KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 21. decembra 2005

o štátnej pomoci, ktorú plánuje zaviesť Taliansko (autonómna provincia Trento) v sektore dopravy

[oznámené pod číslom K(2005) 5315]

(Len taliansky text je autentický)

(Text s významom pre EHP)

(2008/174/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zúčastnených strán, aby predložili svoje pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami [1],

keďže:

1. KONANIE

(1) Listom z 27. novembra 2001, ktorý generálny sekretariát zaregistroval 3. decembra 2001, talianske orgány oznámili Komisii v súlade s článkom 88 ods. 3 Zmluvy o ES zvláštne ustanovenia v sektore dopravy prijaté na základe zákona autonómnej provincie Trento (Provincia autonoma di Trento) č. 6 z 13. decembra 1999 (ďalej len provinčný zákon č. 6/99). Generálny sekretariát Európskej Komisie zaregistroval toto oznámenie pod číslom N 833/01.

(2) Keďže toto oznámenie bolo neúplné, Komisia si vyžiadala ďalšie informácie listom D(02) 1665 z 1. februára 2002, na ktorý bola zaslaná odpoveď listom zaregistrovaným 5. apríla 2002. Dňa 11. marca 2002 sa konalo stretnutie, na ktorom sa zúčastnili zástupcovia Komisie a autonómnej provincie Trento (Provincia autonoma di Trento). Dňa 12. apríla 2002 Komisia poslala talianskym orgánom list, ktorým ich žiadala o dodatočné informácie. Odpoveď na túto žiadosť bola doručená listom z 17. mája 2002, zaregistrovaným 28. mája 2002 pod číslom SG A/5459. Dňa 30. mája 2002 sa konalo druhé stretnutie medzi zástupcami Komisie a autonómnej provincie Trento (Provincia autonoma di Trento).

(3) Dňa 24. júla 2002 Komisia prijala kladné rozhodnutie [2] v súvislosti s väčšinou opatrení uvedených v provinčnom zákone č. 6/99 „Zvláštne ustanovenia pre sektor dopravy“ [3], ktorých cieľom je podnietiť presunutie nákladnej dopravy z cestných komunikácií na alternatívne druhy dopravy. Začalo sa však konanie vo veci prešetrovania v súvislosti s jedným z opatrení tohto plánu, to znamená v súvislosti s pomocou pre investície do železničných vozňov a nových alebo obnovených koľajových vozidiel zaregistrovaných pod značkou C 52/02.

(4) Rozhodnutie z 24. júla 2002 o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* [4]. Komisia vyzvala zúčastnené strany, aby predložili svoje pripomienky v súvislosti s predmetným opatrením.

(5) Listom zo 4. septembra 2002 Taliansko predložilo svoje pripomienky. Komisia nedostala žiadne pripomienky od zúčastnených strán.

(6) Dňa 7. februára 2003 talianske orgány oznámili novú schému pomoci pre podporu kombinovanej dopravy v autonómnej provincii Trento (Provincia autonoma di Trento) s názvom „Schéma pomoci na podporu kombinovanej dopravy“. Predmetný plán pomoci bol zaprotokolovaný pod číslom N 65/03 a bol schválený rozhodnutím Komisie z 1. októbra 2003 [5].

(7) Autonómna provincia Trento (Provincia autonoma di Trento) zaslala ďalšie vysvetlenia 8. apríla 2005 a potom tiež Stále zastúpenie Talianska pri Európskej únii listom zaprotokolovaným 13. júna 2005.

2. PODROBNÝ POPIS POMOCI

2.1. Druh pomoci

(8) Schéma pomoci, v súvislosti s ktorou bolo začaté konanie vo veci prešetrovania sa týkala investícií do železničných vozňov a nových alebo obnovených koľajových vozidiel; neboli však vyjadrené žiadne námietky v súvislosti s ostatnými opatreniami uvedenými vo všeobecnom pláne určenom na podporu presunutia nákladnej dopravy z cestných komunikácií na alternatívne druhy prepravy.

---

[1] Ú.v. ES C 242 z 8.10.2002, s. 8.

[2] Viď pozn. 1.

[3] Štátna pomoc N 833/01 – Taliansko (Provincia autonoma di Trento) – Provinčný zákon č. 6/99 „Zvláštne ustanovenia pre sektor dopravy“.

[4] Viď pozn. 1.

[5] Ú.v. EÚ C 284 z 27.11.2003, s. 2.

(9) Všeobecný plán pomoci je učený na zníženie dôsledkov automobilovej dopravy na životné prostredie prostredníctvom zvýhodňovania nákupu dopravných prostriedkov vybavených technológiami, ktoré znižujú znečisťovanie životného prostredia a dodržiavajú prísnejšie normy v oblasti životného prostredia ako povinné normy. Plán ustanovuje pomoc malým a stredným podnikom, ako aj konzorciám, ktoré pracujú v oblasti automobilovej dopravy pre tretie osoby, ktoré prevádzkujú kombinovanú alebo železničnú dopravu a činnosti súvisiace s pozemnou dopravou za predpokladu, že súvisia s kombinovanou železničnou, nákladnou alebo osobnou dopravou.

(10) Opatrenie, ktoré je predmetom prešetrovania obsahovalo pomoc do výšky 25 %, v prospech malých a stredných podnikov, ktoré pracujú v autonómnej provincii Trento (Provincia autonoma di Trento) pre nákup nákladných vozňov a nových alebo obnovených koľajových vozidiel (článok 3, ods. 2, písm. e) provinčného zákona č. 6/99.

2.2. **Dôvody pre začatie konania**

(11) Rozhodnutie Komisie o začatí konania uvedeného v článku 88 ods. 2 Zmluvy a o vyžiadaní objasnení od talianskych orgánov vyplýva z predbežného preskúmania oznámenej schémy.

(12) Komisia mala najmä pochybnosti v súvislosti so zlučiteľnosťou predmetného opatrenia s článkom 4 ods. 2 a 5 nariadenia Komisie (ES) č. 70/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy ES na štátnu pomoc malým a stredným podnikom ([6]), ktoré povoľuje pomoc pri investíciách MSP do železničných vozňov, až do výšky 15 % malým podnikom a do výšky 7,5 % stredným podnikom.

(13) Komisia pochybovala o skutočnosti, či oznámená pomoc (25 %) môže byť zlučiteľná s maximálnou intenzitou pomoci uvedenou v článku 4, ods. 2 nariadenia (ES) č. 70/2001. Konanie vo veci prešetrovania bolo začaté len v dôsledku nedodržania prahových hodnôt uvedených v predmetnom nariadení (ES) č. 70/2001.

(14) Komisia nedostala žiadne pripomienky od zúčastnených strán.

3. **PRIPOMIENKY TALIANSKA**

(15) Listom zo 4. septembra 2004, talianske orgány oznámili prostredníctvom Stáleho zastúpenia, svoj úmysel povoliť maximálny príspevok vo výške 15 % pre malé podniky a 7,5 % pre stredné podniky v súvislosti s nákladmi na nadobudnutie železničných vozňov a nových alebo obnovených koľajových vozidiel.

(16) Talianske orgány mali v úmysle kumulovať predmetnú pomoc s financovaním vo výške 25 % výdavkov na *leasing*, odpisov alebo prenájmu špeciálnych znížených železničných vozňov určených na sprievodné kombinované dopravné služby pre maximálnu dobu troch rokov.

(17) Podniky, ktoré sú príjemcami týchto subvencií by naďalej znášali náklady, ktoré nie sú predmetom štátnej pomoci. Provincia Trento by od prijímateľov pomoci požadovala oznámenie verejnosti používané tarify, ktoré by nemohli byť diskriminujúce, t.j. rovnaké pre všetkých užívateľov a pre všetky obsluhované trasy.

(18) Kompetentné orgány vyhlásili, že z dôvodu nedostatkov intermodálnych štruktúr provincia Trento mala v úmysle financovať všetky podnikateľské iniciatívy zamerané na poskytnutie k dispozícii ultranízkych železničných vozňov a vyhovovať žiadostiam v chronologickom poradí až do vyčerpania rozpočtových prostriedkov. Ak by sa však rozpočet preukázal ako nedostatočný, provincia si vyhradzovala práva uverejniť výzvy na predloženie ponúk na získanie pomoci s tým, že by uprednostnila činnosti obsahujúce vyššiu dennú frekvenciu prekládok cesta/železnica na železničných bodoch prekládok nachádzajúcich sa na území provincie.

(19) Je však potrebné uviesť, že toto opatrenie nebolo uvedené v počiatočnom oznámení. Dňa 8. apríla 2005 autonómna provincia Trento potvrdila, že uvedené opatrenie nikdy nebolo uplatňované a že provincia nemala v úmysle uviesť toto opatrenie do platnosti.

4. **HODNOTENIE OPATRENIA**

4.1. **Existencia pomoci v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy ES**

(20) V zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES je akákoľvek pomoc poskytnutá členským štátom, ktorá narúša alebo môže narušiť hospodársku súťaž, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi považovaná za nezlúčiteľnú so spoločným trhom, pokiaľ sa v Zmluve neustanovuje inak.

(21) Podľa navrhovaného opatrenia pomoci by vybraní prijímatelia (malé a stredné podniky pracujúce v autonómnej provincii Trento) dostali verejné dotácie na pokrytie investičných výdavkov na železničné vozne a koľajové vozidlá, zatiaľ čo ostatné podniky, pochádzajúce z Talianska alebo iných členských štátov EÚ, ktoré tiež pracujú v tomto sektore, by tieto príspevky nedostali. V dôsledku toho predmetná pomoc posilňuje konkurenčnú pozíciu prijímateľov pomoci voči ostatným podnikom pracujúcim v sektore obchodu v rámci Spoločenstva.

(22) Na základe vyššie uvedených skutočností Komisia usudzuje, že oznámená schéma obsahuje prvky pomoci v zmysle článku 87, ods. 1 a preto je v zásade zakázaná.

([6]) Ú.v. ES L 10 z 13.1.2001, s. 33.

4.2. **Hodnotenie zlučiteľnosti opatrenia pomoci**

(23) Po začatí konania vo veci prešetrovania talianske orgány súhlasili so znížením intenzity pomoci ustanovenej pre nákup železničných vozňov a nových alebo obnovených koľajových vozidiel z 25 % na 15 % pre malé podniky a na 7,5 % pre stredné podniky. Pomoc sa týka iba financovania malých a stredných podnikov.

(24) Pomoc je preto v súlade s ustanoveniami článku 4, ods. 2 nariadenia (ES) č. 70/2001.

(25) Na základe vyššie uvedených skutočností môže preto Komisia považovať predmetnú pomoc za zlučiteľnú so Zmluvou.

5. **ZÁVER**

Komisia

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc *stanovená Talianskom (autonómnou provinciou Trento) v sektore dopravy* je zlučiteľná so spoločným trhom.

Predmetnú štátnu pomoc je preto možné uviesť do platnosti.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené pre Taliansku republiku.

V Bruseli 21. decembra 2005

Za Komisiu
Jacques BARROT
podpredseda