

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 lipca 2013 r.

w sprawie pomocy państwa SA.33412 (12/C) (ex 11/N), którą Włochy planują wdrożyć na rzecz rozwoju połączeń logistycznych i zwiększenia stopnia intermodalności

(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 4392)

(Jedynie tekst w języku włoskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2013/487/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag⁽¹⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Zgłoszeniem elektronicznym z dnia 27 lipca 2011 r. władze włoskie poinformowały Komisję, zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE, o swoim zamiarze zmiany programu pomocy mającego na celu zachęcenie do zmiany transportu drogowego towarów ciężkich na transport morski. Zgłoszenie zostało zarejestrowane pod numerem sprawy SA.33412.
- (2) Dnia 14 września 2011 r. odbyło się spotkanie służb Komisji i przedstawicieli Włoch. W następstwie tego spotkania Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje na temat zgłoszonej zmiany w dniach 23 września 2011 r., 9 grudnia 2011 r., 7 marca 2012 r. oraz 16 maja 2012 r. Władze włoskie przekazały wymagane informacje w dniach 19 października 2011 r., 9 listopada 2011 r., 11 stycznia 2012 r., 19 marca 2012 r. i 12 czerwca 2012 r.
- (3) Pismem z dnia 25 lipca 2012 r. Komisja poinformowała Włochy o podjęciu decyzji w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego określonego w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do zmian programu pomocy na rozwój połączeń logistycznych i zwiększenie stopnia intermodalności.

(4) Decyzję Komisji o wszczęciu postępowania („decyzja o wszczęciu postępowania”) opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag.

(5) Włochy przedstawiły uwagi na temat decyzji o wszczęciu postępowania pismem z dnia 9 sierpnia 2012 r.

(6) Pismami z dnia 15 października, z dnia 30 października i z dnia 31 października 2012 r. zainteresowane strony przedstawiły swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania. Komisja przekazała uwagi zainteresowanych stron władzom włoskim dnia 19 grudnia 2012 r., aby umożliwić im ustosunkowanie się do tych uwag. Władze włoskie przekazały swoje uwagi pismem z dnia 16 stycznia 2013 r.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW POMOCY

2.1. Kontekst

- (7) Środek stanowi zmianę programu pomocy państwa mającego na celu wsparcie zmiany transportu towarów ciężkich z drogowego na morski. Dotacje zostaną przyznane przedsiębiorstwom transportu drogowego, które zamiast transportu drogowego wykorzystują istniejące lub nowe trasy morskie.
- (8) Komisja zezwoliła na pomoc w ramach pierwotnego programu pomocy dnia 20 kwietnia 2005 r. na okres od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 31 grudnia 2009 r. (decyzją zwaną dalej „decyzją z 2005 r.”)⁽³⁾.
- (9) W ramach tego programu przedsiębiorstwa transportu drogowego otrzymujące pomoc zostały zobowiązane do utrzymania przez okres trzech kolejnych lat po zakończeniu udzielania pomocy takiej samej liczby kursów lub takiej samej ilości transportowanych towarów jak w okresie dotowania⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Zob. przypis 1.

⁽³⁾ Pomoc państwa nr 496/2003, Dz.U. C 79 z 1.4.2006, s. 26.

⁽⁴⁾ Zob. motywy 7, 21, 28 i 29 decyzji z 2005 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 301 z 5.10.2012, s. 49.

- (10) Motyw 26 decyzji z 2005 r. nakłada na władze włoskie obowiązek regularnego przekazywania Komisji sprawozdań na temat rozwoju i wpływu pomocy na politykę transportową i środowisko.
- (11) Do Komisji wysłano sprawozdanie z realizacji przedstawiające w szczególności główne tendencje na rynku w latach 2007–2009 i podkreślające potrzebę przedłużenia pierwotnego programu o dwa lata.
- (12) W sprawozdaniu wskazano między innymi, co następuje:
- a) całkowita kwota faktycznie przyznanej pomocy była niższa niż ta, którą przydzielono i na którą zezwolono decyzją z 2005 r.;
- b) wystąpił stały wzrost częstotliwości kursów na trasach krajowych w tym okresie, jak przedstawiono w poniższej tabeli:

Częstotliwość	2007	2008	2009
Trasy krajowe	325 819	349 406	372 110
Trasy UE ⁽¹⁾	136 030	139 722	107 203
Ogółem	461 849	489 128	479 313

(1) Większość tych tras przebiega do Hiszpanii i z Hiszpanii.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez władze włoskie zmniejszenie liczby kursów na trasach UE zarejestrowane w 2009 r. (skutkujące pośrednio obniżeniem poziomu wkładu publicznego) jest bezpośrednią konsekwencją pogorszenia koniunktury gospodarczej, które miało znaczący wpływ na rynek;

- c) tendencja w odniesieniu do ilości przewożonych towarów jest podobna, a więc stały wzrost na trasach krajowych i zmniejszenie na trasach wewnątrz UE. Ogólna ilość przewożonych towarów wzrastała jednak stale w trakcie okresu odniesienia;
- d) zgodnie z prognozą całkowita liczba kursów w 2010 r. wyniesie 564 519.

2.2. Cel programu pomocy

- (13) Jak wspomniano w motywie 3, celem programu jest ułatwienie zmiany drogowego transportu towarów na transport morski.

2.3. Krajowa podstawa prawna

- (14) Podstawą prawną programu pomocy są następujące przepisy:
- a) art. 3 ust. 2c dekretu z mocą ustawy nr 209 z dnia 24 września 2002 r. przekształconego i zmienionego ustawą nr 265 z dnia 22 listopada 2002 r.;
- b) dekret Prezydenta Republiki Włoskiej nr 205 z dnia 11 kwietnia 2006 r.;
- c) art. 2 ust. 250 ustawy nr 191 z dnia 23 grudnia 2009 r.;
- d) dekret włoskiego Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 31 stycznia 2011 r. zatwierdzający przedłużenie programu na 2010 r.; odpowiedni dekret zatwierdzający przedłużenie programu na 2011 r., który podlega zezwoleniu ze strony Komisji, został już uzgodniony. W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Włochy zobowiązały się jednak skrócić okres przedłużenia o jeden rok.

2.4. Budżet

- (15) Całkowity budżet dotyczący proponowanej zmiany wynosi 60 mln EUR (30 mln EUR w 2010 r. i 30 mln EUR w 2011 r.).

2.5. Czas trwania pomocy

- (16) Władze włoskie zgłosiły zmianę programu w formie dwuletniego przedłużenia (na lata 2010 i 2011). Władze włoskie potwierdziły, że nie wypłacono jeszcze żadnej pomocy na realizację usług transportu morskiego w latach 2010 i 2011 oraz że środek zostanie wdrożony dopiero po zezwoleniu ze strony Komisji.

2.6. Zmiany systemu pomocy państwa

- (17) Zmiany zgłoszone przez władze włoskie dotyczą:
- a) przedłużenia programu pomocy na lata 2010 i 2011;
- b) nowego budżetu całkowitego w wysokości 60 mln EUR, tj. 30 mln EUR na każdy rok przedłużenia.
- (18) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Włochy zobowiązały się skrócić okres przedłużenia z dwóch lat do tylko jednego roku.
- (19) Władze włoskie potwierdziły, że żadne dodatkowe środki, takie jak środki objęte zezwoleniem na mocy decyzji z 2005 r., nie zostaną wdrożone w okresie przedłużenia.

2.7. Powody zmiany

- (20) Władze włoskie wyjaśniły, że realizacja planowanych celów (tj. stabilizacja zmiany środków transportu spowodowanej przez pierwotny program oraz dalszy rozwój dotowanych tras) została zakłócona w wyniku kryzysu gospodarczego.
- (21) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Włochy zobowiązały się również przedłużyć o jeden dodatkowy rok obowiązek dalszego prowadzenia operacji zarobkowych w zakresie usług transportowych bez pomocy.

2.8. Kumulacja

- (22) Kumulacja z dotacjami regionalnymi mającymi ten sam cel jest dozwolona na poziomie do 30 % całkowitych kosztów transportu.

2.9. Beneficjenci

- (23) O dotacje w ramach tego programu wnioskować mogą wszystkie unijne przedsiębiorstwa transportu drogowego, w tym tymczasowe lub stałe grupy i stowarzyszenia przewoźników, które dokonują załadunku swoich pojazdów i przyczep (nie zależnie od tego, czy towarzyszą im kierowcy) na statki towarowe celem korzystania z określonych tras morskich wskazanych w dekreście Ministra Infrastruktury i Transportu.

2.10. Forma i intensywność pomocy

- (24) Pomoc będzie miała formę bezzwrotnej dotacji, której wysokość odpowiada różnicy między kosztami zewnętrznymi transportu morskiego a kosztami zewnętrznymi transportu drogowego.
- (25) Wspomniana różnica zostanie obliczona na podstawie zaktualizowanego badania przeprowadzonego przez organizację Friends of the Earth ⁽⁵⁾. Czynniki uwzględnianymi w tych obliczeniach są gazy cieplarniane, zanieczyszczenia powietrza, hałas, zagęszczenie ruchu i wypadki. Wspomniane badanie zaktualizowano na podstawie wyników z pierwszego okresu stosowania programu Ecobonus. Różnica w kosztach społecznych i środowiskowych poniesionych w wyniku korzystania z autostrad morskich zamiast transportu drogowego spowodowała oszczędności wynoszące 411 mln EUR.
- (26) Badanie to wskazuje, że w pełni załadowany pojazd ciężarowy o długości 14 metrów pokonujący drogą odległość 100 km generuje koszty zewnętrzne w wysokości około 212,58 EUR, podczas gdy szacowane koszty zewnętrzne pokonania tej samej odległości drogą morską

wynoszą 79,37 EUR. W odniesieniu do odcinka 100 km różnica wynosi 133,21 EUR. Średnia ta będzie stanowiła podstawę do obliczania odliczeń mających zastosowanie do przedsiębiorstw transportu drogowego w przypadku korzystania przez nie z wybranych tras morskich. Kwota będzie dostosowana do szczególnych warunków rynkowych na zidentyfikowanych trasach.

2.11. Procedura

- (27) Beneficjenci będą musieli odbyć określoną liczbę kursów, która będzie ustalana w skali rocznej dla każdej wybranej trasy. Przedsiębiorstwa wnioskujące muszą odbywać co najmniej 80 kursów rocznie na danej pojedynczej trasie.
- (28) Dodatkowa „premia” przyznawana będzie, dodatkowo w stosunku do podstawowej pomocy, tym przedsiębiorstwom, które na danej trasie morskiej będą odbywać powyżej 1 600 kursów rocznie. Intensywność pomocy nie może jednak przekroczyć maksymalnego poziomu 30 %. Celem wspomnianej dodatkowej pomocy jest zachęcenie przedsiębiorstw do zakładania stowarzyszeń i zwiększenie wskaźnika obłożenia statków wykorzystywanych do transportu towarowego.
- (29) Kwalifikowalne linie morskie zostaną określone na mocy dekretu ministerialnego na podstawie następujących kryteriów:
- przydatności trasy morskiej do promowania przeniesienia znacznej ilości transportu drogowego na transport morski;
 - przydatności trasy morskiej do obniżenia intensywności ruchu w ramach włoskiej sieci drogowej;
 - przewidywalnej poprawy w zakresie aspektów środowiskowych poprzez wykorzystanie trasy morskiej w porównaniu z odpowiednią trasą drogową.
- (30) Nowe wybrane trasy morskie będą to trasy, które obecnie nie są odpowiednio obsługiwane.
- (31) Wnioski muszą zawierać zobowiązanie beneficjentów do utrzymania przez okres trzech kolejnych lat od zakończenia programu takiej samej liczby kursów lub transportowania takiej samej ilości towarów jak w okresie dotowania. W trakcie postępowania wyjaśniającego przeprowadzanego przez Komisję w sprawie przedmiotowego środka Włochy przedłużyły wspomniany wyżej trzyletni okres o jeden rok.
- (32) Pomoc będzie przyznana wyłącznie pod warunkiem, że taryfy zostaną utrzymane na tym samym poziomie z uwzględnieniem stopy inflacji.

⁽⁵⁾ Lombard, P.L., Malocchi, A., *Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto*, Franco Angeli, Mediolan. W tym względzie Komisja podkreśla, że istnieją inne metody obliczania kosztów zewnętrznych związanych z różnymi rodzajami transportu, w szczególności metody stosowane przez Komisję w odniesieniu do projektów „Marco Polo”: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EUR-doc/JRC81002.pdf>

- (33) Pomoc może być przyznana z mocą wsteczną po zbadaniu odpowiednich dokumentów w ramach środków finansowych udostępnionych i pisanego na ten szczegółowy cel. Jeżeli kwota przydzielanej pomocy przewyższa środki finansowe dostępne na dany rok, wysokość wkładu finansowego zostanie określona w specjalnej decyzji ministerialnej.

3. POWODY DECYZJI O WSZCZĘCIU FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO

3.1. Istnienie pomocy państwa

- (34) W swojej decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła na wstępie, że zmieniony program przynosi korzyści przedsiębiorstwom transportu drogowego oraz stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE na tym poziomie.
- (35) Komisja uznała także, że przewoźnicy zapewniający usługi transportu morskiego dla przedsiębiorstw transportu drogowego mogą również czerpać pośrednie korzyści w wyniku zmienionego programu.

3.2. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (36) Jeżeli chodzi o zgodność zmienionego programu z rynkiem wewnętrznym, Komisja wskazała przede wszystkim, że pierwotny program został uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (37) Komisja zauważyła jednak, że zgłoszona zmiana programu wydaje się być sprzeczna z warunkiem zawartym w decyzji z 2005 r., zgodnie z którym przedsiębiorstwa transportu drogowego korzystające z pierwotnie zatwierdzonego programu zobowiązały się do utrzymania przez okres trzech kolejnych lat od zakończenia programu takiej samej liczby kursów lub transportowania takiej samej ilości towarów jak w okresie dotowania, bez otrzymywania pomocy.
- (38) Komisja zauważyła następnie, że w przypadku uznania przewoźników zapewniających usługi morskie dla przedsiębiorstw transportu drogowego za pośrednich beneficjentów programu⁽⁶⁾, Komisja będzie musiała ocenić również zgodność tej pomocy na podstawie pkt 10 wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego („wytyczne w sprawie transportu morskiego”)⁽⁷⁾.
- (39) Biorąc pod uwagę, że w tym przypadku pomoc otrzymywana przez przewoźników morskich, byłaby przeznaczona na finansowanie funkcjonowania istniejących tras, a jej czas trwania przekraczałby trzy lata, Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności zmienionego programu z rynkiem wewnętrznym.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (40) Komisja otrzymała uwagi od trzech stowarzyszeń przewoźników, mianowicie CETM, ANITA i centrum ds. promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (*Short Sea Promotion Centre*).
- (41) Zainteresowane strony zasadniczo poparły stanowisko Włoch dotyczące pogorszenia koniunktury gospodarczej i ogólnego wpływu tej sytuacji na działalność w zakresie transportu.
- (42) Strony trzecie podkreśliły w szczególności wpływ pogorszenia koniunktury gospodarczej na sektor transportu, który był tak rozległy, że wykluczył dalsze podnoszenie poziomu ruchu intermodalnego zgodnie z pierwotnymi prognozami.

5. UWAGI WŁOCH

- (43) Poniżej podsumowano uwagi Włoch dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.
- (44) Po pierwsze, Włochy wysunęły argument, że przedsiębiorstwa transportu drogowego podjęły zobowiązanie do utrzymania poziomów przewozów po wygaśnięciu programu w zupełnie innej sytuacji rynkowej. Ponieważ w tamtym czasie nie można było przewidzieć rozmiarów i czasu trwania kryzysu, Komisja powinna uwzględnić wyjątkowe okoliczności, które doprowadziły do konieczności zmiany programu w zgłoszonej formie.
- (45) Przewidywano, że intermodalna zmiana transportu ustabilizuje się, gdy transport morski zwiększy się pod względem ilości kursów i tonażu o jedną trzecią w 2011 r. w stosunku do 2007 r. Cel ten oszacowano na podstawie badania przeprowadzonego w czerwcu 2002 r. przez CETENA i COFIR w ramach „Nadzwyczajnego programu badawczego na rzecz rozwoju kabotażu morskiego i rzeczno-górnego”.
- (46) Pogorszenie koniunktury gospodarczej, które rozpoczęło się w drugiej połowie 2008 r., uderzyło jednak w przedsiębiorstwa transportowe uczestniczące w programie w połowie jego wdrażania, utrudniając im stabilizację osiągniętych poziomów transportu intermodalnego. Komisja powinna w szczególności uwzględnić spadek liczby kursów i tonażu spowodowane zmniejszeniem liczby zawieranych umów i pogorszeniem koniunktury gospodarczej.
- (47) Po drugie, w celu poparcia zgłoszonej zmiany Włochy zwróciły uwagę, że budżetu na pierwotny program nie został w pełni wykorzystany, co oznacza, że fundusze wymagane do celów zgłoszonej zmiany nadal mieszczą się w granicach pierwotnego budżetu.

⁽⁶⁾ Zob. motyw 33.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3.

- (48) Po trzecie, Komisja powinna uwzględnić fakt, że nie otrzymano żadnej skargi od żadnej z zainteresowanych stron na poziomie krajowym lub unijnym. Fakt ten należy uznać za wskazanie, że nie wystąpiły żadne nadmierne zakłócenia konkurencji.
- (49) Ponadto Włochy wysunęły argument, że gdyby doszło do uznania możliwych korzyści środka dla przedsiębiorstw morskich za pomoc państw w rozumieniu art. 107 TFUE, oznaczałoby to z konieczności, że Komisja powinna także poddać ocenie skutki tego środka w odniesieniu do innych powiązanych działalności, takich jak utrzymanie doków portowych, działalność agentów morskich i operatorów portowych. Według władz włoskich takie podejście byłoby sprzeczne zarówno z dotychczasową praktyką, jak i z orzecznictwem.
- (50) W celu rozwiania obaw Komisji dotyczących zgodności zgłaszanego przedłużenia Włochy zobowiązały się podczas formalnego postępowania wyjaśniającego do wprowadzenia następujących zmian do zgłaszanego środka: skrócenia okresu przedłużenia z dwóch lat do tylko jednego roku przy jednoczesnym przedłużeniu okresu prowadzenia operacji zarobkowych w zakresie usług transportowych bez pomocy o jeden dodatkowy rok.

6. UWAGI WŁOCH DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

- (51) Pismem z dnia 16 stycznia 2013 r. władze włoskie przedstawiły Komisji swoje uwagi dotyczące uwag zainteresowanych stron w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego.
- (52) Władze włoskie poparły uwagi przedstawione przez trzy wyżej wymienione stowarzyszenia transportowe, a w szczególności te dotyczące braku nadmiernych zakłóceń konkurencji oraz uznania potencjalnej korzyści dla przedsiębiorstw żeglugowych.
- (55) W tym przypadku finansowanie publiczne proponowanej zmiany jest przyznawane przez państwo i przy użyciu zasobów państwowych. Ponadto sprzyja tylko niektórym przedsiębiorstwom, a więc ma ono charakter selektywny.
- (56) Komisja uznaje, że proponowana zmiana przynosi korzyść gospodarczą przedsiębiorstwom transportu drogowego prowadzącym działalność transportową kwalifikowaną w ramach programu poprzez częściowe zmniejszenie ich kosztów operacyjnych.
- (57) Komisja zauważa również, że zmieniony program, chociaż jest skierowany do przedsiębiorstw transportu drogowego, niewątpliwie prowadzi do wzrostu popytu na rynku na niektóre usługi morskie, a tym samym zwiększenia dochody uzyskiwany przez świadczące podmioty. Komisja stwierdza zatem, że zmieniony program przynosi korzyść gospodarczą przedsiębiorstwom morskim.

7. OCENA ŚRODKA POMOCY

7.1. Istnienie pomocy państwa

- (53) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi, chyba że Traktat stanowi inaczej.
- (54) Kryteria, o których mowa w art. 107 ust. 1 mają charakter łączny. W związku z tym w celu stwierdzenia, że zgłoszony środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu tego artykułu, muszą być spełnione wszystkie te kryteria. Aby wsparcie finansowe stanowiło pomoc państwa, musi ono spełniać następujące warunki:
- (58) Ponadto, gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach wewnątrzunijnej wymiany handlowej, należy uznać, że wspomniana pomoc ma wpływ na te ostatnie przedsiębiorstwa⁽⁸⁾. Wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję⁽⁹⁾. W tym przypadku beneficjenci konkurują z innymi przedsiębiorstwami w Unii. W związku z powyższym zgłoszony środek może zakłócać konkurencję oraz wpływać na wymianę handlową na rynku wewnętrznym.

⁽⁸⁾ Zob. w szczególności sprawa 730/79 Philip Morris przeciwko Komisji [1980], Rec. s. 2671, pkt 11, sprawa C-53/00 Ferring [2001], Rec. s. I-9067, pkt 21 oraz sprawa C-372/97 Włochy przeciwko Komisji [2004], Rec. s. I-3679, pkt 44.

⁽⁹⁾ Sprawa T-214/95, Het Vlaamse Gewest przeciwko Komisji [1998], Rec. s. II-717.

- (59) W świetle tych ustaleń Komisja uznaje, że zmieniony program pomocy obejmuje pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE zarówno dla przedsiębiorstw transportu drogowego, jak i przedsiębiorstw morskich.

7.2. Zgodność pomocy z prawem

- (60) Środek nie został wdrożony przed formalnym zatwierdzeniem Komisji. Komisja zauważa fakt, że w ramach przedłużonego programu pomoc będzie wypłacana dopiero po zatwierdzeniu przez Komisję. W związku z tym władze włoskie spełniły swój obowiązek stosowania klauzuli zawieszającej na mocy art. 108 ust. 3 TFUE.

- (61) Jednocześnie, ponieważ zgłoszone przedłużenie odnosi się do okresu, który już upłynął Komisja uznaje, że jakkolwiek wzrost popytu na usługi morskie wynikający z programu wystąpił siłą rzeczy w trakcie korzystania z tych usług.

7.3. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (62) Komisja zauważa, że jedyna zmiana w stosunku do poprzedniego programu dotyczy przedłużenia w czasie i związanych dodatkowych funduszy. W okresie przedłużenia nie dotacje nie będą przyznawane na żadne dodatkowe środki. Wszystkie inne elementy pozostają takie same jak w programie poddanym ocenie przez Komisję w decyzji z 2005 r.

- (63) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Włochy zobowiązały się skrócić okres przedłużenia z dwóch lat do tylko jednego roku. Zobowiązały się również przedłużyć o jeden dodatkowy rok obowiązek dalszego prowadzenia operacji zarobkowych w zakresie usług transportowych bez pomocy.

- (64) W punkcie 10 wytycznych w sprawie transportu morskiego określa się szereg kryteriów oceny zgodności środka opracowanego w celu poprawy łańcucha intermodalnego oraz zmniejszenia zagęszczenia ruchu drogowego. W tym przypadku Komisja uważa jednak, że warunki te należy poddać ocenie w świetle szczególnych okoliczności przedmiotowej sprawy (zmiana istniejącego programu pomocy już bezpośrednio zatwierdzonego na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE) oraz wyjątkowych okoliczności, które w znacznym stopniu zmieniły warunki rynkowe istniejące w czasie pierwszego zatwierdzenia programu przez Komisję.

7.3.1. *Warunek pierwszy: czas trwania pomocy nie może przekraczać trzech lat, a jej celem musi być finansowanie usługi połączenia między portami morskimi znajdującymi się na terytorium państw członkowskich*

- (65) W tym przypadku Włochy wykazały w wystarczającym stopniu, że kryzys finansowy miał znaczący wpływ na funkcjonowanie usług transportowych, skutkiem czego beneficjenci nie mieli możliwości wypełnienia swojego zobowiązania do dalszego prowadzenia operacji zarobkowych w zakresie przedmiotowych usług po upływie trzyletniego początkowego okresu finansowania⁽¹⁰⁾. Ponadto Włochy zobowiązały się przedłużyć o jeden dodatkowy rok obowiązywanie wymogu dotyczącego prowadzenia zarobkowych operacji w zakresie usług transportowych. Dodatkowo program ma niewątpliwie na celu finansowanie usług żeglugi morskiej łączących porty Unii.

- (66) W związku z powyższym, nawet jeżeli czas trwania zmienionego programu wynosi cztery lata, Komisja uważa, że wobec szczególnych okoliczności tej sprawy uzasadnione jest uznanie takiego ograniczonego przedłużenia za zgodne z określonym wyżej warunkiem.

7.3.2. *Warunek drugi: charakter usługi musi umożliwiać częściowe lub całkowite zastąpienie transportu drogowego (w zasadniczej części towarowego) transportem morskim, bez zmiany transportu morskiego w sposób niezgodny ze wspólnym interesem*

- (67) Jak wspomniano wyżej, celem dotowanego programu jest wsparcie morskiego transportu towarów poprzez udział w kosztach operacyjnych związanych z przewozem towarów przy wykorzystaniu transportu morskiego.

- (68) Komisja bierze także pod uwagę stosunkowo niewielki budżet zgłoszonej zmiany.

- (69) Komisja wyraża zatem zadowolenie z faktu, że środek ten pomaga w osiągnięciu unijnego celu i że ewentualne zakłócenie konkurencji spowodowane pomocą jest zrównoważone przez szersze korzyści, które będą wynikały z programu dzięki przeniesieniu ruchu towarowego z transportu drogowego na transport morski, a tym samym zachęcaniu do zmiany transportu na bardziej

⁽¹⁰⁾ W tym względzie Komisja zauważa rozbieżność między wytycznymi w sprawie transportu morskiego a wspólnotowymi wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz. U. C 184 z 22.7.2008, s. 13), w których nie przewidziano analogicznego trzyletniego ograniczenia w odniesieniu do podobnych programów promujących intermodalne przechodzenie z transportu drogowego na transport kolejowy. W związku z tym podczas rewizji wytycznych w sprawie transportu morskiego Komisja określi, że w niektórych okolicznościach pomoc państwa dotycząca żeglugi bliskiego zasięgu można uznać za zgodną w okresie powyżej trzech lat.

zrównoważony system transportowy. W związku z tym Komisja wyraża zadowolenie z faktu, że zmiana, o której mowa, dotyczy programu pomocy, który umożliwia częściowe lub całkowite zastąpienie transportu drogowego transportem morskim bez zmiany transportu morskiego w sposób niezgodny ze wspólnym interesem.

7.3.3. *Warunek trzeci: pomoc musi mieć na celu realizację szczegółowego projektu, którego wpływ na środowisko został wcześniej ustalony oraz który dotyczy nowej trasy lub poprawy jakości usług na istniejącej trasie i w którym w razie konieczności uczestniczy kilku armatorów, przy czym na jedną linię przypada tylko jeden finansowany projekt bez możliwości odnowienia, przedłużenia lub powtórzenia przedmiotowego projektu*

- (70) Wysokość pomocy obliczono w taki sposób, aby zrekompensować podmiotom świadczącym usługi transportu morskiego niezapłacone koszty zewnętrzne konkurencji z podmiotami świadczącymi usługi transportu drogowego. Kwota pomocy przydzielanej na jeden kurs odpowiada różnicy między kosztami zewnętrznymi transportu drogowego obliczonej na podstawie zaktualizowanego badania przeprowadzonego przez organizację Friends of the Earth. Czynniki uwzględnianymi w tych obliczeniach są gazy cieplarniane, zanieczyszczenia powietrza, hałas, zagęszczenie ruchu i wypadki. Komisja zauważa, że ustalenia dokonane w ramach badania wyraźnie wskazują, że przedmiotowy intermodalny projekt morsko-drogowy spowoduje znaczne oszczędności kosztów zewnętrznych.
- (71) Komisja uznaje, że planowany poziom pomocy opiera się na racjonalnej analizie porównawczej kosztów zewnętrznych obu rodzajów transportu i że ogranicza się do kwoty niezbędnej w celu zachęcenia do przejścia na usługi transportu morskiego. W związku z tym pomoc ma na celu realizację szczegółowego projektu, którego wpływ na środowisko został wcześniej ustalony.
- (72) W odniesieniu do warunku, że projekt powinien dotyczyć jedynie *nowych tras lub poprawy jakości istniejących usług*, Komisja zauważa, że program został już bezpośrednio zatwierdzony na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. W związku z tym ocena zgłoszonego przedłużenia programu w świetle powyższego warunku wytycznych w sprawie transportu morskiego nie ma znaczenia, ponieważ zmiana z konieczności będzie miała zastosowanie do tras, które finansowano już w ramach istniejącego programu.
- (73) Podobnie jak w przypadku pierwotnego programu beneficjenci będą mogli wybrać najdogodniejszą linię morską i najbardziej konkurencyjnego przewoźnika w przypadku

każdej z wybranych tras. Powyższe przepisy gwarantują niedyskryminujące traktowanie przewoźników. W związku z tym Komisja uznaje, że warunek ten jest spełniony.

7.3.4. *Warunek czwarty: celem pomocy musi być pokrycie do 30 % kosztów operacyjnych przedmiotowej usługi*

- (74) Dotację przyznaną w odniesieniu do wybranych projektów ogranicza się do 30 % kosztów operacyjnych.

7.3.5. *Warunek piąty: pomoc musi być przyznawana na podstawie przejrzystych kryteriów stosowanych w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do armatorów mających siedzibę we Wspólnocie. Pomoc należy zwykle przyznawać w odniesieniu do projektu wybranego przez władze państwa członkowskiego w drodze procedury przetargowej zgodnej z mającymi zastosowanie przepisami wspólnotowymi*

- (75) Komisja zauważa, że kryteria stosowane w odniesieniu do przyznawania pomocy są przejrzyste i że armatorzy są w Unii traktowani w sposób niedyskryminujący.

7.3.6. *Warunek szósty: usługi będące przedmiotem projektu muszą być znaczące z ekonomicznego punktu widzenia po okresie, w którym są one kwalifikowalne do celów objęcia ich finansowaniem publicznym*

- (76) Jak wspomniano powyżej, pogorszenie koniunktury gospodarczej uniemożliwiło przedsiębiorstwom transportowym ustabilizowanie osiągniętych poziomów rozwoju transportu intermodalnego. W związku z tym projekty nie mogły osiągnąć rentowności po trzech latach otrzymywania pomocy. Komisja uwzględniła jednak fakt, że Włochy zobowiązały się przedłużyć o dodatkowy jeden rok stosowanie obowiązku prowadzenia przez beneficjentów operacji zarobkowych w zakresie przedmiotowych usług po czterech latach otrzymywania dotacji. W związku z tym Komisja uznaje, że warunek ten jest spełniony.

7.3.7. *Warunek siódmy: nie można łączyć pomocy z rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych (w ramach obowiązków lub umów)*

- (77) Jak wspomniano wyżej, pomocy nie można łączyć z rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych.

8. WNIOSEK

- (78) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zmiana programu przez przedłużenie go o jeden rok jest zgodna z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Środek, który Włochy planują wdrożyć na podstawie art. 2 pkt 250 ustawy nr 191 z dnia 23 grudnia 2009 r. i dekretu włoskiego Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 31 stycznia 2011 r. w odniesieniu do rozwoju połączeń logistycznych i zwiększenia stopnia intermodalności, jest zgodny z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Niniejszym zezwala się zatem na wdrożenie przedmiotowego środka pomocy.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 lipca 2013 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący
