KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 21. prosince 2005

o státní podpoře stanovené Itálií (autonomní provincie Trento) v odvětví dopravy

(oznámeno pod číslem K(2005) 5315)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2008/174/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými ustanoveními [1],

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 27. listopadu 2001, který byl zaevidován generálním sekretariátem dne 3. prosince 2001, uvědomily italské orgány v souladu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES Komisi o zvláštních ustanoveních pro odvětví dopravy přijatých na základě zákona autonomní provincie Trento č. 6 ze dne 13. prosince 1999 (dále jen „provinciální zákon č. 6/99“). Generální sekretariát Evropské komise oznámení zaevidoval pod číslem N 833/01.

(2) Jelikož oznámení bylo neúplné, požádala Komise o doplnění informací dopisem D(02) 1665 ze dne 1. února 2002, na nějž bylo odpovězeno dopisem zaevidovaným dne 5. dubna 2002. Dne 11. března 2002 se uskutečnilo setkání zástupců Komise a autonomní provincie Trento. Dne 12. dubna 2002 požádala Komise dopisem italské orgány o další informace. Odpověď na tuto žádost byla zaslána dopisem s datem 17. května 2002 a zaevidována dne 28. května 2002 pod číslem SG A/5459. K druhému setkání zástupců Komise a autonomní provincie Trento došlo dne 30. května 2002.

(3) Dne 24. července 2002 přijala Komise kladné rozhodnutí [2] týkající se většiny opatření obsažených v provinciálním zákoně č. 6/99 „Zvláštní ustanovení pro odvětví dopravy“ [3], jejichž cílem je podpořit převedení přepravy zboží ze silniční na jiné způsoby dopravy. Bylo však zahájeno vyšetřovací řízení ohledně jednoho z opatření uvedených v režimu, a sice investiční podpory pro železniční vagony a nová nebo opravená kolejová vozidla; řízení bylo zaevidováno pod jednacím číslem C 52/02.

(4) Rozhodnutí Komise ze dne 24. července 2002 o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [4]. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k předmětnému opatření předložily svoje připomínky.

(5) Dopisem ze dne 4. září 2002 předložila Itálie své připomínky. Komise neobdržela od zúčastněných stran žádné připomínky.

(6) Dne 7. února 2003 oznámily italské orgány nový režim podpory s názvem „Režim podpory na rozvoj kombinované dopravy“, jehož cílem je podpora kombinované dopravy v autonomní provincii Trento. Tento režim podpory byl zaevidován pod číslem N 64/03 a schválen rozhodnutím Komise ze dne 1. října 2003 [5].

(7) Další vysvětlení poslala autonomní provincie Trento dne 8. dubna 2005 a následně také stálé zastoupení Itálie při Evropské unii dopisem zaevidovaným dne 13. června 2005.

2. PODROBNÝ POPIS PODPORY

2.1 Druh podpory

(8) Předmětný režim podpory, jenž byl důvodem k zahájení vyšetřovacího řízení, se týkal investiční podpory pro železniční vagony a nová nebo opravená kolejová vozidla, zatímco vůči ostatním opatřením obsaženým v obecném režimu zaměřeném na podporu převedení přepravy zboží ze silniční na jiné způsoby dopravy nebyly vzneseny žádné námitky.

[1] Úř. věst. C 242, 8.10.2002, s. 8.
[2] Viz pozn. pod čarou 1.
[3] Státní podpora N 833/01 – Itálie (autonomní provincie Trento) provinciální zákon č. 6/99 „Zvláštní ustanovení pro odvětví dopravy“.
[4] Viz pozn. pod čarou 1.
[5] Úř. věst. C 284, 27.11.2003, s. 2.

(9) Cílem obecného režimu je oslabit dopad silniční přepravy zboží na životní prostředí pomocí podpory na nákup dopravních prostředků vybavených technologií, která snižuje znečištění životního prostředí a přesahuje povinné ekologické normy. Režim poskytuje podporu malým a středním podnikům a konsorciím provozujícím dálkovou silniční dopravu jménem třetích stran, které vykonávají kombinované dopravní činnosti nebo železniční a pozemní dopravní činnosti, které jakýmkoli způsobem souvisejí s kombinovanou železniční dopravou nebo dopravou zboží a cestujících.

(10) Prošetřované opatření zavedlo podporu pro malé a střední podniky působící v autonomní provincii Trento do výše 25 % na nákup železničních vagonů a nových nebo opravených kolejových vozidel (čl. 3 odst. 2 písm. e) provinciálního zákona č. 6/99.

2.2 **Důvody pro zahájení řízení**

(11) Rozhodnutí Komise zahájit řízení stanovené v čl. 88 odst. 2 Smlouvy a vyžádat si od italských orgánů vysvětlení bylo výsledkem předběžného přezkoumání oznámeného režimu.

(12) Obavy se týkaly zejména slučitelnosti opatření s ustanoveními čl. 4 odst. 2 a odst. 5 nařízení Komise (ES) č. 70/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory malým a středním podnikům ([6]), kterým se povoluje investiční podpora na železniční vagony malým a středním podnikům do výše 15 % pro malé podniky a 7,5 % pro střední podniky.

(13) Komise vyjádřila pochybnosti, zda míra oznámené podpory ve výši 25 % může být slučitelná s maximální mírou podpory stanovenou v čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 70/2001. Nedodržení mezních hodnot uvedených v nařízení (ES) č. 70/2001 bylo jediným důvodem zahájení vyšetřovacího řízení.

(14) Komise neobdržela od zúčastněných stran žádné připomínky.

3. **PŘIPOMÍNKY ZE STRANY ITÁLIE**

(15) V dopise ze dne 4. září 2004 vyjádřily italské orgány prostřednictvím svého stálého zastoupení záměr poskytnout podporu malým podnikům v maximální výši 15 % a středním podnikům v maximální výši 7,5 % pořizovacích nákladů na železniční vagony a nová nebo opravená kolejová vozidla.

(16) Záměr Itálie spočíval v tom, že se tato podpora bude kumulovat s financováním 25 % nákladů souvisejících s leasingem, amortizací nebo pronájmem zvláštních snížených železničních vagonů určených na průvodní služby kombinované dopravy maximálně na dobu tří let.

(17) Podniky, které využívají dotace, budou nadále zodpovědné za tu část výdajů, která není krytá ze státní podpory. Provincie Trento požádá příjemce, aby zajistili, že ceny, které účtují, budou veřejné a nebudou diskriminační, tj. budou stejné pro všechny uživatele a úseky tratě.

(18) Příslušné orgány prohlásily, že vzhledem k nedostatečným intermodálním strukturám měla provincie Trento v úmyslu financovat všechny podnikatelské iniciativy, jejichž cílem je poskytnout velmi nízké železniční vagony, aniž by bylo nutné podávat žádost (zásada „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“) a až do vyčerpání rozpočtových zdrojů. Pokud se však ukáže, že rozpočet nepostačuje, provincie si vyhrazuje právo vyhlásit veřejné výzvy k žádostem o podporu, přičemž přednost dostanou ty činnosti, které poskytují nejvyšší denní frekvenci překládek ze silniční na železniční dopravu na vagony vypravované z míst překládky nacházejících se na území provincie.

(19) Je však třeba poznamenat, že toto posledně jmenované opatření nebylo v původním oznámení uvedeno. Dne 8. dubna 2005 autonomní provincie Trento nicméně potvrdila, že uvedené opatření nebylo nikdy uskutečněno a že už nemá v úmyslu ho uskutečnit.

4. **HODNOCENÍ OPATŘENÍ**

4.1 **Existence podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES**

(20) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou podpory poskytované členským státem, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, nestanoví-li Smlouva jinak.

(21) Podle navrhovaného opatření by vybraní příjemci podpory (malé a střední podniky působící v autonomní provincii Trento) dostávali státní příspěvky na uskutečněné investiční náklady na železniční vagony a kolejová vozidla, zatímco ostatní podniky, italské nebo z jiných členských států, které jsou činné v tomto odvětví, by takové příspěvky nedostávaly. Předmětná podpora tedy posiluje konkurenceschopnost příjemců podpory ve srovnání s ostatními podniky působícími v odvětví obchodu mezi členskými státy.

(22) Komise se vzhledem k uvedeným skutečnostem domnívá, že oznámený režim obsahuje prvky podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 a že je tedy v zásadě zakázaný.

([6]) Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 33.

4.2 **Posouzení slučitelnosti podpory**

(23) Po zahájení vyšetřovacího řízení italské orgány souhlasily se snížením plánované míry podpory ve výši 25 % na nákup železničních vagonů a nových nebo opravených kolejových vozidel na 15 % pro malé podniky a 7,5 % pro střední podniky. Podpora se týká pouze financování malých a středních podniků.

(24) Podpora tedy může být považována za slučitelnou s čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 70/2001.

(25) Na základě uvedených skutečností proto Komise nyní může předmětnou podporu považovat za slučitelnou se Smlouvou.

5. **ZÁVĚR**

Komise

ROZHODLA TAKTO:

Článek 1

Státní *podpora stanovená Itálií (autonomní provincie Trento) v odvětví dopravy* je slučitelná se společným trhem.

Uvedená podpora může být tedy uskutečněna.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 21. prosince 2005.

Za Komisi
Jacques BARROT
místopředseda