

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 12 września 2007 r.

w sprawie programu pomocy C 12/06 (ex N 132/05), który Republika Czeska planuje zrealizować w celu wsparcia transportu kombinowanego

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 4134)

(Jedynie tekst w języku czeskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/182/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

5 października 2005 r. Trzecia prośba o podanie informacji została zawarta w piśmie z dnia 1 grudnia 2005 r. Władze Republiki Czeskiej odpowiedziały na tę prośbę pismem z dnia 9 stycznia 2006 r.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

wezawszy zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag zgodnie z wyżej wymienionymi postanowieniami ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

(1) Pismem z dnia 16 marca 2005 r. Stałe Przedstawicielstwo Republiki Czeskiej zgłosiło program pomocy wspierający transport kombinowany. Pomoc zarejestrowano pod nr N 132/05. Pismem z dnia 19 maja 2005 r. Komisja zadała dalsze pytania dotyczące programu, na które władze Republiki Czeskiej odpowiedziały w piśmie zarejestrowanym w Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu w dniu 11 lipca 2005 r. W dniu 14 czerwca 2005 r. odbyło się spotkanie techniczne z udziałem władz Republiki Czeskiej i służb Komisji. Druga prośba o podanie informacji została zawarta w piśmie z dnia 5 września 2005 r. Władze Republiki Czeskiej odpowiedziały na tę prośbę pismem z dnia

(2) Pismem z dnia 4 kwietnia 2006 r. Komisja poinformowała Republikę Czeską, że postanowiła wszcząć procedurę określoną w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w stosunku do jednego konkretnego środka dotyczącego pomocy na zakup pewnego rodzaju wagonów do wykorzystania w transporcie kombinowanym i postanowiła nie wnosić żadnego zastrzeżenia odnośnie do pozostałych środków pomocy.

(3) Decyzja Komisji o wszczęciu procedury została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do zgłaszania uwag.

(4) Komisja nie otrzymała uwag od zainteresowanych stron.

(5) Władze Republiki Czeskiej wysłały do Komisji swoje uwagi do decyzji Komisji z dnia 4 kwietnia 2006 r. pismem z dnia 9 maja 2006 r.

- (6) Pismem z dnia 1 lutego 2007 r. władze Republiki Czeskiej poinformowały Komisję o modyfikacjach wprowadzonych do zgłoszonego programu pomocy w odniesieniu do zakupu pewnego rodzaju wagonów do wykorzystania w transporcie kombinowanym. W dniu 27 kwietnia 2007 r. przekazano Komisji dodatkowe informacje. Pismem z dnia 28 czerwca 2007 r. władze Republiki Czeskiej poinformowały Komisję o nowych modyfikacjach wprowadzonych do zgłoszonego programu pomocy w odniesieniu do zakupu pewnego rodzaju wagonów do wykorzystania w transporcie kombinowanym.

2. OPIS PROGRAMU

2.1. Cel

- (7) Celem programu jest rozwój transportu kombinowanego z zamiarem przeniesienia transportu towarowego z transportu drogowego na inne rodzaje transportu. Program składa się z kilku podprogramów:
- a) podprogram 1: pomoc na budowę, rozbudowę i modernizację istniejących terminali transportu kombinowanego;
 - b) podprogram 2: pomoc na nabycie sprzętu transportu kombinowanego – dotacje inwestycyjne;
 - c) podprogram 3: pomoc dla fazy uruchomienia nowych szlaków transportu kombinowanego.
- (8) Program powinien w szczególności wpłynąć na zwiększenie wykorzystania samego transportu kombinowanego poprzez zwiększenie jego konkurencyjności.

2.2. Podstawa prawna

- (9) Podstawą prawną będzie uchwała rządu Republiki Czeskiej dotycząca ram polityki rozwoju i wsparcia transportu kombinowanego w latach 2006–2010.

2.3. Beneficjenci

- (10) Beneficjentami będą operatorzy transportu kombinowanego, przewoźnicy kolejowi oraz operatorzy terminali.
- (11) Wszystkie przedsiębiorstwa UE mające siedziby, agencje, oddziały lub filie w Republice Czeskiej będą miały dostęp do pomocy.

2.4. Rodzaj pomocy

- (12) Pomoc przyjmie formę bezzwrotnych dotacji.

Podprogram 2 przewiduje pomoc w postaci dotacji inwestycyjnych na nabycie sprzętu do transportu kombinowanego, w tym na zakup pewnego rodzaju wagonów dla transportu kombinowanego.

- (13) Środki pomocy państwa zawarte w podprogramach 1 i 3 oraz w podprogramie 2 z wyłączeniem pomocy na zakup pewnego rodzaju wagonów do wykorzystania w transporcie kombinowanym były przedmiotem decyzji Komisji przyjętej w dniu 4 kwietnia 2006 r., na mocy której wszczęto obecne postępowanie wyjaśniające. W odniesieniu do wszystkich pozostałych środków, z wyjątkiem zakupu pewnego rodzaju wagonów do wykorzystania w transporcie kombinowanym, Komisja postanowiła nie zgłaszać żadnego zastrzeżenia. W związku z tym niniejsza decyzja dotyczy tylko pomocy na zakup pewnego rodzaju wagonów do wykorzystania w transporcie kombinowanym.
- (14) W swoim zgłoszeniu władze Republiki Czeskiej twierdzą, że te specjalne wagony nie mogą być wykorzystywane w ramach tradycyjnych usług kolejowych, lecz tylko i wyłącznie do przewozu intermodalnych jednostek transportowych. Wagony te mają specjalną konstrukcję zmienioną wyłącznie pod kątem przewozu intermodalnych jednostek transportowych, co sprawia, że niemożliwe jest wykorzystywanie tych wagonów do przewozu towarów przewożonych tradycyjnymi wagonami – na przykład wagony te nie mają podłogi, oblicówki lub tylnych ścian czołowych, ale są wyposażone w urządzenia przytwierdzające (blokady typu „twist-locks”). Dotacja zostanie przyznana tylko na te specjalne wagony kolejowe, a ubiegający się o nią będą musieli przedstawić ich dokładną specyfikację i zastosować je w ramach nowych linii transportu kombinowanego. Głównym celem wsparcia jest zapewnienie niezbędnej liczby wagonów kolejowych dla danej linii transportu kombinowanego lub wagonów kolejowych dla „nowych” systemów transportu kombinowanego (np. przygotowanie przyczep drogowych), których dotąd nie eksploatowano w Republice Czeskiej. Taka sama zasada zostanie zastosowana również do specjalnych pojazdów drogowych w transporcie kombinowanym, a wsparcie obejmie również intermodalne jednostki transportowe z wyjątkiem kontenerów ISO.

2.5. Intensywność, budżet i czas trwania

- (15) Intensywność pomocy wynosi 30 % kwalifikowalnych kosztów.
- (16) Spodziewany budżet na okres 2006–2010 wynosi 1 580 mln CZK (55 702 450 EUR) dla całego programu.

2.6. Procedura

- (17) Procedura przyznawania pomocy, ocena projektu, kumulacja oraz środki kontrolne są dokładnie takie same, jak te, które zostały zatwierdzone przez Komisję w jej decyzji z dnia 4 kwietnia 2006 r.

3. POWODY WSZCZĘCIA FORMALNEGO POSTĘPOWANIA WYJAŚNIAJĄCEGO: WĄTPLIWOŚCI KOMISJI CO DO ZGODNOŚCI Z TRAKTATEM POMOCY NA SPECJALNE WAGONY DLA TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

- (18) W odniesieniu do tej konkretnej części pomocy, dotyczącej specjalnych wagonów do transportu kombinowanego, Komisja miała wątpliwości, czy można ją uznać za zgodną z Traktatem WE.
- (19) W świetle polityki Komisji wspierającej transport kombinowany, rozważany środek mógłby być uznany za zgodny na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE, gdyby, w szczególności, zostało zagwarantowane, że wagony, których zakup jest wspierany przez pomoc, będą mogły być wykorzystywane wyłącznie do operacji związanych z transportem kombinowanym. Na etapie wszczęcia postępowania Komisja nie posiadała wystarczających informacji, aby ostatecznie stwierdzić, że te wagony będą mogły być wykorzystywane tylko i wyłącznie w ramach usług transportu kombinowanego.
- (20) Ewentualnie pomoc przyznana na nabycie taboru kolejowego przeznaczonego nie tylko do transportu kombinowanego mogłaby zostać uznana za zgodną, gdyby beneficjentami pomocy były wyłącznie małe i średnie przedsiębiorstwa („MŚP”). Artykuł 4 ust. 5 rozporządzenia Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw⁽³⁾ zezwala na pomoc inwestycyjną z przeznaczeniem na zakup wagonów kolejowych dla MŚP. W szczególności intensywność pomocy ustalona w art. 4 ust. 2 wynosi 15 % dla małych i 7,5 % dla średnich przedsiębiorstw. Aby zastosować te przepisy, Komisja zwróciła się o potwierdzenie, że z tego środka skorzystałyby wyłącznie małe i średnie przedsiębiorstwa w granicach wskazanych pułapów.

4. UWAGI REPUBLIKI CZESKIEJ

A. Uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego

- (21) W swoim piśmie z dnia 9 maja 2006 r. władze Republiki Czeskiej przedstawiły następujące uwagi.

- (22) Proponowana pomoc obejmuje zakup specjalnych wagonów przeznaczonych do wykorzystywania wyłącznie w transporcie kombinowanym, które nie mogą być użyte do innych celów związanych z transportem kolejowym z uwagi na ich specjalną konstrukcję.
- (23) Zgodnie z międzynarodowym systemem znakowania literowego UIC, wagony te należą do kategorii S lub ewentualnie kategorii L. Kategoria „S” oznacza płaski wagon na wózkach zwrotnych („bogie”) o swoistej konstrukcji, natomiast „L” oznacza płaski dwuosiowy wagon o swoistej konstrukcji. Wagony należące do tych kategorii są specjalnie zaprojektowane (mają swoistą konstrukcję) z przystosowaniem wyłącznie do przewożenia intermodalnych jednostek transportowych, co sprawia, że niemożliwe jest wykorzystywanie tych wagonów do przewożenia towarów w taki sam sposób, jak w innych wagonach kolejowych. Powierzchnia ładunkowa wagonów należących do tej kategorii zawiera konstrukcję ramową ze sworzniami mocującymi bądź innymi specjalnymi częściami lub urządzeniami, które są niezbędne do przymocowywania intermodalnych jednostek transportowych lub operowania nimi. Dlatego nie mają one pełnej podłogi, ścian bocznych lub słupków ani ścian czołowych, a więc nie jest możliwe przymocowywanie do nich innego rodzaju ładunku niż intermodalne jednostki transportowe. W Europie jest około 100 typów wagonów należących do tych kategorii.
- (24) Celem pomocy na zakup przedmiotowych wagonów jest pomoc w zapewnieniu specjalnych wagonów kolejowych dla nowych szlaków transportu kombinowanego lub wagonów kolejowych dla „nowych” systemów transportu kombinowanego, które w Republice Czeskiej nie były dotąd w ogóle eksploatowane (np. transport naczep drogowych) lub były eksploatowane na małą skalę (np. transport nadwozi wymiennych).
- (25) Specjalne wagony kolejowe, których nabycie byłoby sfinansowane ze środków publicznych, mogłyby być wykorzystane wyłącznie w kontekście nowego szlaku transportu kombinowanego oraz na warunkach ustalonych z góry w uchwale rządu, o której mowa w motywie 9. Dotacja może wynosić maksymalnie 30 % całkowitych kosztów nabycia. Komitet oceniający oceni liczbę wymaganych wagonów, kwotę dotacji, wypełnienie warunków programu oraz jakość biznes planu.
- (26) W regularnych trzymiesięcznych odstępach czasu w ciągu wyznaczonego okresu beneficjent będzie przekazywał do Ministerstwa Transportu m.in. informacje o eksploatacji nowego szlaku oraz wykorzystaniu wagonów kolejowych nabytych za pomocą dotacji. Ponadto prowadzone przez Ministerstwo Transportu monitorowanie będzie skupiać się na rachunkowości i ewidencji oraz wyrwykowych fizycznych kontrolach przedmiotowych wagonów.

- (27) Przekształcenie tych wagonów jest trudne z technicznego punktu widzenia oraz bardzo kosztowne. Przekształcenie wiązałyby się ponadto ze zmianą oznakowania wagonów, co oczywiście wymaga zatwierdzenia przez Urząd Administracji Kolei – czeski organ państwowy. Przekształcenie wagonów pojawiłoby się również w ewidencji wagonów, która będzie przedmiotem kontroli Ministerstwa Transportu.
- (28) Republika Czeska uważa, że wsparcie na zakup wagonów kolejowych serii S lub L jest zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską, ponieważ sama konstrukcja tych wagonów uniemożliwia wykorzystywanie ich w zwykłym transporcie kolejowym, a przekształcenie tych wagonów byłoby trudne z technicznego punktu widzenia i byłoby bardzo kosztowne. Monitorowanie wykorzystania środków finansowych będzie opierać się, po pierwsze, na informacjach, które beneficjent jest zobowiązany przekazywać do Ministerstwa Transportu, a dotyczących m.in. eksploatacji nowego szlaku oraz wykorzystania wagonów kolejowych nabytych za pomocą dotacji, a po drugie, na weryfikacji rachunkowości i ewidencji beneficjenta, w tym również wrywkowych fizycznych kontrolach tych wagonów.
- (32) W odniesieniu do kwestii selektywnej korzyści ekonomicznej, środek pomocy stosuje się jedynie do przedsiębiorstw kolejowych, które prowadzą transport kombinowany na terenie Republiki Czeskiej. Zatem faworyzuje on niektóre przedsiębiorstwa lub dostarczanie niektórych towarów.
- (33) W odniesieniu do warunku dotyczącego zakłócenia konkurencji i wpływu na handel pomiędzy państwami członkowskimi, gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję jednego przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach handlu wewnątrzspółnotowego, należy uznać, że pomoc ta ma wpływ na te przedsiębiorstwa⁽⁴⁾.
- (34) Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi⁽⁵⁾ uwolniła działania związane z transportem kombinowanym, o których mowa w art. 1, od wszelkich systemów kwot i systemów zatwierdzania od dnia 1 lipca 1993 r. Od tamtego czasu przedsiębiorstwa zaczynają stopniowo działać w więcej niż jednym państwie członkowskim i zaczyna się rozwijać wewnątrzspółnotowa wymiana handlowa. Konkurencja między podmiotami gospodarczymi prowadzącymi działalność w zakresie transportu kombinowanego towarów rozszerza się w ten sposób poza granice państw członkowskich. Położenie geograficzne Republiki Czeskiej sprawia, że rozwój konkurencji między operatorami transportu kombinowanego wewnątrz i poza granicami tego państwa członkowskiego jest relatywnie silniejszy niż w innych częściach Wspólnoty. Zamierzony środek wesprze operatorów transportu kombinowanego, którzy rozwijają działalność wewnątrz Republiki Czeskiej, w konkurencji w innych operatorami, którzy rozwijają swoją działalność w sąsiadujących państwach członkowskich. Jako taki, może on zakłócać konkurencję i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

B. Modyfikacja programu pomocy

- (29) W swoim piśmie z dnia 1 lutego 2007 r. czeskie władze powiadomiły Komisję o modyfikacji programu pomocy w odniesieniu do intensywności pomocy na zakup pewnego rodzaju wagonów do wykorzystania w transporcie kombinowanym, aby przystosować go do wymogów rozporządzenia (WE) nr 70/2001. Pismem z dnia 28 czerwca 2007 r. czeskie władze poinformowały Komisję o nowych modyfikacjach wprowadzonych do programu w odniesieniu do zakupu pewnego rodzaju wagonów dla transportu kombinowanego w celu zachowania warunków pierwotnego zgłoszenia.

5. OCENA ŚRODKA

- (30) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub poprzez środki państwowe w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez faworyzowanie niektórych przedsiębiorstw lub dostarczania niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi, chyba że Traktat stanowi inaczej.
- (31) W odniesieniu do warunków wykorzystania środków państwowych, przewidywany środek pomocy zakłada, że wkład państwa otrzymają wybrani beneficjenci. Za dostarczenie takich wkładów finansowych odpowiedzialne jest państwo. Komisja wnioskuje, że rozważany środek wiąże się z użyciem środków państwowych.
- (35) W świetle tych faktów Komisja uznaje, że zgłoszony program pomocy obejmuje pomoc w znaczeniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE i w związku z tym jest zasadniczo zabroniony na mocy tego artykułu, chyba że można go uznać za zgodny ze wspólnym rynkiem na mocy któregośkolwiek spośród wyłączeń przewidzianych w Traktacie lub w prawodawstwie wtórnym.

6. OCENA ZGODNOŚCI ŚRODKA POMOCY

- (36) W braku bardziej szczegółowego przepisu, zgłoszony program można ocenić jedynie na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu.

(37) Artykuł 87 ust. 3 lit. c) stanowi, że pomoc przeznaczona na wsparcie rozwoju niektórych rodzajów działalności gospodarczej lub niektórych sektorów gospodarki może być traktowana jako zgodna ze wspólnym rynkiem, w przypadku gdy nie wpływa niekorzystnie, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem, na warunki wymiany handlowej.

6.1. Cel wspólnego interesu

(38) Wspólnota prowadzi od pewnego czasu politykę osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu intermodalnego, a rozwijanie konkurencyjności transportu kombinowanego w stosunku do drogowego jest nieodłączną częścią tej polityki. Celem polityki KE w zakresie transportu kombinowanego jest osiągnięcie modalnego przejęcia z transportu drogowego na inne sposoby transportu.

(39) Wspólnotowe instrumenty, takie jak dyrektywa Rady 92/106/EWG, mają wyraźnie na celu wspieranie rozwoju transportu kombinowanego, co potwierdza czwarty motyw wymienionej dyrektywy. Biała księga dotycząca polityki transportu⁽⁶⁾ zachęca do korzystania z kolei oraz innych przyjaznych dla środowiska sposobów transportu, aby mogły one stać się konkurencyjnymi alternatywami w stosunku do przewozu drogowego.

(40) Polityka intermodalna jest inicjatywą na rzecz odciążenia sektora transportu drogowego i jest zgodna z wnioskami z posiedzenia Rady Europejskiej w Goeteborgu w czerwcu 2001 r., gdzie zadeklarowano, że przedsięwzięcia związane z pomocą w modalnym przejściu z transportu drogowego na środki bardziej przyjazne dla środowiska znajdują się w centrum polityki na rzecz zrównoważonego transportu⁽⁷⁾.

(41) Ponadto przemysł europejski obecnie utrzymuje lub zwiększa konkurencyjność swojej produkcji w Europie w dużej mierze dzięki zaawansowanej logistyce, optymalizując produkcję i dystrybucję oraz tworząc równocześnie wartość. Złożone łańcuchy zaopatrzenia są coraz bardziej narażone na spadek niezawodności i rosnące koszty transportu drogowego. Intermodalna logistyka musi więc stać się kluczową kwestią dla europejskiego przemysłu wytwórczego, aby utrzymać środki i procesy produkcji w Europie.

6.2. Konieczność i proporcjonalność pomocy

(42) Transport intermodalny jest złożoną opcją transportu wymagającą udziału różnych uczestników działających w oparciu o różne modele gospodarcze w środowisku podzielonym i o niedużej skali, często nadal stosujących odmienne rozwiązania modalne i rozdzielonych granicami państw. Komisja uznaje, że w pierwszym rzędzie zadaniem podmiotów gospodarczych jest poprawa inter-

modalnego transportu w obrębie rynków, do których mają one wolny dostęp i gdzie panują reguły wolnej konkurencji oraz podaży i popytu. Jednak, aby w pełni wyzwolić potencjał intermodalnego transportu należy zachęcać do podejmowania ryzyka związanego z przeniesieniem transportu drogowego na alternatywne sposoby transportu.

(43) Wiele przedsiębiorstw transportowych działa dziś na rynkach podlegających w całości restrukturyzacji. Ich marże są niskie, planowanie trudne, a przyszłość niepewna. Dlatego należy opracować praktyczne i rynkowo zorientowane programy wsparcia, mające na celu pomoc dla sektora intermodalnego w podejmowaniu ryzyka i stawianiu czoła wyzwaniu, jakim jest osiągnięcie trwałej i szerokiej zmiany modalnej zgodnie z celami wytyczonymi w Białej Księdze Komisji z 2001 r.

(44) Proponowana pomoc przeznaczona jest na zakup specjalnych wagonów do wykorzystywania wyłącznie w transporcie kombinowanym, które nie mogą być użyte do innych celów związanych z transportem kolejowym z uwagi na ich specjalną konstrukcję.

(45) Komisja uważa, że wyjaśnienia przedstawione przez czeskie władze w ich piśmie z dnia 9 maja 2006 r., o których mowa w motywach 20–27 niniejszej decyzji, wyraźnie wskazują, że specjalne wagony są przeznaczone wyłącznie do prowadzenia operacji w ramach transportu kombinowanego z uwagi na ich specjalne rozwiązanie projektowe (swoistą konstrukcję) przystosowane wyłącznie do przewożenia intermodalnych jednostek transportowych, co utrudnia wykorzystywanie tych wagonów do przewożenia towarów w taki sam sposób, jak w innych wagonach kolejowych.

(46) W swojej praktyce Komisja uznała już pomoc państwa na nabycie sprzętu przeznaczonego wyłącznie do transportu kombinowanego⁽⁸⁾, w szczególności wagonów o takich swoistych warunkach⁽⁹⁾, za zgodną z zasadami Traktatu. Ponadto Komisja uważa⁽¹⁰⁾, iż modernizacja i/lub odnowa taboru kolejowego w dziedzinie transportu kolejowego jest niezbędna dla uniknięcia dalszego spadku udziału transportu kolejowego w rynku w stosunku do innych, mniej zrównoważonych i bardziej niszczących środowisko naturalne sposobów transportu.

6.3. Brak wpływu na warunki wymiany handlowej w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem

(47) Komisja uważa, iż zgodnie z ustaloną praktyką⁽¹¹⁾ ograniczenie planowanej intensywności pomocy do 30 % zapewni, że nie będzie wpływu na warunki wymiany handlowej w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.

6.4. Wniosek: zgodność z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE

- (48) Komisja stwierdza zatem, iż pomoc przeznaczoną na zakup pewnego rodzaju wagonów, które mają być wykorzystane w transporcie kombinowanym będącym przedmiotem w niniejszej sprawie można uznać za zgodną z Traktatem WE zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, jako że nie zakłóca one wymiany handlowej w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem,

rzystania w transporcie kombinowanym, jest zgodna ze wspólnym rynkiem zgodnie z art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE.

Realizacja powyższej pomocy zostaje zatem zatwierdzona.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja jest skierowana do Republiki Czeskiej.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Sporządzono w Brukseli, dnia 12 września 2007 r.

Artykuł 1

Pomoc państwa, którą Republika Czeska planuje zrealizować w odniesieniu do zakupu pewnego rodzaju wagonów do wyko-

W imieniu Komisji

Jacques BARROT

Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. C 150 z 28.6.2006, s. 35.

⁽²⁾ Porównaj: przypis 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 10 z 13.1.2001, s. 33.

⁽⁴⁾ Zob. w szczególności sprawa 730/79 *Philip Morris przeciwko Komisji*, Rec. 1980, s. 2671, pkt 11; sprawa C-53/00 *Ferring*, Rec. 2001, s. I-9067, pkt 21 oraz sprawa C-372/97 *Włochy przeciwko Komisji*, Rec. 2004, s. I-3679, pkt 44.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

⁽⁶⁾ Biała księga: „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzje”, COM(2001) 370.

⁽⁷⁾ Dostępne poprzez link do internetowej strony http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf (pkt 29).

⁽⁸⁾ Decyzja z dnia 22 grudnia 2006 r., sprawa N 575/06 – *Włochy* (Dz.U. C 139 z 23.6.2007, s. 11); decyzja z dnia 6 kwietnia 2006 r., sprawa N 132/05 – *Republika Czeska* (Dz.U. C 150 z 28.6.2006, s. 35); decyzja z dnia 8 września 2004 r., sprawa N 140/04 – *Austria* (Dz.U. C 126 z 25.5.2005, s. 10); decyzja z dnia 19 lutego 2002 r., sprawa N 566/02 – *Belgia* (Dz.U. C 248 z 16.10.2003, s. 3); decyzja z dnia 11 listopada 2003 r., sprawa N 134/01 – *Włochy* (Dz.U. C 311 z 20.12.2003, s. 18); decyzja z dnia 24 lipca 2002 r., sprawa N 833/01 – *Włochy* (Dz.U. C 242 z 8.10.2002, s. 8); decyzja z dnia 22 października 1997 r., sprawa N 79/97 – *Niderlandy* (Dz.U. C 377 z 12.12.1997, s. 3); decyzja z dnia 4 maja 1999 r., C 21/98 – *Włochy* (Dz.U. L 227 z 28.8.1999, s. 12); decyzja z dnia 21 grudnia 2000 r., N 508/99 – *Włochy* (Dz.U. C 71 z 3.3.2001, s. 21); decyzja z dnia 8 lipca 1999 r., sprawa N 121/99 – *Austria* (Dz.U. C 245 z 28.8.1999, s. 2).

⁽⁹⁾ Decyzja z dnia 27 lutego 2002 r., sprawa C 644/2001 – *Austria* (Dz.U. C 88 z 12.4.2002, s. 16). Zob. również decyzję z dnia 12 września 2007 r., sprawa N 76/07 – *Austria*, dotychczas nieopublikowana w *Dzienniku Urzędowym*.

⁽¹⁰⁾ Decyzja z dnia 20 grudnia 2006 r., sprawa N 46/04 (ex NN 65/04) – *Francja*, motywy 176 i 177 (Dz.U. L 112 z 30.4.2007, s. 41).

⁽¹¹⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 22 grudnia 2006 r., sprawa N 575/06 – *Włochy* – region Friuli-Venezia Giulia – przedłużenie istniejącego zatwierdzonego programu pomocy, N 134/01 – *Włochy* – region Friuli-Venezia Giulia – projekt ustawy nr 06/I-A – Pomoc na utworzenie infrastruktury i usług w sektorze transportu towarów na potrzeby restrukturyzacji transportu drogowego i rozwoju transportu kombinowanego (dotychczas nieopublikowany); decyzja Komisji z dnia 13 września 2006 r., sprawa N 196/06 – *Austria* – Wytyczne w sprawie pomocy na systemy przeładunkowe w transporcie intermodalnym (Dz.U. C 280 z 18.11.2006); decyzja z dnia 6 kwietnia 2006 r., pomoc państwa N 132/05 – *Republika Czeska* (Dz.U. C 150 z 28.6.2006, s. 35); decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2006 r., sprawa N 247/04 – *Belgia* – Pomoc na transport kombinowany w regionie walońskim (Dz.U. C 136 z 3.6.2005, s. 43); decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2006 r., N 160/05 – *Polska* – Program pomocy na rozwój systemów intermodalnych (Dz.U. C 272 z 9.11.2006, s. 10); decyzja Komisji z dnia 16 marca 2005 r., sprawa N 238/04 – *Niemcy* – Program pomocy na sfinansowanie nowego ruchu w transporcie kombinowanym (Dz.U. C 136 z 3.6.2005, s. 43); decyzja Komisji z dnia 19 lutego 2002 r., N 566/02 – *Belgia* – decyzja flamandzkiego rządu w sprawie pomocy dla transportu kombinowanego w kontekście prawodawstwa dotyczącego rozwoju gospodarczego (Dz.U. C 248 z 16.10.2003); decyzja Komisji z dnia 9 grudnia 1998 r., sprawa N 598/98 – *Niderlandy* (Dz.U. C 29 z 4.2.1999, s. 13); decyzja Komisji z dnia 8 lipca 1999 r., sprawa N 121/99 – *Austria*, (Dz.U. C 245 z 28.8.1999, s. 2); decyzja Komisji z dnia 4 maja 1999 r., sprawa N 508/99 – *Włochy* – region Bozen-Alto Adige – ustawa 4/97, (Dz.U. C 71 z 3.3.2001, s. 21); decyzja Komisji z dnia 15 listopada 2000 r., sprawa N 755/99 – *Włochy* – region Bozen-Alto Adige – ustawa nr 8/98 (Dz.U. C 71 z 3.3.2001, s. 19).