították (2010 és 2011). Az olasz hatóságok megerősítették, hogy még nem fizettek ki támogatást a 2010-ben és 2011-ben nyújtott tengeri közlekedési szolgáltatásokért, és azt is, hogy az intézkedést csak a Bizottság általi engedélyezést követően fogják végrehajtani.

2.6. **Az állami támogatási program módosításai**

(17) Az olasz hatóságok által bejelentett módosítások a következőkre irányulnak:

(a) a támogatási program meghosszabbítása 2010-re és 2011-re,

(b) 60 millió EUR összegű új teljes költségvetés, vagyis a meghosszabbítás mindegyik évében 30 millió EUR.

(18) A hivatalos vizsgálati eljárás alatt Olaszország vállalta, hogy a meghosszabbítást két évről egy évre csökkenti.

(19) Az olasz hatóságok megerősítették, hogy a meghosszabbítás alatt nem hajtanak végre a 2005. évi határozattal engedélyezetteken kívül további intézkedéseket.

2.7. **A módosítás indokai**

(20) Az olasz hatóságok kifejtették, hogy a gazdasági válság veszélyeztette az eredeti program keretében megvalósított módozatváltás stabilizálására irányuló, valamint a támogatott útvonalak további fejlesztését célzó tervezett célkitűzések megvalósítását.

(21) A hivatalos vizsgálati eljárás folyamán Olaszország azt is vállalta, hogy egy évvel meghosszabbítja a szállítási szolgáltatások – támogatás nélküli – kereskedelmi alapú üzemeltetésének folytatására vonatkozó kötelezettséget.

2.8. **Támogatáshalmozás**

(22) Megengedett az ugyanezt a célt szolgáló regionális támogatásokkal való halmozás az összes szállítási költség legfeljebb 30 %-áig.

2.9. **Kedvezményezettek**

(23) A program keretében valamennyi uniós közúti teherfuvarozó – ideértve a teherfuvarozók időszakos vagy állandó csoportosulásait és szövetségeit – kérhet támogatást, amennyiben járműveiket és vontatórészeiket (akár vezetővel, akár vezető nélkül) az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium rendeletében meghatározott hajózási útvonalakat igénybe vevő teherhajókon szállítják.

2.10. **A támogatás formája és a támogatási intenzitás**

(24) A támogatás formája vissza nem térítendő támogatás, melynek mértéke megegyezik a tengeri szállítás és a közúti szállítás külső költségei közötti különbséggel.

(25) Ezt a különbséget az „Amici della terra” (A Föld Barátai) aktuális tanulmánya alapján számítják ki ([5]). A számításokhoz figyelembe vett tényezők a következők: üvegházhatású gázok, légköri szennyezés, zaj, torlódások és balesetek. A tanulmányt az Ecobonus program alkalmazása első időszakának eredményei alapján aktualizálták. 411 millió EUR megtakarítást eredményezett, hogy az alacsonyabb társadalmi és a környezeti költségekkel járó tengeri autópályákat vették igénybe a közúti teherszállítással szemben.

(26) Az elemzés szerint egy megrakott, 14 méter hosszú nehéz tehergépjármű, mely közúton 100 kilométert tesz meg, kb. 212,58 EUR külső költséget generál, míg a tengeren megtett 100 kilométer külső költsége kb. 79,37 EUR. Egy 100 kilométeres szakaszon a különbség 133,21 EUR. Ezen átlag alapján határozzák meg a közúti teherfuvarozókra alkalmazandó engedményeket, amikor a kiválasztott hajózási útvonalakat vesznek igénybe. Az összeget hozzáigazítják az útvonalakon azonosított specifikus piaci feltételekhez.

([5]) Lombard P.L. és Malocchi A., Hajózás és környezet – összehasonlítás más szállítási módok külső költségeivel (Navigation and environment – a comparison with the external costs of other transport modes) Milánó, Franco Angeli. E tekintetben a Bizottság hangsúlyozza, hogy a különböző szállítási módok külső költségeinek kiszámítására más módszerek is vannak, pl. a Bizottság által a Marco Polo projektekre alkalmazott módszer: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

2.11. **Az eljárás**

(27) A program meghatározza, hogy a kedvezményezetteknek évente hányszor kell igénybe venniük a kiválasztott útvonalakat. A támogatást kérelmező vállalkozásoknak egy adott útvonalat évente legalább 80-szor kell igénybe venniük.

(28) Az alaptámogatás mellett bónuszt kapnak azok a vállalkozások, amelyek egy adott hajózási útvonalat évente több mint 1 600-szor vesznek igénybe. Ettől függetlenül nem léphető túl a maximum 30 %-os támogatási intenzitás. Az extra támogatás célja, hogy ösztönözze a vállalkozások szövetségekbe tömörülését és hogy növelje a teherszállító hajók kihasználtságát.

(29) A támogatható tengeri útvonalakat miniszteri rendeletben határozzák meg a következő feltételek alapján:

(a) a tengeri útvonal alkalmassága arra, hogy a forgalom jelentős részét áthelyezze a közutakról a tengeri útvonalakra,

(b) a tengeri útvonal alkalmassága a torlódások csökkentésére az olaszországi úthálózatban,

(c) a forgalom közutakról tengeri útvonalakra való áthelyezésének előreláthatóan környezeti javulással kell járnia.

(30) A kiválasztott új tengeri útvonalak azok az útvonalak, amelyek tengeri kiszolgálása jelenleg nem megfelelő.

(31) A támogatási kérelmeknek tartalmazniuk kell a kedvezményezettek arra vonatkozó vállalását, hogy a program lejártát követő további három évben ugyanannyiszor veszik igénybe az útvonalakat, illetve azonos mennyiségű árut szállítanak, mint a támogatott időszakban. Amíg a Bizottság a szóban forgó intézkedést vizsgálta, Olaszország egy évvel meghosszabbította a fent említett három éves időszakot.

(32) A támogatást csak azzal a feltétellel nyújtják, ha a díjakat az inflációs rátának megfelelően változatlan szinten tartják.

(33) A támogatás visszamenőlegesen is nyújtható a releváns dokumentumok megvizsgálását követően, a kifejezetten erre a célra rendelkezésre bocsátott és allokált összeg keretein belül. Amennyiben a nyújtandó támogatás meghaladja a szóban forgó évre rendelkezésre álló összeget, a hozzájárulásokat külön miniszteri rendelet határozza meg.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKOLÁSA

3.1. A támogatás megléte

(34) Az eljárást megindító határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy a módosított program előnybe hozta a közúti teherfuvarozókat és ezen a szinten az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást képez.

(35) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a közúti teherfuvarozóknak tengeri szállítást nyújtó hajózási társaságok is részesülhetnek közvetett előnyben a módosított program eredményeként.

3.2. A támogatás összeegyeztethetősége

(36) Ami a módosított program összeegyeztethetőségét illeti, a Bizottság az eredeti programot a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánította az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján.

(37) A Bizottság továbbá megállapította, hogy a program bejelentett módosítása sérti a 2005. évi határozatban foglalt feltételeket, amelyek szerint az eredetileg jóváhagyott program kedvezményezettjei közé tartozó közúti teherfuvarozók kötelesek – támogatás nélkül – a támogatott időszakéval azonos számban igénybe venni az útvonalakat, illetve azonos mennyiségű áru szállítását fenntartani a támogatás lejártát követő további három évben.

(38) A Bizottság azt is megállapította, hogy ha a közúti teherfuvarozóknak tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó hajózási társaságokat közvetett kedvezményezetteknek kell tekinteni ([6]), a Bizottságnak e támogatás összeegyeztethetőségét a tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás 10. pontja alapján is értékelnie kell ([7]).

(39) Mivel ebben ez esetben a hajózási társaságoknak nyújtott támogatás már meglévő útvonalak működtetését finanszírozná a három éves időszakon túl, a Bizottság kétségesnek találta a módosított program belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

([6]) Lásd a (33) preambulumbekezdést.
([7]) HL C 13., 2012.10.5., 3. o.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(40) A Bizottság a következő három teherfuvarozói szövetségtől kapott észrevételeket: CETM, ANITA és a Short Sea Promotion Centre.

(41) Az érdekelt felek alapvetően támogatták Olaszország gazdasági válsággal és annak szállítási tevékenységekre gyakorolt általános hatásaival kapcsolatos álláspontját.

(42) A harmadik felek különösen a gazdasági válság közlekedési ágazatra gyakorolt hatását hangsúlyozták, mely annyira nagymértékű volt, hogy megakadályozta az intermodális forgalom eredetileg tervezett fejlődését.

5. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

(43) Olaszország eljárást megindító határozattal kapcsolatos észrevételeit az alábbiakban foglaljuk össze.

(44) Először is Olaszország azzal érvelt, hogy a közúti teherfuvarozók teljesen más piaci kontextusban vállaltak kötelezettséget arra, hogy a program időtartamának lejárta után fenntartják a forgalom szintjeit. Mivel abban az időben nem lehetett előrelátni a válság nagyságrendjét és időtartamát, a Bizottságnak figyelembe kell vennie azokat a kivételes körülményeket, melyek szükségessé tették a program bejelentésnek megfelelő módosítását.

(45) Az előrejelzések szerint az intermodális váltás akkor stabilizálódik, mihelyst a tengeri forgalom az útvonalak igénybevételének számát és a kihasználtságot tekintve 2007-hez képest 2011-re egyharmadával nő. Ezt a célt a CETENA és a COFIR által 2002 júniusában elvégzett tanulmány alapján határozták meg, mely részét képezte „a tengeri és folyami hajózás fejlesztésére irányuló különleges kutatási programnak”.

(46) Azonban a 2008 második felében kezdődő gazdasági válság a program végrehajtási időszakának felében sújtotta a programban résztvevő teherfuvarozó vállalkozásokat, ami megnehezítette számukra az elért intermodális forgalom elért szintjeinek stabilizálását. A Bizottságnak különösen figyelembe kell vennie, hogy a szerződések számának gazdasági válság okozta csökkenése miatt csökkent az útvonalak igénybevételének száma és a kihasználtság.

(47) Másodszor Olaszország, a bejelentett módosítást alátámasztandó, rámutatott arra, hogy nem használták fel az eredeti program teljes költségvetését, ami azt jelenti, hogy a bejelentett módosításhoz szükséges források nem lépik túl az eredeti költségvetés keretét.

(48) Harmadszor, a Bizottságnak figyelembe kell vennie, hogy nem érkezett panasz egyetlen érdekelttől sem – sem nemzeti, sem uniós szinten. Ez azt jelzi, hogy nem került sor a verseny indokolatlan torzulására.

(49) Végezetül Olaszország azzal érvelt, hogy amennyiben az intézkedés tengerhajózási társaságokat érintő potenciális hatásai az EUMSZ 107. cikke értelmében vett támogatásnak minősülnek, az szükségszerűen azt jelentené, hogy a Bizottságnak értékelnie kell az intézkedés más olyan kapcsolódó tevékenységekre gyakorolt hatásait, mint a dokkok karbantartása, a hajózási ügynökök és a kikötő-üzemeltetők tevékenységei. Az olasz hatóságok szerint az ilyen gyakorlat ellentétes volna a korábbi gyakorlattal és esetjoggal.

(50) A bejelentett meghosszabbítás összeegyeztethetőségével kapcsolatos bizottsági aggályok eloszlatása érdekében Olaszország a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán vállalta, hogy a bejelentett intézkedést a következőképpen módosítja: a meghosszabbítás két éves időtartamát egy évre csökkentette, és ennek megfelelően egy további évvel meghosszabbította a szállítási szolgáltatások – támogatás nélküli – kereskedelmi üzemeltetését.

6. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATOSAN

(51) Az olasz hatóságok a hivatalos vizsgálati eljárás keretében 2013. január 16-i levelükben küldték meg a Bizottságnak észrevételeiket az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatban.

(52) Az olasz hatóságok alátámasztották a fent említett három szállítási szövetség észrevételeit, különösen a hajózási társaságoknak nyújtott potenciális előny minősítésére és az arra vonatkozókat, hogy nem áll fenn a verseny indokolatlan torzulása.

7. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

7.1. A támogatás megléte

(53) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(54) A 107. cikk (1) bekezdésében foglalt feltételek kumulatívak. Ezért annak meghatározása érdekében, hogy a bejelentett intézkedés állami támogatást képez-e az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében, az összes feltételnek teljesülnie kell. Ahhoz, hogy a pénzügyi támogatás állami támogatásnak minősüljön, a pénzügyi támogatást

(a) az államnak kell nyújtania vagy állami forrásokból kell származnia,

(b) előnyben kell részesítenie bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését (szelektivitás);

(c) a kedvezményezett vállalkozásoknak gazdasági előnyt kell nyújtania,

(d) torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie és befolyásolnia kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(55) Ebben az esetben a tervezett módosítás közfinanszírozását az állam nyújtja és állami forrásokból származik. Az intézkedés szelektív, mivel csupán bizonyos vállalkozásokat részesít előnyben.

(56) A Bizottság úgy véli, hogy a tervezett módosítás gazdasági előnyt nyújt a program alapján támogatásra jogosult szállítási műveleteket végző közúti teherfuvarozóknak, mivel mentesíti őket a működési költségeik egy része alól.

(57) A Bizottság azt is megállapítja, hogy a módosított program, bár közvetlenül a közúti teherfuvarozókat célozza, kétségtelenül növeli a bizonyos tengeri szolgáltatások iránti keresletet, és ebből adódóan az ilyen szolgáltatásokat nyújtók bevételét. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a módosított program gazdasági előnyt nyújt a tengeri közlekedési vállalkozásoknak.

(58) Végezetül, ha az állam által nyújtott támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más versenyző vállalkozásokéhoz képest az Unión belüli kereskedelemben, az utóbbiakat a támogatás által érintett vállalkozásoknak kell tekinteni ([8]). Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitott piacon más vállalkozásokkal versenyez ([9]). Ebben az esetben a kedvezményezettek versenyben állnak az Unió más vállalkozásaival. A bejelentett intézkedés ezért torzíthatja a versenyt és érintheti a kereskedelmet a belső piacon.

([8]) Lásd különösen a 730/79. sz. Philip Morris kontra Bizottság ügy [1980] EBHT 2671.o., 11. pontját, a C-53/00. sz. Ferring ügy [2001] EBHT I-9067, 21. pontját, és a C -372/97 sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben hozott ítélet [EBHT 2004., I-3679. o.] 44. pontját.

([9]) T-214/95 sz., Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság ügy (EBHT 1998., II-717.o.)

(59) E megállapítások alapján a Bizottság úgy véli, hogy a módosított támogatási program az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett támogatást tartalmaz a közúti teherfuvarozó vállalkozások és tengeri közlekedési vállalkozások tekintetében egyaránt.

7.2. **A támogatás jogszerűsége**

(60) Az intézkedést nem hajtották végre a Bizottság hivatalos jóváhagyása előtt. A Bizottság figyelembe veszi, hogy a meghosszabbított program keretében a támogatást csak a Bizottság jóváhagyását követően fizetik ki. Az olasz hatóságok emiatt teljesítették az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti felfüggesztési kötelezettségüket.

(61) Ugyanakkor, mivel a bejelentett meghosszabbítás egy már lejárt időszakra vonatkozik, a Bizottság úgy véli, hogy a tengeri szolgáltatások iránti keresletnek a programnak betudható növekedésére akkor került sor, amikor a szolgáltatásokat igénybe vették.

7.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(62) A Bizottság megállapítja, hogy az előző program módosítása kizárólag az időbeni meghosszabbításra és az ennek megfelelő további finanszírozásra vonatkozik. A meghosszabbítás alatt nem támogatnak további intézkedéseket. Az összes többi elem megegyezik a Bizottság által a 2005. április 20-i határozatában értékelt program elemeivel.

(63) A hivatalos vizsgálati eljárás keretében Olaszország vállalta, hogy a meghosszabbítás időtartamát két évről egy évre csökkenti. Olaszország azt is vállalta, hogy egy további évvel meghosszabbítja a szállítási szolgáltatások – támogatás nélküli – kereskedelmi üzemeltetésének folytatására vonatkozó kötelezettséget.

(64) A tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás 10. pontja számos feltételt határoz meg az intermodális lánc javítására és a közúti torlódások megszüntetésére kidolgozott intézkedés összeegyeztethetőségének értékelésére. Ebben az esetben a Bizottság azonban úgy véli, hogy ezen feltételeket értékelésekor figyelembe kell venni ennek az esetnek a különleges körülményeit (az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint már közvetlenül jóváhagyott létező támogatási program módosítása), és azt, hogy a támogatás Bizottság általi első jóváhagyása idején fennálló piaci feltételek azóta jelentősen megváltoztak.

7.3.1. *Első feltétel: A támogatás időtartama nem haladhatja meg a három évet, és célja a tagállamok területén található kikötők közötti összeköttetést biztosító tengeri közlekedési szolgáltatások finanszírozása*

(65) Olaszország ebben az esetben megfelelően bizonyította, hogy a gazdasági válság jelentősen érintette a szállítási szolgáltatások nyújtását, aminek eredményeként a kedvezményezettek nem tudták teljesíteni az arra vonatkozó vállalásukat, hogy a három éves eredeti finanszírozási időszakot követően folytatják a szolgáltatások kereskedelmi alapú nyújtását ([10]). Olaszország emellett vállalta, hogy egy további évvel meghosszabbítja a szolgáltatások kereskedelmi alapú nyújtására vonatkozó követelményt. Emellett a program kétségtelenül az uniós kikötőket összekapcsoló tengeri közlekedési szolgáltatásokat finanszírozza.

(66) Ezért, még ha a módosított program teljes időtartama négy év is, a Bizottság úgy véli, hogy ennek az esetnek a különleges körülményei indokolják, hogy a korlátozott meghosszabbítás teljesíti a fenti feltételt.

7.3.2. *Második feltétel: A szolgáltatásnak olyan természetűnek kell lennie, hogy lehetővé tegye a közúton történő (főként áru-) szállítás tengeri útra való teljes vagy részleges áthelyezését anélkül, hogy – a közös érdekekkel ellentétben – tengeri szállítást terelne el*

(67) A fentiek alapján a támogatott program célja, hogy támogassa a tengeri teherszállítást azáltal, hogy hozzájárul a tengeri teherszállításhoz kapcsolódó működési költségekhez.

(68) A Bizottság figyelembe veszi a bejelentett módosításra előirányzott, viszonylag visszafogott költségvetést.

(69) A Bizottság ez alapján megállapítja, hogy az intézkedés elősegíti egy uniós célkitűzés megvalósítását, és azt, hogy a versenynek a támogatás okozta potenciális torzulását kiegyenlíti azáltal, hogy a program a teherszállítási forgalom közutakról vízi utakra való átirányítása révén jóval nagyobb előnyöket biztosít, elősegítve ezáltal a modális váltást egy fenntarthatóbb közlekedési rendszer felé. A Bizottság ezért elégedett azzal, hogy a szóban

([10]) A Bizottság ezzel a ponttal kapcsolatban megjegyzi, hogy eltérés van a tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás és a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás (HL C 184., 2008.7.22., 13.o.) között, amely a közúti szállításról a vasúti szállításra való intermodális áttérést előmozdító hasonló programokra nem ír elő három éves határidőt. Ezért a Bizottság a tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás felülvizsgálata során pontosan meg fogja határozni, hogy bizonyos körülmények között a rövid távú tengeri járatoknak nyújtott állami támogatás összeegyeztethetőnek nyilvánítható egy három évnél hosszabb időszakra.

forgó módosítás egy olyan támogatási programra irányul, amely lehetővé teszi, hogy a közúton történő szállítás tengeri útra való teljes vagy részleges áthelyezését anélkül, hogy – a közös érdekekkel ellentétben – tengeri szállítást terelne el.

7.3.3. *Harmadik feltétel: A támogatásnak egy részletes, előre meghatározott környezeti hatásokkal járó projekt végrehajtására kell irányulnia, amely új útvonalon, vagy egy létező útvonalon nyújtott szolgáltatások javítására irányul, és amennyiben szükséges, több hajótulajdonos bevonása mellett. Továbbá egy útvonalon csak egy projekt finanszírozható, a kérdéses projekt nem újítható, nem hosszabbítható, illetve nem ismételhető meg*

(70) A támogatást úgy számították ki, hogy kompenzálja a tengeri közlekedési szolgáltatást nyújtókat azokat a külső költségekért, amelyek a közúti teherfuvarozókkal való versenyben keletkeznek. Az útvonal igénybevételére nyújtandó támogatás összege megegyezik a tengeri szállítás és a közúti szállítás külső költségei közötti különbséggel, amit az „Amici della terra" aktualizált tanulmánya alapján számítanak ki. A számításokhoz figyelembe vett tényezők a következők: üvegházhatású gázok, légköri szennyezés, zaj, torlódások és balesetek. A Bizottság megjegyzi, hogy a tanulmány megállapításai egyértelműen bizonyítják, hogy az említett intermodális tengeri-közúti projekt a külső költségek tekintetében jelentős megtakarításokat eredményez.

(71) A Bizottság úgy véli, hogy a támogatás tervezett mértéke mindkét szállítási mód külső költségeinek ésszerű összehasonlító elemzésére épül, és hogy a tengeri közlekedési szolgáltatásokra való váltás ösztönzéséhez szükséges összegre korlátozódik. A támogatás egy előre meghatározott környezeti hatású, részletes projekt végrehajtására irányul.

(72) Tekintettel arra a feltételre, hogy a projekt csak új útvonalakra vagy meglévő szolgáltatások fejlesztésére irányul, a Bizottság megállapítja, hogy a programot az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint már közvetlenül jóváhagyták. Ezért a program bejelentett meghosszabbításának az iránymutatás eme feltétele szerinti értékelése nem releváns, mivel a módosítás szükségszerűen olyan útvonalakra lesz alkalmazandó, amelyeket a létező program keretében már finanszíroztak.

(73) Az eredeti programnak megfelelően a kedvezményezettek minden egyes kiválasztott útvonalat illetően szabadon választhatnak a legelőnyösebb tengeri útvonal és a legversenyképesebb üzemeltető között. Ezek a rendelkezések biztosítják a hajózási társaságokkal szembeni megkülönböztetés-mentes bánásmódot. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ez a feltétel teljesül.

7.3.4. *Negyedik feltétel: A támogatás célja, hogy fedezze a szóban forgó szolgáltatás működési költségeinek legfeljebb 30 %-át*

(74) A kiválasztott projekteknek nyújtott támogatás a működési költségek 30 %-ára korlátozódik.

7.3.5. *Ötödik feltétel: A támogatást átlátható feltételek alapján, megkülönböztetéstől mentesen kell nyújtani a Közösség területén letelepedett hajótulajdonosoknak. A támogatást rendszerint a tagország hatóságai által a hatályban lévő közösségi szabályoknak megfelelő pályázati felhívás útján kiválasztott projektre kell megadni*

(75) A Bizottság megállapítja, hogy a támogatás odaítélésére alkalmazott feltételek átláthatók, és hogy az uniós hajótulajdonosokat nem különböztették meg.

7.3.6. *Hatodik feltétel: A projekt tárgyát képező szolgáltatásnak kereskedelmi szempontból életképesnek kell lennie a közfinanszírozásra való jogosultság idejének lejártát követően*

(76) A fentiek alapján a gazdasági válság miatt a teherfuvarozó vállalkozások nem tudták stabilizálni az intermodális szállításban elért szinteket. A projektek emiatt a három éves támogatási időszak lejárta után nem életképesek. Ettől függetlenül a Bizottság figyelembe veszi, hogy Olaszország vállalta, hogy egy évvel meghosszabbítja a kedvezményezettek arra irányuló kötelezettségét, hogy a négy éves támogatási időszak lejárta után kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtsanak. A Bizottság ezért úgy véli, hogy ez a feltétel teljesül.

7.3.7. *Hetedik feltétel: A támogatás nem halmozható közszolgáltatással járó kompenzációval (kötelezettségek vagy szerződések)*

(77) A fentiek alapján a támogatás nem halmozható közszolgáltatásért járó kompenzációval.

8. **KÖVETKEZTETÉS**

(78) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a program módosítása, vagyis az egy évvel való meghosszabbítása összeegyeztethető a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjával összhangban.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Olaszország által a 2009. december 23-i 191. sz. törvény 2. cikkének (250) bekezdése és az olasz Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2011. január 31-i rendelete alapján a logisztikai láncok fejlesztése és az intermodalitás korszerűsítése céljából tervezett intézkedés összeegyeztethető a belső piaccal az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében.

Következésképpen a szóban forgó intézkedés végrehajtása engedélyezett.

2. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2013. július 17-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök