DECIZII

DECIZIA COMISIEI

din 17 iulie 2013

privind ajutorul de stat SA.33412 (12/C) (ex 11/N) pe care Italia intenționează să îl pună în aplicare pentru dezvoltarea lanțurilor logistice și modernizarea intermodalității

[notificată cu numărul C(2013) 4392]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2013/487/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior și având în vedere observațiile acestora [1],

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) Prin notificarea efectuată pe cale electronică la 27 iulie 2011, autoritățile italiene au comunicat Comisiei, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE, intenția de a modifica o schemă de ajutor menită să încurajeze utilizarea rețelei maritime în locul celei rutiere în cazul transporturilor cu vehicule grele de marfă. Notificarea a fost înregistrată cu numărul de caz SA.33412.

(2) La 14 septembrie 2011 a avut loc o reuniune între serviciile Comisiei și reprezentanții Italiei. În urma acestei reuniuni, Comisia a solicitat, la 23 septembrie 2011, 9 decembrie 2011, 7 martie 2012 și 16 mai 2012, informații suplimentare privind măsura notificată. Autoritățile italiene au furnizat informațiile solicitate la 19 octombrie 2011, 9 noiembrie 2011, 11 ianuarie 2012, 19 martie 2012 și 12 iunie 2012.

(3) Prin scrisoarea din 25 iulie 2012, Comisia a informat Italia cu privire la decizia de a iniția procedura oficială de investigare stabilită la articolul 108 alineatul (2) din TFUE privind modificarea schemei pentru dezvoltarea lanțurilor logistice și modernizarea intermodalității.

(4) Decizia Comisiei de a iniția procedura („decizia de inițiere") a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* [2]. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile.

(5) Prin scrisoarea din 9 august 2012, Italia și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii.

(6) Prin scrisorile din 15, 30 și 31 octombrie 2012, părțile interesate și-au prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere. La 19 decembrie 2012, Comisia a transmis aceste observații Italiei, pentru a-i da acesteia ocazia de a răspunde. Observațiile Italiei au fost primite prin scrisoarea din 16 ianuarie 2013.

2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

2.1. Context

(7) Măsura prevede modificarea unei scheme de ajutor de stat ce vizează sprijinirea transferului modal al vehiculelor grele de mărfuri de la transportul pe cale rutieră la cel maritim. Vor fi acordate subvenții companiilor de transport rutier de marfă care, în locul transportului rutier, utilizează rute maritime existente sau noi.

(8) Schema de ajutor inițială a fost autorizată prin decizia Comisiei din 20 aprilie 2005, pentru o perioadă de trei ani, cuprinsă între 1 ianuarie 2007 și 31 decembrie 2009 (denumită în continuare „decizia din 2005") [3].

(9) În temeiul acestei scheme, companiile de transport rutier de marfă care primeau ajutor de stat aveau obligația ca, timp de trei ani de la expirarea schemei de ajutor, să mențină același număr de deplasări sau aceeași cantitate de marfă transportată în perioada în care beneficiază de subvenție [4].

[1] JO C 301, 5.10.2012, p. 49.

[2] A se vedea nota de subsol 1.

[3] Ajutorul de stat nr. 496/2003 (JO C 79, 1.4.2006, p. 26).

[4] A se vedea considerentele 7, 21, 28 și 29 din decizia din 2005.

(10) În considerentul 26 din decizia din 2005 se impune obligația ca autoritățile italiene să raporteze cu regularitate Comisiei cu privire la evoluția schemei de ajutor și la impactul acesteia asupra politicii în materie de transport și asupra mediului.

(11) S-a transmis Comisiei un raport de punere în aplicare a schemei de ajutor, în care se evidențiază principalele tendințe ale pieței în perioada 2007 – 2009, precum și necesitatea prelungirii cu doi ani a schemei inițiale.

(12) În raport se subliniază, printre altele, următoarele:

(a) suma globală a ajutorului acordat efectiv a fost mai mică decât se alocase și se autorizase prin decizia din 2005;

(b) în perioada menționată, frecvența deplasărilor pe rutele interne a crescut constant, după cum se arată în tabelul de mai jos.

Frecvența	2007	2008	2009
Rute interne	325 819	349 406	372 110
Rute UE [1]	136 030	139 722	107 203
Total	461 849	489 128	479 313

[1] Majoritatea acestor deplasări au ca destinație sau ca punct de plecare Spania.

În conformitate cu informațiile furnizate de autoritățile italiene, scăderea numărului de deplasări pe rutele UE înregistrate în 2009 (fapt care a produs, în mod indirect, diminuarea nivelului subvenției), este o consecință directă a recesiunii economice, care a avut un impact semnificativ asupra pieței.

(c) Tendința în ceea ce privește volumele de marfă este similară, și anume a creștere constantă a transportului pe rutele interne și o scădere pe rutele din interiorul UE. Cu toate acestea, volumul global de marfă a crescut constant în perioada de referință.

(d) Numărul total de deplasări în 2010 a fost previzionat la 564 519.

2.2. **Obiectivul schemei de ajutor**

(13) După cum s-a menționat la considerentul 3, obiectivul schemei de ajutor este de a facilita transferul modal al transportului de marfă de pe cale rutieră la transportul maritim.

2.3. **Temeiul juridic național**

(14) Schema de ajutor are la bază:

(a) articolul 3 alineatul (2-quater) din Decretul-lege nr. 209 din 24 septembrie 2002, modificat prin amendamente de Legea nr. 265 din 22 noiembrie 2002;

(b) Decretul președintelui Republicii Italiene nr. 205 din 11 aprilie 2006;

(c) articolul 2 alineatul (250) din Legea nr. 191 din 23 decembrie 2009;

(d) Decretul Ministerului Infrastructurii și Transporturilor al Italiei din 31 ianuarie 2011 de aprobare a prelungirii schemei de ajutor pentru 2010; decretul corespunzător pentru 2011, care face obiectul autorizării de către Comisie, a fost deja aprobat. Cu toate acestea, în timpul procedurii oficiale de investigare, Italia a decis să scurteze cu un an perioada de prelungire.

2.4. **Buget**

(15) Bugetul global pentru modificarea propusă este de 60 de milioane EUR (30 de milioane EUR pentru 2010 și 30 de milioane EUR pentru 2011).

2.5. **Durată**

(16) Autoritățile italiene au notificat modificarea schemei sub forma unei prelungiri cu doi ani (2010 și 2011). Autoritățile italiene au confirmat că nu s-a plătit încă niciun ajutor pentru funcționarea serviciilor maritime în 2010 și 2011 și că măsura va fi pusă în aplicare numai după ce va fi autorizată de către Comisie.

2.6. **Modificări aduse schemei de ajutor**

(17) Modificările notificate de autoritățile italiene se referă la următoarele:

(a) prelungirea schemei de ajutor pentru anii 2010 și 2011;

(b) un nou buget global de 60 de milioane EUR, adică 30 de milioane EUR pentru fiecare an din perioada de prelungire.

(18) În timpul procedurii oficiale de investigare, Italia a decis să reducă perioada de prelungire de la doi ani la un singur an.

(19) Autoritățile italiene au confirmat că în perioada de prelungire nu se vor pune în aplicare măsuri suplimentare, cum sunt cele autorizate prin decizia din 2005.

2.7. **Justificarea modificării**

(20) Autoritățile italiene au explicat faptul că îndeplinirea obiectivelor planificate (stabilizarea transferului modal generat de schema inițială, precum și dezvoltarea în continuare a rutelor care fac obiectul subvenției) au fost puse în pericol din cauza crizei economice.

(21) În timpul procedurii oficiale de investigare, Italia a decis, de asemenea, să extindă cu încă un an obligația de a se continua funcționarea comercială a serviciilor de transport, fără nici un ajutor.

2.8. **Cumul**

(22) Cumulul cu subvențiile regionale destinate aceluiași scop este permis pentru cel mult 30 % din costurile totale de transport.

2.9. **Beneficiari**

(23) În cadrul schemei de ajutor pot solicita granturi toate companiile de transport rutier de marfă ale UE, inclusiv grupurile și asociațiile operatorilor de transport, formate temporar sau permanent, care își îmbarcă vehiculele sau trailerele (însoțite sau nu de șofer) pe navele comerciale în vederea utilizării unor rute maritime specifice identificate prin decret al Ministerului Infrastructurii și Transporturilor.

2.10. **Forma și intensitatea ajutorului**

(24) Ajutorul va fi acordat sub forma unei subvenții nerambursabile, al cărei nivel corespunde diferenței dintre costurile externe ale transportului maritim și cele ale transportului rutier.

(25) Diferența se va calcula pe baza unui studiu actualizat întocmit de *Friends of the Earth* ([5]). Factorii de care s-a ținut seama în aceste calcule sunt emisiile de gaze cu efecte de seră, poluarea atmosferică, poluarea fonică, congestionarea traficului și accidentele. Acest studiu a fost actualizat pe baza rezultatelor din prima perioadă de aplicare a schemei *Ecobonus*. Diferența în ceea ce privește costurile sociale și cele de mediu rezultată din utilizarea transportului maritim în locul celui rutier a generat economii de 411 milioane EUR.

(26) Studiul arată că un vehicul de marfă cu o lungime de 14 metri încărcat la maxim, care se deplasează pe cale rutieră pe o distanță de 100 km generează costuri externe de aproximativ 212,58 EUR, în timp ce costurile externe generate de transportul pe cale maritimă pe o distanță de 100 km sunt estimate la aproximativ 79,37 EUR. Diferența este de 133,21 EUR pe o distanță de 100 km în linie dreaptă. Această medie va constitui baza pentru discounturile aplicabile transportatorilor rutieri atunci când utilizează rutele maritime selectate. Această sumă va fi adaptată la condițiile specifice ale pieței pe rutele identificate.

([5]) P.L. Lombard și A. Malocchi, *Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto*, Milano, Franco Angeli (Navigația și mediul – o comparație cu costurile externe ale altor moduri de transport). În acest sens, Comisia subliniază că există alte metode de a se calcula costurile externe ale diferitelor moduri de transport, în special metoda utilizată de Comisie în cadrul proiectelor Marco Polo: ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf

2.11. **Procedură**

(27) Beneficiarii vor trebui să efectueze un anumit număr de deplasări, care va fi stabilit anual pentru fiecare rută selectată. Companiile solicitante trebuie să fi efectuat anual cel puțin 80 de deplasări pe o anumită rută.

(28) Pe lângă ajutorul de bază se va acorda un *bonus* suplimentar acelor companii care efectuează peste 1 600 de deplasări pe an, pe o anumită rută maritimă. Cu toate acestea, nu se poate depăși o intensitate a ajutorului de maximum 30 %. Prin acest ajutor suplimentar se urmărește încurajarea companiilor de a se grupa în asociații și de a crește indicele de încărcare al navelor utilizate pentru transportul de marfă.

(29) Rutele maritime eligibile vor fi identificate printr-un decret ministerial, pe baza următoarelor criterii prin care se evaluează:

(a) dacă rutele maritime sunt adecvate pentru încurajarea transferului unui volum mare de trafic de la transportul rutier la cel maritim;

(b) dacă rutele maritime sunt adecvate pentru reducerea blocajelor de trafic de pe rețeaua rutieră a Italiei;

(c) dacă s-a produs îmbunătățirea previzibilă a normelor de mediu ca urmare a utilizării căilor maritime, în comparație cu utilizarea căilor rutiere corespunzătoare.

(30) Noile rute maritime selectate vor fi rutele care, în prezent, nu sunt deservite în mod corespunzător de transportul maritim.

(31) Cererile trebuie să includă angajamentul beneficiarilor de a menține același număr de deplasări sau de a transporta aceeași cantitate de marfă ca și în perioada subvenționată, pe o perioadă de trei ani de la expirarea schemei de ajutor. În perioada de investigare de către Comisie a prezentei măsuri, Italia a prelungit cu un an perioada de trei ani menționată anterior.

(32) Ajutorul va fi acordat numai cu condiția ca tarifele să fie menținute la același nivel, ajustate la rata inflației.

(33) Ajutorul poate fi acordat retrospectiv, după examinarea documentelor relevante, în limitele fondurilor puse la dispoziție și alocate exclusiv în acest scop. În cazul în care ajutorul care va fi acordat depășește sumele disponibile pentru exercițiul în cauză, volumul contribuțiilor va fi stabilit prin decizie ministerială specială.

3. MOTIVELE CARE AU STAT LA BAZA INIȚIERII PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE

3.1. Existența ajutorului

(34) În decizia de inițiere, Comisia a menționat încă de la început că schema modificată conferea un avantaj transportatorilor rutieri și constituia ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, la acest nivel.

(35) Comisia a luat în considerare, de asemenea, faptul că transportatorii care oferă servicii de transport maritim transportatorilor rutieri ar putea beneficia, la rândul lor, de un avantaj indirect ca urmare a schemei modificate.

3.2. Compatibilitatea ajutorului

(36) În ceea ce privește compatibilitatea cu schema modificată, Comisia constată în primul rând că schema inițială a fost declarată compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

(37) Totuși, Comisia constată că modificarea notificată a schemei părea să contravină unei condiții prevăzute în decizia din 2005, conform căreia transportatorii rutieri de marfă care au beneficiat de schema inițială aprobată se angajau să mențină timp de trei ani de la expirarea perioadei de acordare a ajutorului același număr de deplasări sau același volum de marfă transportată pe perioada în care au primit subvenții, fără a primi ajutor.

(38) De asemenea, Comisia constată că, în cazul în care transportatorii care oferă servicii de transport maritim transportatorilor rutieri de marfă ar fi considerați beneficiari indirecți ai schemei ([6]), Comisia ar trebui să evalueze, de asemenea, compatibilitatea acestui ajutor în temeiul punctului 10 din Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim („orientările în domeniul maritim") ([7]).

(39) Având în vedere că, în acest caz, ajutorul de care beneficiază transportatorii ar finanța exploatarea rutelor existente și ar depăși perioada de trei ani, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la compatibilitatea schemei modificate cu piața internă.

([6]) A se vedea considerentul 33.
([7]) JO C 13, 17.1.2004, p. 3.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE

(40) Comisia a primit observații din partea a trei asociații de operatori de transport, și anume CETM, ANITA și *Short Sea Promotion Centre* (Centrul de promovare a transportului maritim pe distanțe mici).

(41) În esență, părțile interesate au susținut poziția Italiei cu privire la criza economică și impactul global al acesteia asupra activităților de transport.

(42) În special, părțile terțe au subliniat impactul crizei economice asupra sectorului transporturilor, a cărei amploare a fost așa de mare, încât a împiedicat dezvoltarea în continuare a nivelului traficului modal, așa cum se prevăzuse inițial.

5. OBSERVAȚIILE ITALIEI

(43) Observațiile Italiei cu privire la decizia de inițiere sunt sintetizate în cele ce urmează.

(44) În primul rând, Italia a argumentat că angajamentul de a se menține nivelurile de trafic după expirarea schemei a fost asumat de transportatorii rutieri de marfă într-un context de piață complet diferit. Având în vedere că, la momentul respectiv, nu se putea prevedea amploarea și durata crizei, Comisia ar trebui să țină seama de împrejurările excepționale care au condus la necesitatea de a se modifica schema, astfel cum s-a notificat.

(45) S-a prevăzut ca transferul intermodal să fie stabilizat de îndată ce transportul maritim ar fi crescut, ca număr de deplasări și ca tonaj, cu o treime în 2011, comparativ cu 2007. Acest obiectiv a fost estimat pe baza unui studiu efectuat de CETENA și COFIR în iunie 2002, în cadrul „Programului excepțional de cercetare pentru dezvoltarea transportului maritim și fluvial de marfă".

(46) Cu toate acestea, din a doua parte a anului 2008, criza economică a lovit companiile de transport care participau la schemă la jumătatea perioadei de implementare a acesteia, în așa fel încât aceste companii s-au confruntat cu dificultăți în ceea ce privește stabilizarea nivelurilor de transport intermodal atinse. În special, Comisia ar trebui să țină seama de scăderea numărului de deplasări și a tonajului, ca urmare a diminuării numărului de contracte și a crizei economice.

(47) În al doilea rând, în sprijinul modificării notificate, Italia a subliniat că bugetul pentru schema inițială nu a fost utilizat în totalitate, prin urmare fondurile necesare pentru modificarea notificată rămân în continuare în limita bugetului inițial.

(48) În al treilea rând, Comisia ar trebui să țină seama de faptul că nu s-a primit nicio plângere, fie la nivel național, fie la nivelul Uniunii, de la niciuna dintre părțile interesate. Acest lucru ar trebui privit ca un indiciu că nu a existat nicio denaturare nejustificată a concurenței.

(49) În fine, Italia a argumentat că, dacă beneficiile potențiale ale măsurii luate pentru companiile maritime s-ar califica drept ajutor, în sensul articolului 107 din TFUE, acest lucru ar însemna, în mod necesar, faptul că ar trebui să se efectueze, de către Comisie, a efectelor măsurii asupra altor activități conexe, cum ar fi serviciile de întreținere a docurilor, agenții de transport maritim și operatorii portuari. Conform autorităților italiene, o astfel de abordare ar contraveni atât practicii consacrate, cât și jurisprudenței.

(50) Pentru a atenua preocupările Comisiei privind compatibilitatea prelungirii notificate, Italia a recurs, în timpul procedurii oficiale de investigare, la modificarea măsurii notificate: reducerea perioadei de prelungire de la doi ani la un singur an; concomitent, prelungirea cu un an a exploatării comerciale a serviciilor de transport, fără ajutor.

6. OBSERVAȚIILE ITALIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE INTERESATE

(51) Prin scrisoarea din 16 ianuarie 2013, autoritățile italiene au prezentat Comisiei propriile observații cu privire la observațiile formulate de părțile interesate în cursul procedurii oficiale de investigare.

(52) Autoritățile italiene susțin, îndeosebi, observațiile prezentate de cele trei asociații de transportatori susmenționate, în special în ceea ce privește absența unei denaturări nejustificate a concurenței și calificarea drept avantaj potențial la nivelul întreprinderilor de transport maritim.

7. EVALUAREA AJUTORULUI

7.1. Existența ajutorului

(53) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, dacă nu se prevede altfel în tratat, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

(54) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă o măsură notificată constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate aceste criterii. Pentru a fi considerat ajutor de stat, ajutorul financiar trebuie:

(a) să fie acordat de către stat sau prin resurse de stat;

(b) să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri (criteriul selectivității);

(c) să confere un avantaj economic întreprinderilor beneficiare;

(d) să denatureze ori să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(55) În acest caz, finanțarea de la buget a modificării propuse este acordată de stat sau prin intermediul resurselor de stat. În plus, aceasta favorizează doar anumite întreprinderi și, prin urmare, este selectivă.

(56) Comisia consideră că modificarea propusă conferă un avantaj economic transportatorilor rutieri de marfă care desfășoară operațiuni de transport eligibile de a beneficia de schemă prin faptul că îi scutește de o parte din costurile operaționale.

(57) De asemenea, Comisia constată că schema astfel modificată conduce în mod inevitabil, cu toate că viza în mod direct transportatorii rutieri, la o creștere a cererii pieței pentru anumite servicii maritime și, în consecință, a veniturilor pe care le obțin. Prin urmare, Comisia conchide că schema modificată conferă un avantaj economic companiilor maritime.

(58) În fine, atunci când ajutorul acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi față de alte întreprinderi care concurează în comerțul din cadrul Uniunii, aceste întreprinderi trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul de care a beneficiat cealaltă întreprindere ([8]). Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței ([9]). În acest caz, beneficiarii operează în concurență cu alte întreprinderi din Uniune. Prin urmare, măsura notificată este susceptibilă de a denatura concurența și de a afecta schimburile comerciale în cadrul pieței interne.

([8]) A se vedea, în special, cauza 730/79, Philip Morris/Comisia, Rec. 1980, p. 2671, punctul 11; cauza C-53/00 Ferring, Rec. 2001, p I-9067, punctul 21; cauza C-372/97, Italia/Comisia, Rec. 2004, p. I-3679, punctul 44.

([9]) Cauza T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Comisia, Rec. 1998, p. II-717.

(59) Având în vedere cele constatate, Comisia consideră că schema de ajutor astfel modificată implică un ajutor, în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, atât pentru transportatorii rutieri de marfă, cât și pentru companiile maritime.

7.2. **Legalitatea ajutorului**

(60) Măsura nu a fost pusă în aplicare înainte de a fi aprobată oficial de către Comisie. Comisia constată că în cadrul schemei prelungite, ajutorul va fi acordat numai după ce va fi aprobat de către Comisie. Prin urmare, autoritățile italiene și-au îndeplinit obligația, în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

(61) În același timp, având în vedere că prelungirea notificată se referă la o perioadă de timp care a trecut deja, Comisia constată că orice creștere a cererilor de servicii de transport maritime produsă de schemă a avut loc, în mod necesar, atunci când s-a recurs la aceste servicii.

7.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(62) Comisia constată că singura modificare adusă schemei anterioare este prelungirea în timp și, drept consecință, finanțarea suplimentară. În cadrul acestei prelungiri nu se vor subvenționa măsuri suplimentare. Toate celelalte elemente rămân la fel ca în schema evaluată de Comisie în decizia sa din 2005.

(63) În timpul procedurii oficiale de investigare, Italia a decis să reducă perioada de prelungire de la doi ani la un singur an. De asemenea, Italia a decis să prelungească cu un an obligația de a se continua operarea comercială a serviciilor, fără ajutor.

(64) Punctul 10 din orientările maritime prevede câteva criterii de evaluare a compatibilității măsurii, concepute în vederea îmbunătățirii lanțului intermodal și a decongestionării rutelor de transport. Totuși, în situația de față Comisia consideră că aceste condiții trebuie evaluate din perspectiva împrejurărilor specifice acestui caz [modificarea unei scheme de ajutor existente, aprobată deja în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE], și a împrejurărilor excepționale care au modificat substanțial condițiile existente pe piață la momentul aprobării pentru prima dată a schemei de către Comisie.

7.3.1. *Prima condiție: ajutorul nu trebuie să aibă o durată mai mare de trei ani și trebuie să vizeze finanțarea unui serviciu de transport care conectează porturi situate pe teritoriul statelor membre*

(65) În acest caz, Italia a demonstrat suficient faptul că operarea serviciilor de transport a fost puternic afectată de criza economică și, din această cauză, nu și-au putut respecta angajamentul de a continua operarea comercială a serviciilor respective ulterior perioadei de trei ani de finanțare inițială ([10]). În plus, Italia a decis să extindă cu un an obligația privind operarea comercială a serviciilor. În plus, schema vizează, în mod incontestabil, finanțarea serviciilor care conectează porturile Uniunii.

(66) Prin urmare, în opinia Comisiei, chiar dacă durata globală a schemei modificate este de patru ani, în împrejurările specifice acestui caz este întemeiat să se considere că o astfel de prelungire limitată respectă condiția menționată anterior.

7.3.2. *A doua condiție: serviciul trebuie să fie de așa natură încât să permită ca transportul rutier (în esență, de marfă) să aibă loc integral sau parțial pe cale maritimă, fără să se devieze transportul maritim într-un mod care să fie contrar interesului comun*

(67) După cum s-a precizat anterior, scopul schemei subvenționate este sprijinirea transportului maritim de marfă prin contribuția la costurile operaționale aferente circulației mărfii pe cale maritimă.

(68) De asemenea, Comisia ia în considerare bugetul relativ modest prevăzut de modificarea notificată.

(69) Prin urmare, Comisia constată că măsura contribuie la îndeplinirea unui obiectiv al Uniunii și că denaturarea potențială a concurenței cauzată de ajutor este compensată de beneficiile mai cuprinzătoare pe care le va oferi schema prin transferarea traficului de marfă de pe calea rutieră pe calea maritimă, în acest fel încurajându-se un transfer modal către un sistem de transport mai sustenabil. În consecință, Comisia are satisfacția că

([10]) În această privință, se constată o discrepanță între orientările maritime și liniile directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare (JO C 184, 22. 2008, p. 13) în care nu se prevede o limită echivalentă de trei ani pentru scheme similare care promovează un transfer intermodal de la transportul rutier la transportul pe cale ferată. Prin urmare, la revizuirea orientărilor maritime, Comisia va preciza că, în anumite împrejurări, ajutoarele de stat pentru transportul maritim pe distanțe mici pot fi declarate compatibile pentru o perioadă mai mare de trei ani.

modificarea în cauză se referă la o schemă de ajutor care permite ca transportul rutier să se desfășoare integral sau parțial pe mare și că nu există o deviere a transportului maritim de natură să contravină interesului comun.

7.3.3. *A treia condiție: ajutorul trebuie să vizeze implementarea unui proiect conceput în detaliu, care să ia în calcul încă de la început impactul asupra mediului și să se refere la o rută nouă sau la modernizarea serviciilor unei rute existente și, dacă este necesar, să asocieze mai mulți proprietari de nave, dar pentru fiecare linie să existe un singur proiect finanțat, iar proiectul în cauză să nu fie reînnoit, prelungit sau reluat*

(70) Ajutorul a fost calculat în așa fel încât să despăgubească serviciile maritime pentru costurile externe care nu sunt suportate de serviciile rutiere concurente. Suma ce reprezintă ajutorul care va fi acordat pentru fiecare deplasare corespunde diferenței dintre costurile externe generate de transportul maritim și cel rutier, calculat pe baza unui studiu actualizat realizat de asociația *Friends of the Earth* („Prietenii Terrei"). Factorii de care s-a ținut seama în aceste calcule sunt emisiile de gaze cu efecte de seră, poluarea atmosferică, poluarea fonică, congestionarea traficului și accidentele. Comisia observă că din constatările studiului rezultă cu claritate faptul că acest proiect privind transportul intermodal maritim-rutier dă naștere unor economii substanțiale în ceea ce privește costurile externe.

(71) Comisia consideră că nivelul ajutorului a fost planificat pe baza unei analize comparative rezonabile a costurilor externe pentru ambele moduri de transport și că este limitat la suma necesară pentru a se încuraja recurgerea la serviciile maritime. Prin urmare, ajutorul urmărește implementarea unui proiect conceput în detaliu, care să ia în calcul încă de la început impactul asupra mediului.

(72) În ceea ce privește condiția conform căreia proiectul ar trebui să vizeze exclusiv noile rute sau modernizarea serviciilor existente, Comisia observă că schema era deja aprobată în mod direct în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. Prin urmare, din perspectiva condiției impuse de orientările maritime, evaluarea prelungirii notificate a schemei nu este relevantă, întrucât modificarea se va aplica în mod necesar rutelor pentru care s-a acordat deja finanțare în cadrul schemei existente.

(73) Ca și în cazul schemei inițiale, beneficiarii vor avea libertatea de a alege linia maritimă cea mai convenabilă și operatorul cel mai competitiv pentru fiecare dintre rutele selectate. Aceste prevederi garantează un tratament nediscriminatoriu în rândul operatorilor de transport. Prin urmare, Comisia consideră că această condiție este îndeplinită.

7.3.4. *A patra condiție: scopul ajutorului trebuie să fie acoperirea a cel mult 30 % din costurile operaționale pe care le implică serviciul în cauză*

(74) Subvenția acordată proiectelor selectate este limitată la 30 % din costurile operaționale.

7.3.5. *A cincea condiție: ajutorul trebuie să fie acordat pe baza unor criterii transparente aplicate în mod nediscriminatoriu proprietarilor de nave stabiliți în UE. În mod normal, ajutorul ar trebui să fie acordat pentru un proiect selectat de autoritățile statului membru respectiv prin procedură de licitație, în conformitate cu normele aplicabile în Uniune*

(75) Comisia observă că, pentru acordarea ajutorului, criteriile aplicate sunt transparente și că proprietarii de nave din Uniune beneficiază de un tratament nediscriminatoriu

7.3.6. *A șasea condiție: serviciul care face obiectul proiectului trebuie să fie viabil din punct de vedere comercial ulterior perioadei în care este eligibil de finanțare de la buget*

(76) Conform celor menționate anterior, companiile de transport de marfă nu au reușit, din cauza crizei economice, să stabilizeze nivelurile de transport intermodal atinse. Prin urmare, proiectele nu au devenit viabile după expirarea celor trei ani în care au beneficiat de ajutor. Cu toate acestea, Comisia ține seama de faptul că Italia a decis să extindă cu un an obligația beneficiarilor de a opera comercial serviciile la încheierea celor patru ani în care au primit subvenții; prin urmare, Comisia consideră că această condiție este îndeplinită.

7.3.7. *A șaptea condiție: ajutorul nu trebuie să fie cumulat cu compensația pentru obligația de serviciu public (obligații sau contracte)*

(77) Conform celor menționate anterior, ajutorul nu poate fi cumulat cu compensația pentru obligația de serviciu public.

8. **CONCLUZIE**

(78) Prin urmare, Comisia conchide că modificarea schemei de ajutor prin prelungirea ei cu un an este compatibilă cu piața internă, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Măsura pe care Italia intenționează să o pună în aplicare în temeiul articolului 2 punctul 250 din Legea nr. 191 din 23 decembrie 2009 și cu Decretul din 31 ianuarie 2011 al Ministerului Infrastructurii și Transporturilor din Italia pentru dezvoltarea lanțurilor logistice și modernizarea intermodalității este compatibilă cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

Prin urmare, se autorizează punerea în aplicare a măsurii.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 17 iulie 2013.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte