

DÉCISIONS

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 17 juillet 2013

concernant l'aide d'état SA.33412 (12/C) (ex 11/N)

[notifiée sous le numéro C(2013) 4392]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2013/487/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

ayant invité les parties intéressées, conformément aux dispositions des articles susmentionnés, à présenter leurs observations ⁽¹⁾, et compte tenu de ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) Par notification électronique du 27 juillet 2011, les autorités italiennes ont notifié à la Commission, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, leur intention de modifier un régime d'aides visant à encourager le transfert de poids lourds de la route vers la mer. La notification a été enregistrée sous le numéro SA.33412.
- (2) Une réunion entre les services de la Commission et les représentants italiens s'est tenue le 14 septembre 2011. À la suite de cette réunion, la Commission a demandé des informations complémentaires au sujet de la modification notifiée les 23 septembre 2011, 9 décembre 2011, 7 mars 2012 et 16 mai 2012. Les autorités italiennes ont fourni les informations demandées les 19 octobre 2011, 9 novembre 2011, 11 janvier 2012, 19 mars 2012 et 12 juin 2012.
- (3) Par lettre du 25 juillet 2012, la Commission a informé l'Italie de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE en ce qui concerne la modification du régime en faveur du développement de chaînes de logistique et de la modernisation de l'intermodalité.

(4) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure (ci-après la «décision d'ouverture de la procédure») a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. ⁽²⁾ La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations.

(5) L'Italie a présenté des observations sur la décision d'ouverture de la procédure par lettre du 9 août 2012.

(6) Quelques parties intéressées ont envoyé des observations par lettres des 15, 30 et 31 octobre 2012. Le 19 décembre 2012, la Commission a transmis ces observations aux autorités italiennes qui, invitées à répondre, ont envoyé leurs commentaires par lettre du 16 janvier 2013.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES

2.1. Contexte

- (7) La mesure prévoit la modification d'un régime d'aides d'État visant à soutenir le transfert modal de poids lourds de la route vers la mer. Des subventions seront accordées aux transporteurs routiers utilisant des voies maritimes nouvelles ou existantes plutôt que la route.
- (8) Le régime d'aides initial a été autorisé par la Commission le 20 avril 2005 pour une période de trois ans, entre le 1^{er} janvier 2007 et le 31 décembre 2009 (ci-après la «décision de 2005»). ⁽³⁾
- (9) En vertu de ce régime, les transporteurs routiers bénéficiaires de l'aide étaient tenus, pour les trois années suivant l'expiration du régime d'aides, d'effectuer le même nombre de voyages et de transporter la même quantité de marchandises que pendant la période couverte par l'aide. ⁽⁴⁾

⁽²⁾ Voir la note 1.

⁽³⁾ Aide d'État n^o 496/2003 (JO C 79 du 1.4.2006, p. 26).

⁽⁴⁾ Voir les points 7, 21, 28 et 29 de la décision de 2005.

⁽¹⁾ JO C 301 du 5.10.2012, p. 49.

(10) Le considérant 26 de la décision de 2005 oblige les autorités italiennes à informer régulièrement la Commission de l'évolution et de l'incidence des aides sur la politique de transport et sur l'environnement

(11) La Commission a reçu un rapport de mise en œuvre qui relève les principales tendances du marché entre 2007 et 2009 et qui met en lumière la nécessité de prolonger de deux ans le régime initial.

(12) Le rapport souligne notamment les aspects suivants:

(a) le montant total des aides effectivement accordées a été inférieur à celui prévu et autorisé par la décision de 2005;

(b) durant la période considérée, le nombre de voyages sur les liaisons nationales a constamment augmenté, comme l'indique le tableau suivant:

Fréquence	2007	2008	2009
Liaisons nationales	325 819	349 406	372 110
Liaisons intra-UE ⁽¹⁾	136 030	139 722	107 203
Total	461 849	489 128	479 313

⁽¹⁾ La grande majorité de ces voyages sont effectués depuis et vers l'Espagne.

Selon les informations fournies par les autorités italiennes, la diminution du nombre de voyages enregistrée en 2009 sur les liaisons intra-UE - qui a entraîné implicitement une baisse du niveau des contributions publiques - est une conséquence directe du ralentissement économique, qui a eu de lourdes conséquences sur le marché.

(c) Le volume de marchandises a connu une évolution similaire, avec une augmentation stable sur les liaisons nationales et une diminution sur les liaisons intra-UE. Le volume total des marchandises a toutefois augmenté de manière constante durant la période de référence.

(d) Selon les prévisions, le nombre total de voyages en 2010 devrait s'élever à 564 519.

2.2. Objectifs du régime d'aides

(13) Comme précisé au considérant 3, l'objectif du régime est de faciliter le transfert modal des marchandises de la route vers la mer.

2.3. Base juridique nationale

(14) Le régime d'aides repose sur les dispositions suivantes:

(a) l'article 3, point 2 *quater*, du décret-loi n° 209 du 24 septembre 2002 converti en loi, avec modifications, par la loi n° 265 du 22 novembre 2002;

(b) le D.P.R. n° 205 du 11 avril 2006;

(c) l'article 2, point 250, de la loi n° 191 du 23 décembre 2009;

(d) le décret du ministère des infrastructures et des transports du 31 janvier 2011 portant approbation de la prolongation pour 2010; le décret correspondant pour 2011 - dont la publication est subordonnée à l'autorisation de la Commission - a déjà été adopté. Dans le cadre de la procédure formelle d'examen, l'Italie s'est cependant engagée à abréger d'un an la durée de la prolongation.

2.4. Budget

(15) La dotation pour la modification proposée s'élève à 60 millions d'EUR au total (30 millions pour 2010 et 30 millions pour 2011).

2.5. Durée

(16) Les autorités italiennes ont notifié une modification du régime consistant en une prolongation de deux ans (2010 et 2011). Elles ont également confirmé qu'à ce jour, aucune aide n'a encore été accordée pour le fonctionnement des services maritimes en 2010 et 2011 et que la mesure ne sera mise en œuvre qu'après l'autorisation donnée par la Commission.

2.6. Modifications du régime d'aides d'État

(17) Les modifications notifiées par les autorités italiennes concernent:

(a) la prolongation du régime d'aides pour 2010 et 2011;

(b) une nouvelle contribution totale de 60 millions d'EUR, soit 30 millions par année de prolongation.

(18) Durant la procédure formelle d'examen, l'Italie s'est engagée à réduire à une seule année la durée de la prolongation, prévue pour deux ans.

(19) Les autorités italiennes ont confirmé que, durant la période de prolongation, elles ne mettraient en œuvre aucune des mesures complémentaires autorisées par la décision de 2005.

2.7. Justification de la modification

- (20) Les autorités italiennes ont expliqué que le respect des objectifs prévus (stabilisation du transfert modal généré par le régime initial et développement ultérieur des liaisons subventionnées) a été compromis par la crise économique.
- (21) Durant la procédure formelle d'examen, l'Italie s'est également engagée à prolonger d'une année supplémentaire l'obligation d'assurer une gestion commerciale continue et non subventionnée des services de transport.

2.8. Cumul

- (22) Le cumul des contributions régionales prévues pour le même objectif est autorisé à concurrence de 30 % du total des dépenses de transport.

2.9. Bénéficiaires

- (23) Peuvent solliciter des subventions au titre du régime tous les transporteurs routiers de l'Union, y compris les groupements temporaires ou permanents, ainsi que les associations de transporteurs qui embarquent sur des navires de charge leurs véhicules et conteneurs (accompagnés ou non de leur chauffeur) afin d'effectuer les liaisons spécifiques définies par le ministre des infrastructures et des transports.

2.10. Forme et intensité de l'aide

- (24) Le régime prévoit l'octroi de contributions à fond perdu dont le montant est calculé sur la base de la différence entre les coûts externes du transport routier et ceux du transport maritime.
- (25) Le calcul de la différence reposera sur une étude actualisée réalisée par l'association «Amis de la terre». ⁽⁵⁾ Les facteurs pris en considération pour ces calculs sont les gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, les embouteillages et les accidents. Cette étude a été mise à jour sur la base des résultats obtenus pour la première période d'application du régime d'aides. La différence de coûts sociaux et environnementaux résultant de l'utilisation des «autoroutes de la mer» en lieu et place de la route a permis d'économiser 411 millions d'EUR.
- (26) L'étude révèle que, sur un trajet de 100 km effectué sur route, un poids lourd de 14 mètres et à pleine charge génère un coût externe de 212,58 EUR environ, alors que pour le même trajet par mer, le coût externe est estimé à quelque 79,37 EUR. La différence obtenue, soit

133,21 EUR pour un trajet de 100 km, constitue la valeur moyenne qui servira de référence aux subventions à accorder aux transporteurs routiers pour l'utilisation des «autoroutes de la mer». Cette valeur sera modulée en tenant compte des conditions particulières du marché sur les diverses lignes recensées.

2.11. Procédure

- (27) Les bénéficiaires devront effectuer un certain nombre de voyages, qui sera déterminé annuellement pour chaque liaison. Les entreprises sollicitant l'aide devront avoir effectué chaque année au moins 80 voyages sur chaque liaison.
- (28) Outre l'aide de base, il est prévu d'accorder une contribution supplémentaire aux entreprises qui effectuent plus de 1 600 voyages annuels sur chaque liaison. Il est toutefois interdit de dépasser le plafond d'intensité de l'aide, qui est de 30 %. L'aide supplémentaire a pour but d'encourager les regroupements et l'augmentation du taux d'utilisation des navires utilisés pour le transport de marchandises.
- (29) Les liaisons maritimes éligibles seront définies par décret ministériel sur la base des critères suivants:
- (a) capacité de la liaison maritime à favoriser le transfert de parts importantes du trafic de la route vers la mer;
 - (b) capacité de la liaison maritime à réduire les embouteillages sur le réseau routier national;
 - (c) amélioration prévisible des normes environnementales pouvant être générées par l'utilisation de la mer en lieu et place de la route pour un trajet correspondant.
- (30) Les nouvelles destinations seront choisies parmi celles qui aujourd'hui ne sont pas suffisamment desservies par la mer.
- (31) Les demandes doivent inclure l'engagement pris par les bénéficiaires, pendant les trois années suivant l'expiration du régime, d'effectuer le même nombre de voyages et de transporter le même volume de marchandises que pendant la période couverte par l'aide. Lors de l'enquête de la Commission relative à la présente mesure, l'Italie a prolongé d'un an la période de trois ans mentionnée ci-dessus.
- (32) Les contributions ne seront accordées qu'à condition que les tarifs restent constants, compte tenu de l'inflation.

⁽⁵⁾ P.L. Lombard e A. Malocchi, Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto, Milano, Franco Angeli. À cet égard, la Commission souligne qu'il existe d'autres méthodes de calcul des coûts externes des divers modes de transport, notamment celle utilisée par la Commission dans le cadre des projets Marco Polo: <ftp://ftp.jrc.es/pub/EURdoc/JRC81002.pdf>.

- (33) L'octroi peut être rétroactif, après évaluation des documents pertinents et dans les limites des fonds disponibles et destinés à cet objectif spécifique. Si les contributions à accorder dépassent les fonds disponibles pour l'année concernée, le volume des contributions sera défini au moyen d'une disposition ministérielle ad hoc.

3. MOTIFS DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

3.1. Existence de l'aide

- (34) Dans la décision d'ouverture de la procédure, la Commission a considéré, à titre préliminaire, que le régime modifié confère un avantage aux transporteurs routiers et constitue, à ce titre, une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- (35) La Commission a en outre estimé que les opérateurs qui fournissent des services de transport maritime aux transporteurs routiers pourraient à leur tour bénéficier d'un avantage indirect découlant du régime modifié.

3.2. Compatibilité de l'aide

- (36) En ce qui concerne la compatibilité du régime modifié, la Commission a observé en premier lieu que le régime initial avait été déclaré compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.
- (37) Elle a toutefois constaté que la modification notifiée du régime enfreint la condition posée par la décision de 2005, selon laquelle les transporteurs routiers bénéficiaires du régime approuvé initialement s'étaient engagés, pour les trois années faisant suite à l'expiration de l'aide et sans bénéficier de nouvelles subventions, à effectuer le même nombre de voyages ou à transporter le même volume de marchandises que pendant la période couverte par l'aide.
- (38) La Commission a ensuite observé que, si les opérateurs qui fournissent des services de transport maritime aux transporteurs routiers devaient être considérés comme des bénéficiaires indirects du régime⁽⁶⁾, la Commission devrait également apprécier la compatibilité de cette aide au regard du point 10 des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (les «orientations maritimes»).⁽⁷⁾
- (39) Étant donné que, dans ce cas, l'aide accordée aux transporteurs maritimes financerait le fonctionnement des liaisons existantes et irait au-delà de la période de trois ans prévue par les orientations maritimes, la Commission a émis des doutes sur la compatibilité du régime modifié avec le marché intérieur.

4. OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

- (40) La Commission a reçu des observations de trois associations de transporteurs, à savoir CETM, ANITA et *Short Sea Promotion Centre* (Centre de promotion du transport maritime sur courte distance).
- (41) En substance, les parties intéressées soutiennent la position de l'Italie concernant le ralentissement économique et ses répercussions générales sur les activités de transport.
- (42) Les tiers ont notamment souligné l'impact du ralentissement économique sur le transport sectoriel, indiquant que son ampleur a freiné la poursuite du développement du trafic intermodal qui était initialement prévue.

5. OBSERVATIONS DE L'ITALIE

- (43) Les commentaires de l'Italie sur la décision d'ouverture de la procédure sont brièvement résumés ci-après.
- (44) Premièrement, l'Italie déclare que les transporteurs routiers ont pris l'engagement de conserver le niveau de trafic après l'expiration de l'aide dans un contexte de marché complètement différent. Étant donné que la portée et la durée de la crise ne pouvaient être prévues à l'époque, la Commission devrait tenir compte des circonstances exceptionnelles qui ont rendu nécessaire la modification du régime qui a été notifiée.
- (45) Il était prévu d'arriver à la stabilisation du transfert intermodal en 2011, une fois que le trafic maritime aurait augmenté d'un tiers, en terme de voyages et de tonnage, par rapport à 2007. Cette valeur prédéfinie avait été estimée sur la base d'une étude effectuée par CETENA et COFIR en juin 2002 dans le cadre du programme extraordinaire de recherche pour le développement du cabotage maritime et fluvial (Programma straordinario di ricerca per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale).
- (46) Toutefois, à partir du second semestre 2008, le ralentissement économique a frappé les transporteurs routiers bénéficiaires du régime au cours de sa mise en œuvre, ce qui a compliqué la stabilisation du transport intermodal aux niveaux requis. La Commission devrait notamment tenir compte de la baisse du nombre de voyages et du tonnage provoquée par une diminution des contrats et par la régression économique.
- (47) Deuxièmement, pour soutenir la modification notifiée, l'Italie a souligné que, durant l'application du régime initial, la dotation prévue n'avait pas été entièrement utilisée, si bien que les fonds nécessaires à la modification notifiée relèvent encore du budget initial.

⁽⁶⁾ Voir ci-dessus le considérant 33.

⁽⁷⁾ JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

(48) Troisièmement, la Commission devrait tenir compte du fait qu'aucune des parties intéressées n'a présenté de plainte, que ce soit au niveau national ou au niveau de l'Union, ce qui devrait être considéré comme une indication de l'absence de distorsion injustifiée de la concurrence.

(49) Enfin, l'Italie a déclaré que considérer les bénéfices potentiels de la mesure au niveau des compagnies maritimes comme des aides au sens de l'article 107 du TFUE supprimerait nécessairement que la Commission apprécie aussi les effets de la mesure sur d'autres activités connexes, comme celles des dockers, des agents maritimes et des opérateurs portuaires. Selon les autorités italiennes, une telle approche serait contraire tant à la pratique antérieure qu'à la jurisprudence.

(50) Pour dissiper les inquiétudes de la Commission concernant la compatibilité de la prolongation notifiée, l'Italie s'est engagée, dans le cadre de la procédure formelle d'examen, à modifier la mesure notifiée comme suit: en réduisant à un an la durée de la prolongation, prévue pour deux ans, et en prolongeant, par conséquent, d'une année supplémentaire l'obligation de gestion commerciale non subventionnée des services de transport.

6. COMMENTAIRES DE L'ITALIE SUR LES OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

(51) Par lettre du 16 janvier 2013, les autorités italiennes ont présenté à la Commission leurs commentaires sur les observations des parties intéressées dans le cadre de la procédure formelle d'examen.

(52) Les autorités italiennes soutiennent notamment les observations présentées par les trois transporteurs précités, en particulier celles concernant l'absence de distorsion injustifiée de la concurrence et la prise en compte d'un avantage potentiel pour les entreprises de transport maritime.

7. APPRÉCIATION DE L'AIDE

7.1. Existence de l'aide

(53) Conformément à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

(54) Les critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatifs. Par conséquent, pour déterminer si une mesure notifiée constitue une aide d'État au sens de cet article, tous les critères doivent être respectés. L'aide financière doit donc:

(a) être accordée par l'État ou au moyen de fonds publics;

(b) favoriser certaines entreprises ou certaines productions (sélectivité);

(c) accorder un avantage économique aux entreprises bénéficiaires;

(d) fausser ou menacer de fausser la concurrence et influencer les échanges entre États membres.

(55) En l'espèce, la modification proposée est financée par l'État et au moyen de fonds publics. Elle favorise en outre certaines entreprises, ce qui la rend sélective.

(56) La Commission considère que la modification proposée confère un avantage économique aux transporteurs autoroutiers lors des activités pouvant bénéficier du régime, en les exonérant d'une partie des coûts d'exploitation.

(57) Parallèlement, la Commission observe que le régime ainsi modifié, bien que s'adressant directement aux transporteurs routiers, entraîne une augmentation incontestable de la demande du marché pour certains services maritimes, et donc des recettes qui en découlent. Elle conclut donc que le régime modifié confère un avantage économique aux compagnies maritimes.

(58) Enfin, lorsque l'aide accordée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intra-UE, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide.⁽⁸⁾ Il suffit que le bénéficiaire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.⁽⁹⁾ Dans le cas d'espèce, les bénéficiaires opèrent en concurrence avec d'autres entreprises de l'Union. Il en découle que la mesure notifiée est en mesure de créer des distorsions de la concurrence et d'influencer les échanges sur le marché intérieur.

⁽⁸⁾ Voir notamment l'arrêt du 17 septembre 1980 dans l'affaire 730/79, Philip Morris/Commission (Rec. 1980, p. 2671, point 11); l'arrêt du 22 novembre 2001 dans l'affaire C-53/00, Ferring (Rec. 2001, p. I-9067, point 21); l'arrêt du 29 avril 2004 dans l'affaire C-372/97, République italienne/Commission (Rec. 2004, p. I-3679, point 44).

⁽⁹⁾ Arrêt du 30 avril 1998 dans l'affaire T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Commission (Rec. 1998, p. II-717).

(59) Sur la base de ces constats, la Commission estime que le régime, tel que modifié, comporte des aides au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE en faveur des transporteurs routiers et des compagnies maritimes.

7.2. Légalité de l'aide

(60) La mesure n'a pas été mise en œuvre avant l'approbation officielle par la Commission. Celle-ci constate que l'aide liée à la prolongation du régime ne sera effectivement versée qu'après son approbation. Les autorités italiennes se sont donc conformées à l'obligation de suspension visée à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

(61) En outre, la prolongation notifiée portant sur un laps de temps déjà écoulé, la Commission observe que, s'il y a eu augmentation de la demande de services maritimes à la suite du régime, celle-ci a nécessairement été enregistrée au moment de l'utilisation des services.

7.3. Compatibilité de l'aide

(62) La Commission observe que l'unique modification du régime précédent concerne la prolongation dans le temps et le financement supplémentaire qui en découle. Aucune mesure complémentaire ne bénéficiera de subventions dans le cadre de la prolongation. Tous les autres éléments sont restés inchangés par rapport au régime examiné par la Commission dans la décision de 2005.

(63) Dans le cadre de la procédure formelle d'examen, l'Italie s'est engagée à réduire à une seule année la durée de la prolongation, prévue pour deux ans. Elle s'est en outre engagée à prolonger d'une année supplémentaire l'obligation d'assurer ensuite la gestion commerciale non subventionnée des services de transport.

(64) Le point 10 des orientations maritimes définit divers critères pour apprécier la compatibilité d'une mesure destinée à améliorer la chaîne intermodale et à désengorger les routes. Toutefois, dans le cas présent, la Commission estime que ces conditions doivent être appréciées à la lumière des circonstances de l'espèce [modification d'un régime existant déjà approuvé directement au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE] et des circonstances particulières qui ont considérablement affecté la situation de marché qui prévalait lorsque le régime avait été initialement approuvé par la Commission.

7.3.1. *Première condition: l'aide doit avoir une durée qui ne dépasse pas trois ans et doit avoir pour objet le financement d'un service maritime reliant des ports situés sur le territoire des États membres*

(65) Dans le cas d'espèce, l'Italie a avancé suffisamment de preuves attestant que la crise économique avait affecté sensiblement le fonctionnement des services de transport, de telle sorte que l'engagement pris par les bénéficiaires de gérer sur une base commerciale les services en question après la période de financement initial de trois ans n'a pu être respecté⁽¹⁰⁾. L'Italie s'est en outre engagée à prolonger d'un an la condition relative à la gestion commerciale des services. Il est également incontestable que le régime a pour but de financer les services maritimes qui relient des ports de l'Union.

(66) Par conséquent, même si la durée totale du régime modifié est de quatre ans, la Commission considère qu'à la lumière des circonstances particulières de l'espèce, il est justifié de considérer cette prolongation limitée comme étant conforme à la condition énoncée ci-dessus.

7.3.2. *Deuxième condition: le service doit être de nature à permettre que des transports (pour l'essentiel de marchandises) effectués par route soient en tout ou en partie effectués par voie maritime, sans détournement de transport maritime contraire à l'intérêt commun*

(67) Comme indiqué ci-dessus, le régime subventionné sert à soutenir le transport maritime de marchandises en contribuant aux coûts d'exploitation associés à la manutention de fret maritime.

(68) La Commission tient également compte de la dotation relativement modeste prévue pour la modification notifiée.

(69) La Commission considère donc que la mesure sert à poursuivre un objectif de l'Union et que la distorsion potentielle de la concurrence causée par l'aide est compensée par les bénéfices plus importants que le régime engendrera en autorisant le transfert de flux de trafic de marchandises de la route vers les voies navigables et en encourageant de cette manière un transfert modal vers un système de transport plus durable. La

⁽¹⁰⁾ On constate à cet égard une divergence entre les orientations maritimes et les lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (JO C 184 du 22.7.2008, p. 13), ces dernières ne prescrivant aucune limite correspondante de trois ans pour des régimes analogues visant à promouvoir un transfert intermodal de la route vers le rail. Par conséquent, lors de sa révision des orientations maritimes, la Commission précisera qu'en certaines circonstances, les aides d'État au transport maritime sur courte distance peuvent être déclarées compatibles pour une période de plus de trois ans.

Commission considère donc que la modification en question concerne un régime d'aides permettant d'effectuer le transport sur route entièrement ou en partie par la mer sans détournement de transport maritime contraire à l'intérêt commun.

7.3.3. *Troisième condition: l'aide doit viser la mise en œuvre d'un projet détaillé, ayant un impact environnemental préétabli, concernant une nouvelle route, ou l'amélioration des services sur une route existante, associant plusieurs armateurs si nécessaire, la même ligne ne pouvant pas faire l'objet de plus d'un projet financé et ce dernier ne pouvant pas être reconduit, prorogé ou répété*

(70) L'aide a été calculée de manière à correspondre à l'économie de coûts externes réalisée en utilisant les services maritimes plutôt que les services routiers concurrents. Le montant de la contribution pour chaque voyage correspond à la différence qui existe entre les coûts externes du transport routier et ceux du transport maritime. Cette différence est calculée sur la base d'une étude actualisée réalisée par l'association «Amis de la terre». Les facteurs pris en considération pour ces calculs sont les gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, les embouteillages et les accidents. La Commission constate que le résultat de l'étude démontre clairement que ce projet intermodal mer-terre engendre des économies considérables en termes de coûts externes.

(71) La Commission considère que le niveau prévu des aides repose sur une analyse comparative raisonnable des coûts externes des deux modes de transport et qu'il est limité au montant nécessaire pour encourager le passage aux services maritimes. L'aide concerne donc la mise en œuvre d'un projet détaillé ayant un impact environnemental préétabli.

(72) En ce qui concerne la condition selon laquelle le projet doit porter sur *de nouvelles routes ou sur l'amélioration des services existants*, la Commission observe que le régime a déjà été approuvé directement au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE. Par conséquent, l'appréciation de la prolongation notifiée du régime à la lumière de cette condition des orientations maritimes n'est pas pertinente, étant donné que la modification s'appliquera nécessairement à des routes qui ont déjà été financées dans le cadre du régime existant.

(73) Comme dans le régime initial, les bénéficiaires seront libres de choisir la ligne maritime qui leur convient le mieux ainsi que l'opérateur le plus compétitif pour

chacune des routes retenues. Ces dispositions garantissent un traitement non discriminatoire entre les opérateurs maritimes. La Commission considère donc que cette condition est satisfaite.

7.3.4. *Quatrième condition: l'aide doit avoir pour objet de couvrir les coûts d'exploitation du service en question à concurrence de 30 %*

(74) La subvention accordée aux projets retenus est limitée à 30 % des coûts d'exploitation.

7.3.5. *Cinquième condition: l'aide doit être accordée sur la base de critères transparents appliqués de façon non discriminatoire vis-à-vis des armateurs établis dans l'Union. Normalement, l'aide doit être accordée à un projet sélectionné par les autorités de l'État membre au moyen d'un appel d'offres conformément aux règles communautaires applicables*

(75) La Commission constate que les critères appliqués à l'octroi de l'aide sont transparents et que les armateurs de l'Union sont traités de manière non discriminatoire.

7.3.6. *Sixième condition: le service faisant l'objet du projet doit être de nature à être commercialement viable après la période durant laquelle il est éligible à l'aide publique*

(76) Comme indiqué ci-dessus, le ralentissement économique a empêché les transporteurs routiers de stabiliser les niveaux de transport intermodal atteints. Il n'a donc pas été possible de rendre les projets viables après trois années de subventions. La Commission tient toutefois compte du fait que l'Italie s'est engagée à prolonger l'obligation faite aux bénéficiaires de gérer de manière commerciale les services pour une année supplémentaire après quatre années de subventions. La Commission considère donc que cette condition est satisfaite.

7.3.7. *Septième condition: l'aide ne doit pas être cumulée avec des compensations de service public (obligations ou contrats)*

(77) Comme indiqué, l'aide ne peut être cumulée avec des compensations de service public.

8. CONCLUSION

(78) La Commission conclut donc que la modification du régime par sa prolongation d'un an est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c) du TFUE.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La mesure que l'Italie entend mettre en œuvre - sur la base de l'article 2, point 250, de la loi n° 191 du 23 décembre 2009 et du décret du ministère des infrastructures et des transports du 31 janvier 2011 - pour le développement des chaînes de logistique et la modernisation de l'intermodalité, est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

La mise en œuvre de la mesure est dès lors approuvée.

Article 2

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 17 juillet 2013.

Par la Commission

Joaquín ALMUNIA

Vice-président
