SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2013 m. liepos 17 d.

dėl valstybės pagalbos SA.33412 (12/C) (ex 11/N), kurią Italija ketina teikti siekdama skatinti kurti logistikos grandines ir gerinti skirtingų transporto rūšių sąveikumą

(pranešta dokumentu Nr. C(2013) 4392)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2013/487/ES)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV), ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtas nuostatas ([1]) ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2011 m. liepos 27 d. elektroniniu pranešimu Italijos valdžios institucijos, remdamosi SESV 108 straipsnio 3 dalimi, pranešė Komisijai apie savo ketinimą iš dalies pakeisti pagalbos schemą, kuria siekiama paskatinti sunkiasvorių krovinių transporto priemonių nukreipimą iš kelių į jūrą. Pranešimas registruotas kaip byla Nr. SA.33412.

(2) 2011 m. rugsėjo 14 d. įvyko Komisijos ir Italijos valdžios institucijų atstovų posėdis. Po šio posėdžio Komisija 2011 m. rugsėjo 23 d., 2011 m. gruodžio 9 d., 2012 m. kovo 7 d. ir 2012 m. gegužės 16 d. raštais paprašė pateikti papildomos informacijos apie praneštą pagalbos schemos dalinį pakeitimą. Italijos valdžios institucijos prašytą informaciją pateikė 2011 m. spalio 19 d., 2011 m. lapkričio 9 d., 2012 m. sausio 11 d., 2012 m. kovo 19 d. ir 2012 m. birželio 12 d.

(3) 2012 m. liepos 25 d. raštu Komisija pranešė Italijos Respublikai apie savo sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą oficialaus tyrimo procedūrą dėl dalinio pagalbos schemos, skirtos logistikos grandinėms kurti ir skirtingų transporto rūšių sąveikumui gerinti, pakeitimo.

([1]) OL C 301, 2012 10 5, p. 49.

(4) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas.

(5) 2012 m. rugpjūčio 9 d. rašte Italija pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.

(6) Kai kurie suinteresuotieji subjektai pateikė savo pastabas 2012 m. spalio 15 d., 2012 m. spalio 30 d. ir 2012 m. spalio 31 d. raštuose. 2012 m. gruodžio 19 d. Komisija persiuntė šias pastabas Italijos valdžios institucijoms ir jas pakvietė pateikti atsakymus; Italijos valdžios institucijų komentarai pateikti 2013 m. sausio 16 d. rašte.

2. IŠSAMUS PRIEMONIŲ APRAŠYMAS

2.1. Kontekstas

(7) Priemonėje numatyta iš dalies pakeisti valstybės pagalbos schemą, kuria siekiama paskatinti pareiti nuo vienų transporto rūšių naudojimo prie kitų, t. y. paskatinti sunkiasvorių krovinių transporto priemonių nukreipimą iš kelių į jūrą. Subsidijos bus teikiamos kelių transporto bendrovėms, kurios krovinius renkasi vežti ne keliais, bet esamais arba naujais jūrų keliais.

(8) Pradinę pagalbos schemą Komisija patvirtino 2005 m. balandžio 20 d. trejų metų laikotarpiui – nuo 2007 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d. (toliau – 2005 m. sprendimas) ([3]).

(9) Pagal tą schemą pagalbą gaunančios kelių transporto bendrovės privalėjo pasibaigus paramos teikimo laikotarpiui dar trejus metus užtikrinti tokį pat reisų skaičių arba nuvežti tokį pat prekių kiekį, kaip ir pagalbos schemos taikymo laikotarpiu ([4]).

([2]) Žr. 1 išnašą.
([3]) Valstybė pagalba Nr. 496/2003, OL C 79, 2006 4 1, p. 26.
([4]) Žr. 2005 m. sprendimo 7, 21, 28 ir 29 punktus.

(10) 2005 m. sprendimo 26 konstatuojamojoje dalyje nustatytas Italijos valdžios institucijų įpareigojimas periodiškai informuoti Komisiją apie pagalbos vykdymo eigą ir jos poveikį transporto ir aplinkos politikai.

(11) Komisija gavo įgyvendinimo ataskaitą, kurioje pateiktos pagrindinės 2007–2009 m. rinkos tendencijos ir pabrėžtas poreikis dvejais metais pratęsti pradinę schemą.

(12) Be kita ko, ataskaitoje pabrėžiami šie aspektai:

(a) bendra faktiškai suteiktos pagalbos suma yra mažesnė negu 2005 m. sprendime numatyta ir patvirtinta suma;

(b) remiamu laikotarpiu užregistruotas tolygus kelionių skaičiaus nacionaliniais keliais augimas pavaizduotas šioje lentelėje:

Kelionių skaičius	2007	2008	2009
Nacionaliniais keliais	325 819	349 406	372 110
ES keliais ([1])	136 030	139 722	107 203
Iš viso	461 849	489 128	479 313

([1]) Didžioji dalis šių kelionių vyko iš Ispanijos ir į ją.

Remiantis Italijos valdžios institucijų pateikta informacija, 2009 m. užregistruotas kelionių skaičiaus sumažėjimas ES keliais, netiesiogiai lėmęs viešųjų subsidijų sumažėjimą, yra tiesioginė ekonominio nuosmukio, padariusio didelį poveikį rinkai, pasekmė.

(c) Tokia pati eiga užregistruota ir prekių kiekio atžvilgiu: tolygus augimas nacionaliniuose keliuose ir sumažėjimas ES keliuose. Vis dėlto bendras prekių kiekis nagrinėjamu laikotarpiu tolygiai padidėjo.

(d) Pagal prognozes bendras kelionių skaičius 2010 m. turėjo siekti 564 519.

2.2. **Pagalbos schemos tikslas**

(13) 3 konstatuojamojoje dalyje patikslinta, kad schema siekta palengvinti modalinį sunkiasvorių krovinių transporto priemonių nukreipimą iš kelių į jūrą.

2.3. **Nacionalinis teisinis pagrindas**

(14) Pagalbos schema remiasi šiomis nuostatomis:

(a) 2002 m. rugsėjo 24 d. dekreto-įstatymo Nr. 209, iš dalies pakeisto 2002 m. lapkričio 22 d. įstatymu Nr. 265, 3 straipsnio 2c dalimi;

(b) 2006 m. balandžio 11 d. Respublikos Prezidento dekretu Nr. 205;

(c) 2009 m. gruodžio 23 d. įstatymo Nr. 191 2 straipsnio 250 dalimi;

(d) 2011 m. sausio 31 d. Infrastruktūros ir transporto dekretu, patvirtinančiu schemos pratęsimą 2010 m.; atitinkamu jau sutartu dekretu 2011 m., kurio išleidimui reikalingas Komisijos patvirtinimas. Vis dėlto oficialaus tyrimo procedūros metu Italija įsipareigojo vieneriais metais sutrumpinti pratęsimo trukmę.

2.4. **Biudžetas**

(15) Bendrasis pasiūlyto dalinio pakeitimo biudžetas siekia 60 mln. EUR (30 mln. EUR 2010 m. ir 30 mln. EUR 2011 m.).

2.5. **Trukmė**

(16) Italijos valdžios institucijos pranešė, kad schema iš dalies pakeista dvejais metais pratęsiant jos trukmę (2010 m. ir 2011 m.). Be to, Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad iki šiol nebuvo suteikta jokia pagalba 2010 m. ir 2011 m. teiktoms laivybos paslaugoms ir kad priemonė bus įgyvendinta tik gavus Komisijos leidimą.

2.6. **Daliniai valstybės pagalbos schemos pakeitimai**

(17) Italijos valdžios institucijų pranešti daliniai pakeitimai susiję su:

(a) pagalbos schemos pratęsimu 2010 m. ir 2011 m.;

(b) nauju lėšų skyrimu, kurio bendra suma siekia 60 mln. EUR, t. y. 30 mln. EUR kiekvieniems pratęsimo metams.

(18) Oficialaus tyrimo procedūros metu Italija įsipareigojo sutrumpinti pratęsimo trukmę nuo dvejų iki vienerių metų.

(19) Italijos valdžios institucijos patvirtino, kad pratęsimo laikotarpiu nebus įgyvendinamos papildomos 2005 m. sprendime patvirtintos priemonės.

2.7. **Dalinio pakeitimo pagrindimas**

(20) Italijos valdžios institucijos patikslino, kad numatytų tikslų (įtvirtinti pradine schema pradėtą įgyvendinti skirtingų transporto rūšių sąveikumą ir papildomai išplėtoti skatinamus maršrutus) nepavyko pasiekti dėl ekonominės krizės.

(21) Oficialaus tyrimo procedūros metu Italija taip pat įsipareigojo pratęsti dar vieneriems metams įpareigojimą tęsti komercinį transporto paslaugų vykdymą negaunant pagalbos.

2.8. **Sumavimas**

(22) Sumavimas su tam pačiam tikslui numatytomis regioninėmis subsidijomis turi neviršyti 30 proc. bendrų transporto išlaidų.

2.9. **Pagalbos gavėjai**

(23) Subsidijų pagal schemą gali prašyti visos Europos Sąjungos kelių transporto įmonės, įskaitant laikinus ar nuolatinius susivienijimus, kaip pavyzdžiui, transporto subjektų asociacijos, kurios gali pakrauti į prekinius laivus savo transporto priemones ir krovininius kėbulus (su vairuotojais arba be jų), kad šie galėtų vykti tam tikrais Infrastruktūros ir transporto ministro dekrete nurodytais jūrų maršrutais.

2.10. **Pagalbos forma ir dydis**

(24) Schemoje numatyta teikti dotacijas, kurių dydis apskaičiuojamas atsižvelgiant į esamą kelių transporto ir jūrų transporto išorės išlaidų skirtumą.

(25) Skirtumo apskaičiavimas remiasi asociacijos „Amici della terra“ atliktu atnaujintu tyrimu ([5]). Skaičiavimuose atsižvelgta į šiuos veiksnius: šiltnamio dujas, atmosferos taršą, triukšmą, eismo intensyvumą ir avarijas. Šis tyrimas atnaujintas remiantis pirmojo pagalbos schemos taikymo laikotarpio rezultatais. Vietoj kelių transporto naudojant „jūros greitkelius“ patirtų socialinio pobūdžio ir su aplinka susijusių išlaidų skirtumas leido sutaupyti 411 mln. EUR.

(26) Tyrimas rodo, kad pakrautai 14 m ilgio sunkiasvorei transporto priemonei įveikiant 100 km atkarpą keliu, išorinės išlaidos siekia maždaug 212,58 EUR, o kai ta pati atkarpa įveikiama jūra apskaičiuotos išorinės išlaidos siekia maždaug 79,37 EUR. Susidarantis skirtumas, lygus 133,21 EUR 100 km atkarpai, laikomas vidutine verte, kuria remiantis apskaičiuojamos lengvatos kelių transporto įmonėms, kurios naudojasi „jūros greitkeliais“. Ši vertė moduliuojama atsižvelgiant į ypatingas rinkos sąlygas, susidarančias nustatytose kryptyse.

([5]) P.L. Lombard ir A. Malocchi, „Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto“, Milanas, Franco Angeli. Šiuo atžvilgiu Komisija pabrėžia, kad yra ir kitų metodų įvairių transporto rūšių išorės išlaidoms skaičiuoti, visų pirma, pačios Komisijos *Marco Polo* projektuose naudojamas metodas: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

2.11. **Procedūra**

(27) Pagalbos gavėjai turi atlikti nustatytą kelionių kiekį, kuris kiekvienais metais registruojamas atskiriems maršrutams. Pagalbos prašančios įmonės turi kiekvienais metais atlikti ne mažiau kaip 80 kelionių kiekvienu maršrutu.

(28) Prie bazinės pagalbos buvo numatyta papildoma subsidija, teiktina tiems subjektams, kurie per metus atlieka daugiau kaip 1 600 kelionių kiekvienu maršrutu. Bet kokiu atveju pagalba negali viršyti numatyto maksimalaus 30 proc. dydžio. Papildoma pagalba siekiama skatinti susivienijimų kūrimąsi ir didinti naudojamų laivų, skirtų prekių gabenimui, rodiklį.

(29) Leistini jūros maršrutai bus nustatyti ministerijos dekrete, remiantis šiais kriterijais:

(a) jūros maršruto tinkamumas skatinti didelį eismo kiekio nukreipimą iš kelių į jūrą;

(b) jūros maršruto tinkamumas sumažinti kelių eismo intensyvumą nacionaliniame kelių tinkle;

(c) numatomas aplinkos standartų pagerėjimas pasirinkus jūros maršrutą vietoj atitinkamo kelių maršruto.

(30) Naujieji jūros maršrutai bus pasirinkti iš tų maršrutų, kuriais jūros transportas šiuo metu yra nepakankamai naudojamas.

(31) Paraiškose turi būti pateiktas pagalbos gavėjų įsipareigojimas pasibaigus paramos teikimo laikotarpiui dar trejus metus įvykdyti tiek pat kelionių arba nuvežti tokį pat prekių kiekį, kaip ir remiamu laikotarpiu. Komisijos tyrimo dėl šios priemonės metu Italija pratęsė šį trejų metų laikotarpį dar vieneriais metais.

(32) Subsidijos bus išmokėtos tik su sąlyga, kad tarifų dydžiai išliks tolygūs, atsižvelgiant į infliacijos rodiklį.

(33) Subsidijos gali būti išmokėtos atgaline data, įvertinus susijusius dokumentus ir neviršijant lėšų, skirtų šiam konkrečiam tikslui. Jeigu išmokėtinos subsidijos viršija atitinkamiems metams skirtas lėšas, subsidijų dydis bus apibrėžtas specialiame ministerijos nutarime.

3. PRIEŽASTYS, PAGRINDŽIANČIOS SPRENDIMĄ PRADĖTI OFICIALAUS TYRIMO PROCEDŪRĄ

3.1. Pagalbos buvimas

(34) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pirmiausia pastebėjo, kad iš dalies pakeista schema suteikia pranašumą kelių transporto įmonėms, todėl šiuo atžvilgiu yra valstybės pagalba remiantis SESV 107 straipsnio 1 dalimi.

(35) Be to, Komisija laikėsi nuomonės, kad subjektai, teikiantys jūros transporto paslaugas kelių transporto įmonėms, savo ruožtu įgyja netiesioginį pranašumą dėl iš dalies pakeistos schemos.

3.2. Pagalbos suderinamumas

(36) Dėl iš dalies pakeistos schemos suderinamumo Komisija visų pirma pastebėjo, kad pradinė schema buvo paskelbta suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(37) Vis dėlto Komisija pastebėjo, kad praneštas schemos dalinis pakeitimas prieštarauja 2005 m. sprendime nustatytai sąlygai, pagal kurią kelių transporto įmonės, gavusios pagalbą pagal pradžioje patvirtintą schemą, buvo įsipareigojusios pasibaigus paramos teikimo laikotarpiui dar trejus metus įvykdyti tiek pat kelionių arba nuvežti tokį pat prekių kiekį, kaip ir remiamu laikotarpiu.

(38) Be to, Komisija pastebėjo, kad jeigu subjektai, teikiantys jūrų transporto paslaugas kelių transporto įmonėms, turėtų būti laikomi netiesioginiais pagalbos gavėjais ([6]), Komisija taip pat turėtų įvertinti šios pagalbos suderinamumą pagal Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos jūrų transportui (toliau – jūrų transporto gairės) 10 punktą ([7]).

(39) Atsižvelgdama į tai, kad pagalba, suteikta jūrų transportu užsiimantiems subjektams, finansuotų esamus maršrutus ir tęstųsi ilgiau nei jūrų transporto gairėse numatytas trejų metų laikotarpis, Komisija išreiškė abejones dėl iš dalies pakeistos schemos suderinamumo su vidaus rinka.

([6]) Žr. ankstesnę 33 konstatuojamąją dalį.
([7]) OL C 13, 2004 1 17, p. 3.

4. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

(40) Komisija gavo pastabas iš trijų transporto subjektų asociacijų: „CETM“, „ANITA“ ir „Short Sea Promotion Centre“ (*Jūrų transporto trumpaisiais nuotoliais skatinimo centras*).

(41) Suinteresuotieji subjektai iš esmės remia Italijos poziciją dėl ekonominio nuosmukio ir jo neigiamo poveikio transporto veiklai.

(42) Visų pirma, trečiosios suinteresuotosios šalys pabrėžė ekonominio nuosmukio poveikį transporto sektoriui, nurodydamos, kad jo mastas sukliudė vykdyti tolesnę pradžioje numatytą transporto rūšių sąveikumo plėtrą.

5. ITALIJOS KOMENTARAI

(43) Toliau pateikti apibendrinti Italijos komentarai dėl sprendimo pradėti procedūrą.

(44) Pirmiausia, Italija teigia, kad kelių transporto įmonės įsipareigojo išlaikyti maršrutų kiekį pasibaigus pagalbos laikotarpiui visiškai kitokiame rinkos kontekste. Kadangi tuo metu krizės trukmės ir masto nebuvo įmanoma numatyti, Komisija turėtų atsižvelgti į išskirtines aplinkybes, dėl kurių, kaip buvo pranešta, prireikė iš dalies pakeisti schemą.

(45) Manyta, kad transporto rūšių sąveikumas įsitvirtins, kai jūrų transporto kelionės ir gabenamų tonų kiekis 2011 m. išaugs trečdaliu, palyginti su 2007 m. Ši išankstinė vertė buvo apskaičiuota remiantis „CETENA“ ir „COFIR“ 2002 m. birželio mėn. atliktu tyrimu, kuris yra „Išskirtinės mokslinių tyrimų programos, skirtos trumpų nuotolių jūrų ir upių transporto plėtrai“ dalis.

(46) Vis dėlto nuo 2008 m. antrosios pusės ekonominis nuosmukis padarė neigiamą poveikį kelių transporto įmonėms, gavusioms pagalbą pagal schemą, kuri tik buvo įpusėjusi, todėl joms buvo sunku pasiekti reikalaujamą transporto rūšių sąveikumo lygį. Visų pirma, Komisija turėtų atsižvelgti į kelionių skaičiaus ir gabenamo tonų kiekio smukimą dėl sutarčių sumažėjimo ir ekonominės regresijos.

(47) Antra, gindama praneštą dalinį schemos pakeitimą, Italija pabrėžė, kad taikant pradinę schemą nebuvo panaudotos visos paskirtos lėšos, todėl praneštam daliniam pakeitimui reikalingos lėšos neviršija pradinio biudžeto.

(48) Trečia, Komisija turėtų atsižvelgti į faktą, kad niekas iš suinteresuotųjų asmenų nepateikė skundo nė nacionaliniu, nė Europos Sąjungos lygmeniu. Tai turėtų būti laikoma ženklu, kad nėra netinkamų konkurencijos iškraipymų.

(49) Galiausia, Italija teigė, kad laivybos bendrovių priskyrimas galimiems pagalbos gavėjams pagal SESV 107 straipsnį neišvengiamai reikštų, kad Komisija taip pat turėtų įvertinti priemonės poveikį kitai susijusiai veiklai, pavyzdžiui, prieplaukų turgaus prižiūrėtojų, laivybos agentų ir uosto darbininkų veiklai. Italijos valdžios institucijų nuomone, toks metodas prieštarautų ankstesnei teismų praktikai.

(50) Norėdama išsklaidyti Komisijos susirūpinimą dėl pranešto pratęsimo suderinamumo, Italija oficialaus tyrimo procedūros metu įsipareigojo pakeisti praneštą priemonę, sutrumpindama pratęsimo trukmę nuo dvejų iki vienerių metų ir pailgindama vieneriais metais įpareigojimą vykdyti komercinę jūrų paslaugų veiklą negaunant subsidijų.

6. ITALIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

(51) 2013 m. sausio 16 d. rašte Italijos valdžios institucijos pateikė Komisijai savo komentarus dėl suinteresuotųjų šalių pastabų, susijusių su oficialaus tyrimo procedūra.

(52) Visų pirma, Italijos valdžios institucijos pritaria anksčiau nurodytų trijų transporto subjektų pateiktoms pastaboms, ypač dėl netinkamo konkurencijos iškraipymo nebuvimo ir dėl galimo pranašumo priskyrimo jūrų transporto įmonėms.

7. PAGALBOS VERTINIMAS

7.1. Pagalbos buvimas

(53) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad išskyrus tuos atvejus, kai ši Sutartis nustato kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(54) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyti kriterijai yra sumuojami. Todėl norint nustatyti, ar pranešta priemonė yra valstybės pagalba pagal šį straipsnį, ji turi atitikti visus kriterijus. Vadinasi, finansinė parama privalo:

(a) būti suteikta valstybės arba iš jos valstybinių išteklių;

(b) palaikyti tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą (atrankumas);

(c) suteikti ekonominį pranašumą pagalbą gaunančioms įmonėms;

(d) iškraipyti konkurenciją arba galėti ją iškraipyti bei daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

(55) Nagrinėjamu atveju viešasis finansavimas pasiūlytam daliniam pakeitimui yra suteiktas valstybės iš jos valstybinių išteklių. Be to, palaiko tam tikras įmones, todėl yra atrankus.

(56) Komisija laikosi nuomonės, kad pasiūlytas dalinis pakeitimas suteikia ekonominį pranašumą kelių transporto bendrovėms, kurios užsiima operacijomis, patenkančiomis į schemos taikymo sritį, kadangi iš dalies sumažina jų veiklos sąnaudas.

(57) Taip pat Komisija pastebi, kad pakeista schema, nors tiesiogiai skirta kelių transporto bendrovėms, lemia neginčijamą tam tikrų laivybos paslaugų paklausos išaugimą rinkoje ir su ja susijusių pajamų padidėjimą. Todėl Komisija daro išvadą, kad iš dalies pakeista schema suteikia ekonominį pranašumą ir laivybos kompanijoms.

(58) Galiausia, kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprina kurios nors įmonės poziciją kitų ES tarpusavio prekyboje konkuruojančių įmonių atžvilgiu, laikytina, kad pagalba daro įtaką tarpusavio prekybai ([8]). Pakanka, kad pagalbos gavėjas konkuruotų su kitomis įmonėmis konkurencijai atvirose rinkose ([9]). Šiuo konkrečiu atveju pagalbos gavėjai veikia konkuruodami su kitomis Europos Sąjungos įmonėmis. Todėl pranešta priemonė gali iškraipyti konkurenciją ir daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

([8]) Žr. visų pirma 1980 m. Sprendimo *Philip Morris prieš Komisiją*, 730/79, Rink. p. 2671, 11 punktą; 2001 m. Sprendimo *Ferring*, C-53/00, Rink. p. I-9067, 21 punktą; 2004 m. Sprendimo *Italija prieš Komisiją*, C-372/97, Rink. p. I-3679, 44 punktą.

([9]) 1998 m. Sprendimo *Het Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, T-214/95, Rink. p. II-717.

(59) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija laikosi nuomonės, kad iš dalies pakeista schema yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį kelių transporto įmonių ir laivybos kompanijų atžvilgiu.

7.2. **Pagalbos teisėtumas**

(60) Priemonė nebuvo pradėta įgyventi prieš gaunant oficialų Komisijos patvirtinimą. Komisija pastebi, kad pagalba, susijusi su schemos pratęsimu, bus faktiškai išmokėta tik gavus josios patvirtinimą. Todėl Italijos valdžios institucijos įvykdė SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytą sustabdymo pareigą.

(61) Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad praneštas pratęsimas susijęs su jau praėjusiu laikotarpiu, Komisija pastebi, kad bet koks laivybos paslaugų paklausos padidėjimas jau neabejotinai yra įvykęs tuo momentu, kai buvo naudojamasi minėtomis paslaugomis.

7.3. **Pagalbos suderinamumas**

(62) Komisija pastebi, kad vienintelis ankstesnės schemos pakeitimas yra susijęs su jos pratęsimu ir atitinkamu papildomu finansavimu. Pratęsimo metu jokiai papildomai priemonei nebus taikomos subsidijos. Visi kiti aspektai liko nepakitę, palyginti su 2005 m. sprendime Komisijos vertinta schema.

(63) Oficialaus tyrimo procedūros metu Italija įsipareigojo sutrumpinti pratęsimo trukmę nuo dvejų iki vienerių metų. Be to, įsipareigojo pailginti vieneriais metais įpareigojimą tęsti komercinį transporto paslaugų vykdymą negaunant subsidijų.

(64) Jūrų transporto gairių 10 punkte apibrėžti įvairūs kriterijai, atsižvelgiant į kuriuos vertinamas priemonės, skirtos pagerinti transporto rūšių grandinės sąveikumą ir sumažinti eismą keliuose, suderinamumas. Vis dėlto šiuo konkrečiu atveju Komisija laikosi nuomonės, kad šios sąlygos turi būti įvertintos, atsižvelgiant į ypatingas nagrinėjamo atvejo aplinkybes (kalbama apie dalinį esamos schemos, jau tiesiogiai patvirtintos pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, pakeitimą) ir ypatingą situaciją, kuri smarkiai pakeitė rinkos kontekstą, kuriame iš pradžių Komisija buvo patvirtinusi schemą.

7.3.1. *Pirmoji sąlyga: pagalba turi būti skiriama ne ilgiau kaip trejus metus, o jos tikslas – finansuoti laivybos paslaugas tarp valstybių narių teritorijoje esančių uostų*

(65) Nagrinėjamu atveju Italija pateikė pakankamai įrodymų, kad ekonominė krizė taip stipriai paveikė transporto paslaugų veiklą, jog pagalbos gavėjų įsipareigojimas, pasibaigus pradiniam trejų metų finansavimo laikotarpiui, toliau vykdyti komercinę aptariamų paslaugų veiklą negalėjo būti įgyvendintas ([10]). Be to, Italija įsipareigojo pratęsti dar vieneriems metams sąlygą, susijusią su komerciniu paslaugų vykdymu. Taip pat nediskutuotina, kad schemos tikslas finansuoti jūrų transporto, jungiančio Europos Sąjungos uostus, paslaugas.

(66) Todėl, nors bendra iš dalies pakeistos schemos trukmė yra ketveri metai, Komisija laikosi nuomonės, kad, atsižvelgiant į ypatingas nagrinėjamo atvejo aplinkybes, galima pagrįstai laikyti šį ribotą pratęsimą suderinamu su anksčiau pateikta sąlyga.

7.3.2. *Antroji sąlyga: paslauga turi būti tokia, kad leistų gabenimą keliu (ypač krovinių) iš dalies ar visai pakeisti gabenimu jūra, nenukreipiant jūrų transporto tiek, kad tai prieštarautų bendram interesui*

(67) Kaip anksčiau nurodyta, subsidinės schemos tikslas – paremti prekių gabenimą jūrų transportu, padengiant dalį veiklos sąnaudų, susijusių su krovinių gabenimu jūra.

(68) Komisija atsižvelgia ir į santykinai nedidelę dotaciją, numatytą praneštam daliniam pakeitimui.

(69) Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad priemonė padeda įgyvendinti Europos Sąjungos tikslą ir kad galimai dėl pagalbos iškraipytą konkurenciją kompensuoja didesnė nauda, kurią suteiks schema, leisianti nukrepti prekių gabenimo srautus iš kelių į jūrą, tokiu būdu skatinant transporto rūšių sąveikumą, vedantį tvaresnės transporto

([10]) Šiuo atžvilgiu reikia pastebėti, kad nesutampa Jūrų transporto gairės su Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms (OL C 184, 2008 7 22, p. 13), kuriose tokioms pačioms schemoms, kuriomis siekiama skatinti sąveikaujantį eismo nukreipimą nuo kelių į geležinkelius, nėra numatytas atitinkamas trejų metų laikotarpis. Todėl peržiūrėdama Jūros transporto gaires Komisija patikslins, kad tam tikromis aplinkybėmis valstybės pagalba trumpų nuotolių jūrų transportui gali būti laikoma suderinama ir ilgiau negu trejus metus.

sistemos link. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad aptariamas dalinis pakeitimas yra susijęs su pagalbos schema, kuri leidžia gabenimą keliu iš dalies ar visai pakeisti gabenimu jūra ir nenukreipia jūrų transporto tiek, kad tai prieštarautų bendram interesui.

7.3.3. *Trečioji sąlyga: pagalba turi būti skirta įgyvendinti detalų projektą, kurio poveikis aplinkai įvertintas iš anksto, susijusį su nauju maršrutu arba jau esamo maršruto paslaugų gerinimui, jei reikia, dalyvaujant keliems laivų savininkams, tačiau kiekvienoje linijoje gali būti finansuojamas tik vienas projektas be galimybės jį atnaujinti, pratęsti ar pakartoti*

(70) Pagalba buvo apskaičiuota taip, kad būtų padengtos jūrų transporto paslaugų išorės išlaidos, kurios neįeina į kelių transporto paslaugų išlaidas. Subsidijos suma kiekvienai atskirai kelionei atitinka esamą išorinių kelių transporto ir jūrų transporto išlaidų skirtumą. Šis skirtumas apskaičiuojamas remiantis asociacijos „Amici della terra“ atliktu atnaujintu tyrimu. Skaičiavimuose atsižvelgta į šiuos veiksnius: šiltnamio dujas, atmosferos taršą, triukšmą, eismo intensyvumą ir avarijas. Komisija pastebi, kad tyrimo rezultatai aiškiai rodo, kad dėl šio projekto, pagal kurį derinamos įvairios sausumos ir jūros transporto priemonės, sutaupomos didelės sumos, vertinant išorės išlaidas.

(71) Komisija laikosi nuomonės, kad numatytas pagalbos dydis remiasi pagrįsta dviejų transporto rūšių išorinių išlaidų lyginamąja analize ir ribojasi reikiama suma, kuria siekiama paskatinti transporto nukreipimą į jūrą. Todėl pagalba susijusi su detalaus projekto vykdymu, kurio poveikis aplinkai įvertintas iš anksto.

(72) Dėl sąlygos, kuria remiantis projektas turi būti susijęs tik su *nauju maršrutu* arba jau *esamo maršruto paslaugų gerinimu*, Komisija pastebi, kad schema buvo tiesiogiai patvirtinta remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu. Todėl pranešto schemos pratęsimo vertinimas, atsižvelgiant į šią jūrų transporto gairių sąlygą, nėra svarbus, kadangi dalinis pakeitimas bus neišvengiamai taikomas maršrutams, kurie jau buvo finansuoti taikant esamą schemą.

(73) Kaip ir pradinėje schemoje pagalbos gavėjai galės laisvai pasirinkti palankiausią jūrinį maršrutą ir konkurencingus pasirinktų atskirų maršrutų operatorius. Šios nuostatos užtikrina, kad visi jūrų transporto operatoriai turės vienodas sąlygas. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad iš dalies pakeista schema atitinka minėtą sąlygą.

7.3.4. *Ketvirtoji sąlyga: pagalbos tikslas – padengti iki 30 proc. konkrečios paslaugos veiklos sąnaudų*

(74) Sutarta subsidija atrinktiems projektams neviršija 30 proc. veiklos sąnaudų.

7.3.5. *Penktoji sąlyga: pagalba turi būti skiriama remiantis skaidriais kriterijais, taikomais nediskriminaciniu principu Europos Sąjungoje įsteigtoms laivų savininkų įmonėms. Įprastai pagalba turi būti skiriama projektui, kurį valstybės narės valdžios institucijos atrinko konkurso tvarka, laikantis taikomų Europos Sąjungos taisyklių*

(75) Komisija pastebi, kad pagalbos skyrimui taikomi kriterijai yra skaidrūs ir, kad Europos Sąjungos laivų savininkai nediskriminuojami.

7.3.6. *Šeštoji sąlyga: projekto objektu esanti paslauga turi būti komerciškai perspektyvi pasibaigus laikotarpiui, kai jai finansuoti skiriama valstybės pagalba*

(76) Kaip anksčiau nurodyta, ekonominis nuosmukis sukliudė kelių transporto įmonėms įtvirtinti pasiektą transporto rūšių sąveikumo lygį. Todėl nebuvo įmanoma pasiekti projektų pelningumo pasibaugus trejų metų remiamam laikotarpiui. Vis dėlto Komisija atsižvelgia į faktą, kad Italija įsipareigojo pailginti vieneriais metais pagalbos gavėjų įpareigojimą tęsti komercinį paslaugų vykdymą pasibaigus ketverių metų remiamam laikotarpiui. Todėl Komisija laikosi nuomonės, kad iš dalies pakeista schema atitinka šią sąlygą.

7.3.7. *Septintoji sąlyga: pagalba negali būti sumuojama kartu su kompensacija už viešąją paslaugą (įsipareigojimai arba sutartys)*

(77) Kaip anksčiau nurodyta, pagalba negali būti sumuojama su kompensacija už viešąją paslaugą.

8. **IŠVADA**

(78) Todėl Komisija daro išvadą, kad dalinis schemos pakeitimas, pratęsiant pastarąją vieneriais metais, yra suderinamas su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Priemonė, kurią Italija, remdamasi 2009 m. gruodžio 23 d. įstatymo Nr. 191 2 straipsnio 250 dalimi ir 2011 m. sausio 31 d. Infrastruktūros ir transporto ministerijos dekretu, ketina taikyti siekdama skatinti kurti logistikos grandines ir gerinti skirtingų transporto rūšių sąveikumą, yra suderinama su vidaus rinka pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

Todėl minėtą priemonę leidžiama įgyvendinti.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2013 m. liepos 17 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas