BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

2005. december 21.

az Olaszország (Trento autonóm megye) által a közlekedési ágazatban előirányzott állami támogatásról

(az értesítés a C(2005) 5315. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/174/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára

miután felkérte az érdekelteket, hogy tegyék meg észrevételeiket az említett rendelkezésekkel [1] összhangban,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2001. november 27-én kelt és a Főtitkárságon 2001. december 3-án iktatott levelükben az olasz hatóságok az EK-szerződés 88. cikke (3) bekezdésének értelmében bejelentették azokat a különleges intézkedéseket, amelyeket az 1999. december 13-i, 6. sz. Trento autonóm megyei törvény hatálya alatt a közlekedési ágazatban fogadtak el. A bejelentést az Európai Bizottság Főtitkársága N 833/01. számon iktatta.

(2) Tekintve, hogy a bejelentés hiányos volt, a Bizottság további tájékoztatást kért a 2002. február 1-jén kelt D(02) 1665 levélben, amelyre a 2002. április 5-én postázott ajánlott levélben érkezett válasz. 2002. március 11-én megbeszélésre került sor, amelyen a Bizottság és Trento autonóm megye képviselői vettek részt. 2002. április 12-én a Bizottság levelet küldött az olasz hatóságoknak, amelyben további információkat kért. Erre a megkeresésre 2002. május 17-én érkezett meg a válaszlevél, amelyet 2002. május 28-án SG A/5459 számon iktattak. 2002. május 30-án egy második megbeszélésre került sor a Bizottság és Trento autonóm megye képviselői között.

(3) 2002. július 24-én a Bizottság kedvező határozatot [2] fogadott el a 6/99. sz. megyei törvényben „Különleges rendelkezések a közlekedési ágazat javára" [3] foglalt intézkedések többségével kapcsolatban, amelyek célja, hogy ösztönözzék a közúti áruszállítás alternatív szállítási módokkal való kiváltását. Mindenesetre vizsgálati eljárás indult a program egyik intézkedésére vonatkozóan, konkrétan a vasúti kocsik és új vagy felújított vasúti járművek beruházására, C 52/02 hivatkozással bejegyezve.

(4) Az eljárás megindítására vonatkozó 2002. július 24-i határozat közzétételre került az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [4]. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a szóban forgó támogatással kapcsolatos észrevételeik benyújtására.

(5) A 2002. szeptember 4-i levélben Olaszország benyújtotta saját észrevételeit. A Bizottsághoz nem érkeztek észrevételek az érdekelt felek részéről.

(6) 2003. február 7-én az olasz hatóságok új támogatási programot jelentettek be a kombinált áruszállítás ösztönzésére Trento autonóm megyében, „Támogatási program a kombinált áruszállítás elősegítésére" elnevezéssel. A szóban forgó támogatási programot N 62/03. számon iktatták és a Bizottság 2003. október 1-jei határozata [5] hagyta jóvá.

(7) 2005. április 8-án Trento autonóm megye, majd a 2005. június 13-án iktatott levélben Olaszország Európai Unió melletti Állandó Képviselete is további felvilágosítást küldött.

2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A támogatás fajtája

(8) A támogatási program, amelynek tekintetében vizsgálati eljárást kezdeményeztek a vasúti kocsik és az új vagy felújított vasúti járművek beruházását érinti; nem merültek fel kifogások azonban az általános program egyéb intézkedéseivel szemben, amelyek a közúti áruszállítás alternatív szállítási módokkal való kiváltásának ösztönzését szolgálják.

[1] HL C 242., 2002.10.8., o. 8.
[2] Ld.: 1. lábjegyzet
[3] N 833/01. sz. állami támogatás – Olaszország (Trento autonóm megye) – 6/99.sz. megyei törvény „Különleges rendelkezések a közlekedési ágazat javára".
[4] Ld.: 1. lábjegyzet.
[5] HL C 284., 2003.11.27., 2. o.

(9) Az általános támogatási program célja a közúti áruszállítás környezeti hatásának csökkentése olyan szállítóeszközök beszerzésének támogatása révén, amelyek a környezetszennyezést csökkentő új technológiával rendelkeznek és megfelelnek a kötelezőnél szigorúbb környezeti előírásoknak. A program olyan kis- és középvállalkozások, valamint konzorciumok számára nyújt támogatást, amelyek mások számára kombinált vagy vasúti áruszállítást végeznek, illetve a szárazföldi szállításokhoz kapcsolódó tevékenységet folytatnak feltéve, hogy egyébként a kombinált vasúti szállításhoz, vagy áru-, illetve személyszállításhoz kapcsolódnak.

(10) A vizsgálat tárgyát képező intézkedés legfeljebb 25 %-os támogatást írt elő a Trento autonóm megyében működő kis- és középvállalkozások számára vasúti teherkocsik és új vagy felújított gördülő állomány beszerzésére (a 6/99.sz. megyei törvény 3. cikke (2) bekezdésének e) pontja.

2.2. **Az eljárás megindításának okai**

(11) A Bizottság határozata a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindítására és magyarázat kérésére az olasz hatóságoktól a bejelentett program előzetes vizsgálatából fakad.

(12) Különösen abban a tekintetben merültek fel kétségek, hogy a kérdéses intézkedés összeegyeztethető-e az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 70/2001/EK bizottsági rendelet ([6]) 4. cikkének (2) és (5) bekezdésével; ezek a rendelkezések vasúti kocsik beszerzése esetében azt teszik lehetővé, hogy a kisvállalkozások a beszerzésre fordított összeg 15 %-ának, a középvállalkozások a beszerzésre fordított összeg 7,5 %-ának erejéig részesüljenek támogatásban.

(13) A Bizottság kétségesnek találta, hogy a bejelentésben szereplő (25 %) támogatási intenzitás összeegyeztethető-e a 70/2001/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében meghatározott maximális támogatási intenzitással. Az eljárás megindítását egyedül az említett 70/2001/EK rendeletben előírt határ túllépése indokolta.

(14) A Bizottsághoz nem érkezett semmilyen észrevétel az érdekelt felek részéről.

3. **OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

(15) 2004. szeptember 4-i levelükben az olasz hatóságok az Állandó Képviseleten keresztül közölték azon szándékukat, hogy legfeljebb 15 %-os hozzájárulást engedélyeznének a kisvállalkozásoknak, és 7,5 %-osat a középvállalkozásoknak az új vagy felújított vasúti kocsik és gördülő járművek beszerzésével kapcsolatos költségekhez.

(16) Olaszország szándéka szerint ez a támogatás hozzáadódna a kísért kombinált szállítási szolgáltatás céljára szolgáló, süllyesztett rakterű különleges vasúti kocsik lízingelésével, értékcsökkenésével és bérlésével kapcsolatos költségek legfeljebb három éven át történő 25 %-os finanszírozásához.

(17) A támogatás kedvezményezettjei továbbra is kötelesek gondoskodni a kiadások állami támogatással nem érintett részének fedezéséről. A megye arra fogja kérni a kedvezményezetteket, hogy nyilvános és megkülönböztetéstől mentes (tehát megrendelőtől és útvonaltól függetlenül azonos) díjtételeket alkalmazzanak.

(18) Az illetékes hatóságok kijelentették, hogy az intermodális struktúrák kiépítetlenségére tekintettel Trento megye jelentkezési sorrendben, a rendelkezésre álló költségvetés erejéig minden olyan üzleti kezdeményezéshez finanszírozást kíván nyújtani, amely süllyesztett rakterű vasúti kocsik beszerzését célozza. A megye ugyanakkor fenntartja a jogot, hogy ha a költségvetés elégtelennek bizonyulna, a támogatást pályázati alapon nyújtsa oly módon, hogy azok a tevékenységek részesülnek előnyben, amelyek a megyében lévő átrakodási pontokról induló kocsik tekintetében a legnagyobb napi közúti-vasúti átrakodási gyakorisággal számolnak.

(19) Megjegyzendő ugyanakkor, hogy ez utóbbi intézkedés nem szerepelt az eredeti értesítésben. Trento autonóm megye 2005. április 8-án jelezte, hogy az intézkedés végül nem lépett hatályba, és a jövőben sem kívánják hatályba léptetni.

4. **AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE**

4.1. **Támogatás fennállása az EK-szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében**

(20) Az EK-szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmében, ha a Szerződés másként nem rendelkezik, a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által nyújtott olyan támogatás, amely torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(21) A javasolt intézkedés értelmében a kiválasztott kedvezményezettek (a Trento megyében működő kis- és középvállalkozások) a vasúti kocsik és a gördülő járművek beszerzésével kapcsolatban felmerülő költségeikhez állami hozzájárulásban részesülnek, miközben nem részesül hasonló hozzájárulásban a hasonló tevékenységet végző többi, nemzeti vagy másik tagállamhoz tartozó vállalkozás. Következésképpen a szóban forgó támogatás megerősíti a kedvezményezettek versenyhelyzetét az ágazatban működő többi vállalkozással szemben a tagállamok közötti kereskedelemben.

(22) Ezt előrebocsátva a Bizottság fenntartja, hogy a bejelentett program a 87. cikk (1) bekezdése értelmében támogatási elemeket tartalmaz, következésképpen az elvvel ellentétes.

([6]) HL L 10., 2001.1.13., 33. o.

4.2. **A támogatási intézkedés összeegyeztethetőségének értékelése**

(23) A vizsgálati eljárás megindítását követően az olasz hatóságok beleegyeztek, hogy a vasúti teherkocsik, valamint az új és felújított gördülő állomány beszerzésére előirányzott támogatás intenzitását 25 %-ról a kisvállalkozások esetében 15 %-ra, a középvállalkozások esetében pedig 7,5 %-ra csökkenti. A támogatás kizárólag a kis- és középvállalkozásokat érinti.

(24) A támogatás ezért a 70/2001/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdésével összhangban lévőnek tekinthető.

(25) Az előbbi megfontolások alapján tehát a Bizottság a szóban forgó támogatást a Szerződéssel összeegyeztethetőnek tekinti.

5. **KÖVETKEZTETÉS**

A Bizottság

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Olaszország, *Trento autonóm megye által a közlekedési ágazatban nyújtandó állami támogatás* a közös piaccal összeegyeztethető.

Következésképpen az említett támogatás végrehajtható.

2. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje az Olasz Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2005. december 21-én.

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök