KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2005 m. gruodžio 21 d.

dėl Italijos (Trento autonominė provincija) numatytos valstybės pagalbos transporto sektoriuje

(pranešta dokumentu Nr. C(2005) 5315)

(Tik tekstas italų kalba yra autentiškas)

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/174/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paprašiusi suinteresuotųjų šalių pateikti pastabas pagal tas nuostatas [1],

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2001 m. lapkričio 27 d. laišku, kurį 2001 m. gruodžio 3 d. įregistravo generalinis sekretoriatas, Italijos valdžios institucijos Komisijai pagal EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį pranešė apie transporto sektoriui taikomas specialias nuostatas, priimtas pagal Trento autonominės provincijos 1999 m. gruodžio 13 d. Įstatymą Nr. 6 (toliau – Provincijos įstatymas Nr. 6/99). Pranešimą įregistravo Komisijos generalinis sekretoriatas numeriu N 833/01.

(2) Kadangi pranešimas nebuvo išsamus, 2002 m. vasario 1 d. laišku D (02) 1665 Komisija paprašė pateikti išsamesnės informacijos. Į šį laišką buvo atsakyta 2002 m. balandžio 5 d. įregistruotu laišku. 2002 m. kovo 11 d. buvo surengtas susitikimas, kuriame dalyvavo Komisijos ir Trento autonominės provincijos atstovai. 2002 m. balandžio 12 d. Komisija Italijos valdžios institucijoms išsiuntė laišką, kuriuo paprašė papildomos informacijos. Atsakymas į tokį prašymą buvo gautas 2002 m. gegužės 17 d. laišku, įregistruotu 2002 m. gegužės 28 d. SG A/5459 numeriu. 2002 m. gegužės 30 d. buvo surengtas antras Komisijos ir Trento autonominės provincijos atstovų susitikimas.

(3) 2002 m. liepos 24 d. Komisija priėmė palankų sprendimą [2] dėl daugumos į Provincijos įstatymą Nr. 6/99 „Specialios transporto sektoriui skirtos nuostatos“ [3] įtrauktų priemonių, skirtų skatinti, kad keliais gabenamų prekių srautas būtų nukreiptas į alternatyvias susisiekimo rūšis. Tačiau buvo inicijuota tyrimo procedūra dėl vienos schemoje esančios priemonės: geležinkelio vagonų ir naujų arba pertvarkytų riedmenų pirkimui skirtos investicinės pagalbos, registruotos C 52/02.

(4) 2002 m. liepos 24 d. Komisijos sprendimas inicijuoti tyrimo procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* [4]. Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas.

(5) 2002 m. rugsėjo 4 d. laišku Italija pateikė savo pastabas. Iš suinteresuotųjų šalių pastabų Komisija negavo.

(6) 2003 m. vasario 7 d. Italijos valdžios institucijos pateikė naują pagalbos schemą Trento autonominės provincijos mišriajam transportui skatinti Pagalbos schema mišriajam transportui skatinti. Ši pagalbos schema buvo įregistruota numeriu N 64/03 ir buvo patvirtinta 2003 m. spalio 1 d. Komisijos sprendimu [5].

(7) 2005 m. balandžio 8 d. Trento autonominė provincija ir vėliau Italijos nuolatinė atstovybė Europos Sąjungoje pateikė papildomų paaiškinimų 2005 m. birželio 13 d. įregistruotu laišku.

2. IŠSAMUS PAGALBOS PRIEMONĖS APRAŠYMAS

2.1. Pagalbos tipas

(8) Pagalbos priemonė, dėl kurios buvo inicijuota tyrimo procedūra, buvo susijusi su geležinkelio vagonų ir naujų arba pertvarkytų riedmenų pirkimui skirta investicine pagalba, tačiau dėl kitų į bendrąją schemą įtrauktų priemonių, skirtų skatinti, kad keliais gabenamos prekės būtų vežamos alternatyviomis transporto priemonėmis, prieštaraujama nebuvo.

[1] OL C 242, 2002 10 8, p. 8.
[2] Žr. 1 išnašą.
[3] Valstybės pagalba N 833/02 – Italija (Trento autonominė provincija) Provincijos įstatymas Nr. 6/99 „Specialios transporto sektoriui skirtos nuostatos“.
[4] Žr. 1 išnašą.
[5] OL C 284, 2003 11 27, p. 2.

(9) Bendrosios schemos tikslas – sumažinti krovinių gabenimo keliais poveikį aplinkai, skatinant pirkti transporto priemones, kuriose yra įdiegtos aplinkos taršą mažinančios technologijos, ir kurios viršija privalomus ekologinius standartus. Pagal šią schemą pagalba teikiama mažoms ir vidutinėms įmonėms bei asociacijoms, kurios verčiasi krovinių gabenimu keliais trečiųjų šalių, vykdančių mišriojo transporto arba geležinkelio ir sausumos transporto veiklą, kokiu nors būdu susijusią su mišriuoju geležinkelių transportu arba prekių ar keleivių transportu, vardu.

(10) Pagal tiriamą priemonę Trento autonominėje provincijoje veikiančioms mažoms ir vidutinėms įmonėms buvo numatyta 25 % neviršijanti pagalba, skirta geležinkelio vagonams ir naujiems arba pertvarkytiems riedmenims įsigyti (Provincijos įstatymo Nr. 6, 3 straipsnio 2 dalies e punktas).

2.2. **Procedūros pradėjimo priežastys**

(11) Komisijos sprendimas pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą ir paprašyti, kad Italijos valdžios institucijos pateiktų išsamesnės informacijos buvo projekto, apie kurį buvo pranešta, pirminio tyrimo rezultatas.

(12) Visų pirma Komisija išreiškė susirūpinimą dėl priemonės suderinamumo su 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamento (EB) 70/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo valstybės pagalbai mažoms ir vidutinėms įmonėms ([6]) 4 straipsnio 2 ir 5 dalimis, pagal kurias pagalba investicijoms į geležinkelio vagonus negali viršyti 15 %, jeigu pagalba teikiama mažoms įmonėms ir 7,5 %, jeigu pagalba teikiama vidutinėms įmonėms.

(13) Komisija abejojo, ar nustatytas pagalbos intensyvumas (25 %) gali būti suderinamas su didžiausiu galimu pagalbos intensyvumu, nustatytu Reglamento (EB) Nr. 70/2001 4 straipsnio 2 dalyje. Reglamente Nr. 70/2001 nurodytų ribų nesilaikymas buvo vienintelė priežastis pradėti tyrimo procedūrą.

(14) Suinteresuotosios šalys Komisijai pastabų nepateikė.

3. **ITALIJOS PASTABOS**

(15) 2004 m. rugsėjo 4 d. laišku Italijos valdžios institucijos per nuolatinę atstovybę pareiškė apie savo ketinimą suteikti pagalbą, kuri sudarytų iki 15 % geležinkelio vagonams ir naujiems arba pertvarkytiems riedmenims įsigyti skirtų išlaidų mažoms įmonėms ir iki 7,5 % vidutinėms įmonėms.

(16) Italijos valdžios institucijos ketino daugiausia trejus metus suomuoti šią pagalbą su specialių ypač žemagrindžių lydinčio mišriojo transporto paslaugoms skirtų geležinkelio vagonų lizingo, amortizacijos ar nuomos išlaidų 25 % finansavimu.

(17) Įmonės, kurioms suteikiamos tokios subsidijos, liktų atsakingos už valstybės pagalbos nepadengtą išlaidų dalį. Provincija paprašė subsidijos gavėjų užtikrinti, kad jų tarifai būtų viešai skelbiami ir būtų nediskriminuojantys, t. y. vienodi visiems naudotojams ir visoms maršruto atkarpoms.

(18) Kompetentingos valdžios institucijos pareiškė, kad atsižvelgiant į įvairiarūšių struktūrų stygių, Trento provincija ketino finansuoti visas verslo iniciatyvas, pagal kurias ketinama tiekti visų pirma žemagrindžius geležinkelio vagonus, tenkinant paraiškas chronologine tvarka ir kol būtų sunaudotos turimos biudžeto lėšos. Tačiau jei nepakaktų biudžeto lėšų, ji pasiliko teisę viešai paskelbti kvietimą kreiptis dėl pagalbos, pirmenybę teikiant veiklai, susijusiai su didžiausiu kasdieniu šioje provincijoje esančiuose perkėlimo punktuose vykdomų krovinių perkėlimų vagonais tarp kelių ir geležinkelių transporto skaičiumi.

(19) Tačiau reikia pažymėti, kad ši paskutinė priemonė nebuvo įtraukta į pirminį pranešimą. Be to, 2005 m. balandžio 8 d. Trento autonominė provincija patvirtino, kad šios priemonės niekada nebuvo imtasi ir kad jos neketinama imtis.

4. **PRIEMONĖS VERTINIMAS**

4.1. **Pagalbos teikimas pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį**

(20) Pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį, išskyrus toje sutartyje numatytas nukrypti leidžiančias nuostatas, bet kokia valstybės narės teikiama pagalba, kuri iškraipo ar gali iškraipyti konkurenciją, yra nesuderinama su bendrąja rinka, kadangi ji turi poveikio prekybai tarp valstybių narių.

(21) Pagal siūlomą priemonę, iš anksto pasirinktiems gavėjams (Trento autonominės provincijoje veikiančioms mažoms ir vidutinėms įmonėms) būtų skiriamos valstybės subsidijos geležinkelio vagonams ir riedmenims įsigyti, o kitos Italijos ar kitų ES valstybių narių įmonės, veikiančios šiuose sektoriuose, tokių subsidijų negautų. Todėl šios priemonės sustiprina paramos gavėjų konkurencinę padėtį kitų tarpvalstybinėje prekyboje aktyviai dalyvaujančių veiklos vykdytojų atžvilgiu.

(22) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija laikosi nuomonės, kad pagalbos priemonė, apie kurią pranešta, atitinka EB sutarties 87 straipsnio 1 dalies apibrėžtį ir todėl yra iš esmės draudžiama.

([6]) OL L 10, 2001 1 13, p. 33.

4.2. **Pagalbos priemonės suderinamumo įvertinimas**

(23) Pradėjus tyrimo procedūrą, Italijos valdžios institucijos sutiko planuojamos geležinkelio vagonams ir naujiems arba pertvarkytiems riedmenims įsigyti skirtos pagalbos intensyvumą sumažinti nuo 25 % iki 15 % mažoms įmonėms ir iki 7,5 % vidutinėms įmonėms. Ši pagalbos priemonė skirta tik mažoms ir vidutinėms įmonėms.

(24) Todėl pagalbą galima laikyti atitinkančia Reglamento (EB) Nr. 70/2001 4 straipsnio 2 dalies nuostatas.

(25) Atsižvelgdama į tai, kas buvo išdėstyta, Komisija šią pagalbą gali laikyti atitinkančia Sutarties nuostatas.

5. **IŠVADA**

Komisija,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Italijos (Trento autonominė provincijos) siūloma valstybės pagalba *transporto sektoriuje* yra suderinama su bendrąja rinka.

Todėl ši pagalba gali būti teikiama.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje, 2005 m. gruodžio 21 d.

Komisijos vardu

Jacques BARROT

Pirmininko pavaduotojas