

II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. szeptember 12.)

**a Cseh Köztársaság által a kombinált szállítás támogatása érdekében végrehajtani tervezett C 12/06
(ex N 132/05) Támogatási programról**

(az értesítés a C(2007) 4134. számú dokumentummal történt)

(csak a cseh nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/182/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

lükben válaszoltak. A Bizottság 2005. december 1-jén kelt levelében harmadszor is tájékoztatást kért. A cseh hatóságok e kérésre 2006. január 9-én kelt levelükben válaszoltak.

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

- (2) 2006. április 4-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatta a Cseh Köztársaságot arról a döntéséről, hogy a kombinált szállításához használt bizonyos típusú vagonok vásárlásához nyújtott támogatásra vonatkozó egy adott intézkedés tekintetében az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást indít, és hogy a többi támogatási intézkedés kapcsán nem emel kifogást.

miután felhívta az érdekelteket, hogy a fenti rendelkezéseknek megfelelően tegyék meg észrevételeiket ⁽¹⁾,

mivel:

- (3) Az eljárás megindítására vonatkozó bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽²⁾. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.

1. ELJÁRÁS

- (1) 2005. március 16-án kelt levelében a Cseh Állandó Képviselő a kombinált szállítás támogató támogatási programról értesítette a Bizottságot. A támogatást N 132/05 szám alatt vették nyilvántartásba. 2005. május 19-én kelt levelében a Bizottság további kérdéseket tett fel a programmal kapcsolatban, amelyekre a cseh hatóságok a DG TREN által 2005. július 11-én nyilvántartásba vett levélben válaszoltak. A cseh hatóságok és a Bizottság szolgálatai között szakmai értekezlet zajlott 2005. június 14-én. A Bizottság 2005. szeptember 5-én kelt levelében másodszer is tájékoztatást kért. A cseh hatóságok e kérésre 2005. október 5-én kelt leve-

- (4) A Bizottság nem kapott észrevételt az érdekelt felektől.

- (5) A cseh hatóságok 2006. május 9-én kelt levelükben eljuttatták a Bizottsághoz a 2006. április 4-i bizottsági határozathoz fűzött észrevételeiket.

- (6) 2007. február 1-jén kelt levelükben a cseh hatóságok tájékoztatták a Bizottságot a kombinált szállításhoz használt bizonyos típusú vagonok vásárlása tekintetében a bejelentett támogatási programban tett módosításokról. 2007. április 27-én kiegészítő információkat nyújtottak be a Bizottsághoz. 2007. június 28-án kelt levelükben a cseh hatóságok tájékoztatták a Bizottságot a kombinált szállításhoz használt bizonyos típusú vagonok vásárlása tekintetében a bejelentett támogatási programban tett újabb módosításokról.

2. A TÁMOGATÁSI PROGRAM LEÍRÁSA

2.1. Cél

- (7) A program célja a kombinált szállítás fejlesztése annak érdekében, hogy a közúton lebonyolított teherforgalom áterelődjön más szállítási módokra. A program több alprogramból áll:
- a) 1. alprogram: Támogatás a kombinált szállítási terminálok építésére, a meglévők bővítésére és modernizálására;
- b) 2. alprogram: Támogatás a kombinált szállítási eszközök beszerzésére – beruházási támogatások;
- c) 3. alprogram: Támogatás az új kombinált szállítási útvonalak kialakításának kezdeti szakaszához.
- (8) A támogatási program főként a kíséret nélküli kombinált szállítás alkalmazását hivatott növelni, annak versenyképessége javításával.

2.2. Joglep

- (9) A Cseh Köztársaság Kormányának a 2006–2010 időszakban a kombinált szállítás fejlesztését és támogatását célzó keretpolitikáról szóló határozata a joglep.

2.3. Kedvezményezett

- (10) A kedvezményezett kombinált szállítást végző fuvarozók, vasúti vállalkozások és terminálok üzemeltetői lesznek.
- (11) Minden olyan uniós vállalkozás hozzáférhet a támogatáshoz, amelynek székhelye, képvisellete, fióktelepe vagy leányvállalata a Cseh Köztársaságban van.

2.4. A támogatás típusa

- (12) A támogatás vissza nem térítendő támogatás formájában történik.

A 2. alprogram a kombinált szállítási eszközök beszerzésére, többek között a kombinált szállításhoz használható bizonyos típusú vagonok vásárlására vonatkozó beruházási támogatásokról rendelkezik.

- (13) Az 1. és 3. alprogram állami támogatási intézkedései, valamint – a kombinált szállításnál használatos bizonyos típusú vagonok vásárlásához nyújtott támogatás kivételével – a 2. alprogram intézkedései a jelenlegi vizsgálati eljárást elindító 2006. április 4-én elfogadott bizottsági határozat tárgyát képezték. A Bizottság a kombinált szállításnál használatos bizonyos típusú vagonok vásárlását kivéve minden intézkedés esetében úgy döntött, hogy nem emel kifogást. Következésképpen ez a határozat csak a kombinált szállításnál használatos bizonyos típusú vagonok vásárlásához nyújtott támogatásra vonatkozik.

- (14) A cseh hatóságok bejelentésükben úgy ítélik meg, hogy ezek a speciális vagonok nem használhatók hagyományos vasúti szolgáltatásokhoz, csakis és kizárólag intermodális szállítási egységek szállításához. A vagonok különleges építésűek, az intermodális szállítási egységek szállításához lettek kialakítva, ami lehetetlenné teszi, hogy ezeket a vagonokat a hagyományos vasúti kocsik által szállított áruk szállítására használják – például a vagonoknak nincs padlózata, oldalfala vagy homlokfala, de fel vannak szerelve rögzítőelemekkel (twistlock). A támogatás csak ezekre a speciális vasúti vagonokra biztosított, ezért a kérelmezőnek pontos műszaki leírást kell adnia róluk, valamint egy adott új kombinált szállítási vonalon kell használnia a vagonokat. A támogatás fő célkitűzése, hogy biztosítsa az érintett kombinált szállítási vonalon a szükséges számú vasúti vagon, vagy az olyan „új” kombinált szállítási rendszerekhez a vasúti vagonokat (pl. közúti pótkocsik előkészítése), amelyeket eddig nem működtettek a Cseh Köztársaságban. Ugyanezt az elvet alkalmazzák a kombinált szállításban használt speciális közúti járműveknél is, és a támogatást kiterjesztik az intermodális szállítási egységekre is, az ISO-konténerek kivételével.

2.5. Intenzitás, költségvetés és időtartam

- (15) A támogatási intenzitás a támogatható költségek 30 %-a.

- (16) A tervezett költségvetés a 2006–2010 közötti időszakra 1 580 millió CZK (55 702 450 EUR) a teljes programra.

2.6. Eljárás

- (17) A támogatás odaítélésének eljárása, a projektértékelés, a halmozási szabályok és az ellenőrző intézkedések pontosan megegyeznek a Bizottság által a 2006. április 4-i határozatában jóváhagyottakkal.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI: A BIZOTTSÁGBAN KÉTELYEK MERÜLTEK FEL A KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁSHOZ HASZNÁLT SPECIÁLIS VAGONOKRA NYÚJTOTT TÁMOGATÁS SZERZŐDÉSSEL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGÉVEL KAPCSOLATBAN

- (18) A támogatásnak a kombinált szállításhoz használt speciális vagonokra vonatkozó részét illetően a Bizottságnak kétségei vannak afelől, hogy összeegyeztethetőnek nyilvánítható-e az EK-Szerződéssel.
- (19) A Bizottság kombinált szállítást ösztönző politikája fényében a kérdéses intézkedés az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetőnek tekinthető, különösen ha biztosított, hogy a támogatással megvásárolt vagonok csak kombinált szállítási műveletekre használhatók. Az eljárás megindításakor a Bizottság nem rendelkezett elegendő információval annak végleges megállapításához, hogy a szóban forgó vagonok csak és kizárólag a kombinált szállítási szolgáltatás keretében használhatók.
- (20) Más megközelítésben, a nem kizárólag a kombinált szállítást szolgáló járművek beszerzéséhez nyújtott támogatás összeegyeztethetőnek minősülne, ha a támogatás kedvezményezettjei csak kis- és középvállalkozások (kkv-k) lennének. 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⁽³⁾ 4. cikkének (5) bekezdése engedélyezi a vasúti vagonok megvásárlására kkv-nak nyújtott beruházási támogatást. Konkrétan, a 4. cikk (2) bekezdésében rögzített támogatási intenzitás 15 % kis-, és 7,5 % középvállalkozások esetében. E rendelkezések alkalmazásához a Bizottság megerősítést kért arról, hogy a tervezett intézkedésnek csak a kis- és középvállalkozások lennének a kedvezményezettjei és a megadott küszöbértékekben belül.

4. A CSEH KÖZTÁRSASÁG ÉSZREVÉTELEI

A. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételek

- (21) 2006. május 9-én kelt levelükben a Cseh Köztársaság hatóságai a következő észrevételeket nyújtották be:

- (22) A javasolt támogatás a csak a kombinált szállításhoz használható speciális vasúti vagonok vásárlására terjed ki, amelyeket speciális kialakításuk miatt más vasúti szállítási célra nem lehet használni.
- (23) Az UIC nemzetközi betűjelölési rendszer szerint ezek a vagonok az „S” kategóriába, vagy esetleg az „L” kategóriába tartoznak. Az „S” kategória különleges építésű forgóvázás pórekocsi, az „L” kategória különleges építésű kéttengelyes pórekocsi. Az ezekbe a kategóriákba tartozó vagonok speciális kialakításúak (különleges építésűek), kifejezetten az intermodális szállítási egység szállítására kialakítottak, így lehetetlen ezeket a vagonokat más vasúti vagonokhoz hasonlóan áruszállításra használni. Az ilyen kategóriájú vagonok rakodótere keretes szerkezetű és az intermodális szállítási egység rögzítéséhez vagy kezeléséhez elengedhetetlen rögzítőcsapokat vagy egyéb speciális alkatrészeket és eszközöket tartalmaz. Ezeknek a vagonoknak ezért nincs teljes padlózata, nincsenek oldalfalai, rakoncái vagy homloklaljai, és így az intermodális szállítási egységeken kívül más típusú rakomány nem rögzíthető hozzájuk. Megközelítőleg 100 típusú vagon létezik ezekben a kategóriákban Európában.
- (24) A kérdéses vagonok megvásárlásához nyújtott támogatás célja, hogy segítsen speciális vasúti vagonokat biztosítani az új kombinált szállítási útvonalak számára, vagy vasúti vagonokat olyan „új” kombinált szállítási rendszerekhez, amelyeket eddig még egyáltalán nem működtettek a Cseh Köztársaságban (pl. közúti nyerges pótkocsi szállítása) vagy csak kis léptékben (pl. csereszekrények szállítása).
- (25) A speciális vasúti vagonokat, amelyek beszerzését állami forrásokból finanszíroznák, csak egy új kombinált szállítási útvonalon lehetne használni és csak a (9) preambulumbekezdésben említett kormányhatározatban előre meghatározott feltételek mellett. A támogatás legfeljebb a teljes beszerzési költség 30 %-a lehet. Az értékelő bizottság értékeli a beszerzett vagonok számát, a támogatás összegét, a program feltételeinek teljesítését és az üzleti terv minőségét.
- (26) A kedvezményezett egy előírt időszakon át rendszeres háromhavi időközönként – többek között az új útvonal működtetésére és a támogatással vásárolt vasúti vagonok felhasználására vonatkozó – információt továbbít a Közlekedési Minisztériumnak. Ezenkívül a Közlekedési Minisztérium által végzett ellenőrzés középpontjában a könyvelés és a leltár, valamint az érintett vagonokon végzett véletlenszerű fizikai ellenőrzés áll.

- (27) E vagonok átalakítása technikailag bonyolult és igen költséges. Az átalakítással ráadásul megváltozna a vagonok jelölése, amihez természetesen a vasúti hatóság – egy cseh állami szerv – jóváhagyása szükséges. A vagonátalakítások a vagonleltárokban is megjelenéne, amelyet a Közlekedési Minisztérium ellenőriz.
- (28) A Cseh Köztársaság úgy véli, hogy az „S” vagy „L” típusú vagonok vásárlásához nyújtott támogatás összegegyeztethető az Európai Közösséget létrehozó szerződéssel, mert ezeknek a vagonoknak a kialakítása lehetetlenné teszi a rendes vasúti szállításban a használatukat és a vagonok átalakítása technikailag bonyolult lenne és igen költséges. A pénzügyi források felhasználásának ellenőrzése egyrészt a kedvezményezett által a Közlekedési Minisztériumnak kötelezően továbbítandó, többek között az új útvonal működtetésére és a támogatással vásárolt vasúti vagonok felhasználására vonatkozó információk alapul, másrészt a kedvezményezett könyvelésének és leltárainak ellenőrzésén, beleértve a vagonok véletlenszerű fizikai ellenőrzését.
- (29) 2007. február 1-jén kelt levelükben a cseh hatóságok értesítették a Bizottságot a kombinált szállításhoz használt bizonyos típusú vagonok vásárlásához nyújtott támogatás intenzitása tekintetében a támogatási programban annak érdekében tett módosításról, hogy hozzáigazítsák a 70/2001/EK rendelet követelményeire. 2007. június 28-án kelt levelükben azonban a cseh hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a kombinált szállításhoz használt bizonyos típusú vagonok vásárlására vonatkozó programban újabb módosításokat tettek annak érdekében, hogy fenntartsák az eredeti bejelentés rendelkezéseit.

B. A támogatási program módosítása

- (29) 2007. február 1-jén kelt levelükben a cseh hatóságok értesítették a Bizottságot a kombinált szállításhoz használt bizonyos típusú vagonok vásárlásához nyújtott támogatás intenzitása tekintetében a támogatási programban annak érdekében tett módosításról, hogy hozzáigazítsák a 70/2001/EK rendelet követelményeire. 2007. június 28-án kelt levelükben azonban a cseh hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a kombinált szállításhoz használt bizonyos típusú vagonok vásárlására vonatkozó programban újabb módosításokat tettek annak érdekében, hogy fenntartsák az eredeti bejelentés rendelkezéseit.
- (30) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint, ha a Szerződés másként nem rendelkezik, a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (31) Az állami források felhasználására vonatkozó feltétel tekintetében a tervezett intézkedés megállapítja, hogy a kiválasztott kedvezményezettek állami hozzájárulást kapnak. Az állam felelős az ilyen pénzügyi hozzájárulások nyújtásáért. A Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés állami források felhasználásával jár.
- (32) A szelektív gazdasági előnyre vonatkozó feltétel tekintetében a támogatási intézkedés csak azokra a vasúttársaságokra vonatkozik, amelyek kombinált szállítást működtetnek a Cseh Köztársaságban. Ennélfogva előnyben részesít bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését.
- (33) A verseny torzítására és a tagállamok közötti kereskedelmi forgalom érintésére vonatkozó feltétel tekintetében, ha a tagállam által nyújtott támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más versenyző vállalkozásokéhoz képest a Közösségen belüli kereskedelemben, az utóbbiakat a támogatás által érintett vállalkozásoknak kell tekinteni ⁽⁴⁾.
- (34) A tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó általános szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ 1993. július 1-jétől mentesítette az 1. cikkében említett kombinált szállítási műveleteket minden kvótarendszer és engedélyezési eljárás alól. A vállalkozások azóta egyre inkább aktívvá válnak több tagállamban és a Közösségen belüli kereskedelem fejlődésnek indult. A kombinált áruszállítással foglalkozó gazdasági szereplők közti verseny így a különböző tagállamok határain túlnyúlik. A Cseh Köztársaság földrajzi helyzetéből adódóan a kombinált szállítással foglalkozó fuvarozók közti verseny ebben a tagállamban és körülötte viszonylag erősebben alakul, mint a Közösség más részein. A tervezett intézkedés a kombinált szállítással foglalkozó azon fuvarozókat támogatja, akik a Cseh Köztársaságon belül folytatják tevékenységüket, versenyezve más fuvarozókkal, akik a szomszédos tagállamokban folytatják tevékenységüket. Következésképpen torzíthatja a versenyt és befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet.

5. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

- (30) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint, ha a Szerződés másként nem rendelkezik, a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (31) Az állami források felhasználására vonatkozó feltétel tekintetében a tervezett intézkedés megállapítja, hogy a kiválasztott kedvezményezettek állami hozzájárulást kapnak. Az állam felelős az ilyen pénzügyi hozzájárulások nyújtásáért. A Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés állami források felhasználásával jár.
- (32) A szelektív gazdasági előnyre vonatkozó feltétel tekintetében a támogatási intézkedés csak azokra a vasúttársaságokra vonatkozik, amelyek kombinált szállítást működtetnek a Cseh Köztársaságban. Ennélfogva előnyben részesít bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését.
- (33) A verseny torzítására és a tagállamok közötti kereskedelmi forgalom érintésére vonatkozó feltétel tekintetében, ha a tagállam által nyújtott támogatás megerősíti egy vállalkozás helyzetét más versenyző vállalkozásokéhoz képest a Közösségen belüli kereskedelemben, az utóbbiakat a támogatás által érintett vállalkozásoknak kell tekinteni ⁽⁴⁾.
- (34) A tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó általános szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ 1993. július 1-jétől mentesítette az 1. cikkében említett kombinált szállítási műveleteket minden kvótarendszer és engedélyezési eljárás alól. A vállalkozások azóta egyre inkább aktívvá válnak több tagállamban és a Közösségen belüli kereskedelem fejlődésnek indult. A kombinált áruszállítással foglalkozó gazdasági szereplők közti verseny így a különböző tagállamok határain túlnyúlik. A Cseh Köztársaság földrajzi helyzetéből adódóan a kombinált szállítással foglalkozó fuvarozók közti verseny ebben a tagállamban és körülötte viszonylag erősebben alakul, mint a Közösség más részein. A tervezett intézkedés a kombinált szállítással foglalkozó azon fuvarozókat támogatja, akik a Cseh Köztársaságon belül folytatják tevékenységüket, versenyezve más fuvarozókkal, akik a szomszédos tagállamokban folytatják tevékenységüket. Következésképpen torzíthatja a versenyt és befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet.

6. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA

- (35) Mindezen tényekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a bejelentett támogatási program az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, és ezért elvben az említett cikk alapján tilos, kivéve akkor, ha a Szerződésben vagy a másodlagos jogban előírt valamely kivétel alapján összeegyeztethetőnek tekinthető a közös piaccal.
- (36) Konkrétabb rendelkezés hiányában a bejelentett támogatási programot csak a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján lehet értékelni.

(37) A 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerint az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás a közös piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

6.1. Közös érdekű célkitűzés

(38) A Közösség egy ideje kiegyensúlyozott intermodális szállítási rendszer elérésére irányuló politikát követ és e politika szerves része a kombinált szállítás közúttal szembeni versenyképességének fokozása. A Közösség kombinált szállításra vonatkozó politikájának célja a közúti szállításról más szállítási módokra való áttérés elérése.

(39) Az olyan közösségi eszközök, mint a 92/106/EGK irányelv, kifejezetten a kombinált szállítás fejlesztésének elősegítését célozzák, amint azt az említett irányelv negyedik preambulumbekzdése megerősíti. A közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv⁽⁶⁾ ösztönzi a vasút és más környezetbarát szállítási módok használatát, hogy a közúti fuvarozás versenyképes alternatívája váljanak.

(40) Az intermodális politika a közúti áruszállítási ágazat terhelésének csökkentésére irányuló kezdeményezés, amely összhangban van a 2001. júniusi göteborgi Európai Tanács következtetéseivel, amely kijelentette, hogy a közúti áruszállításról környezetbarát áruszállítási módokra való áttérést elősegítő intézkedések a fenntartható közlekedés politikájának középpontjában állnak⁽⁷⁾.

(41) Ma továbbá az európai ipar Európa-központú termelésének versenyképességét elsősorban fejlett logisztika révén tartja fenn vagy növeli, a termelést és az elosztást javítva, valamint a termelési folyamatban hozzáadott értéket teremtve. Ezen fejlett ellátási láncolatok egyre inkább kiszolgáltatottak a közúti áruszállítás csökkenő megbízhatóságának és növekvő költségeinek. Az intermodális logisztikát tehát az európai termelőiparnak prioritásként kell kezelnie, amennyiben a termelési eszközöket és folyamatokat Európában akarjuk tartani.

6.2. A támogatás szükségessége és arányossága

(42) Az intermodális közlekedés összetett közlekedési megoldás különböző üzleti modellel rendelkező szereplők részvételével egy tagozódott és szűk környezetben, amelyet gyakran az eltérő modális kultúrák és a nemzeti struktúrák választanak szét. A Bizottság elismeri, hogy elsősorban a piaci szereplők feladata az intermodális közlekedés javítása azokon a piacokon, amelyekre szabad a belépés, és amelyek esetében a szabad verseny,

valamint a kereslet-kínálat szabályai érvényesek. Azonban annak érdekében, hogy teljes mértékben kihasználhatók legyenek az intermodális közlekedés által nyújtott lehetőségek, a közúti közlekedésről az egyéb alternatív módokra való váltoáshoz kapcsolódó kockázatvállalást ösztönözni kell.

(43) Napjainkban sok közlekedési vállalat működik teljes szerkezetátalakítás alatt álló piacokon. Ezen vállalatok esetében a haszonkulcs alacsony, a tervezés nehéz és a jövő bizonytalan. Ezért gyakorlati és piacorientált támogatási programok létrehozása szükséges, amelyek segítik az intermodális ágazatot a kockázatvállalásban és a fenntartható és nagymértékű modális váltoás elérése jelentette kihívással való szembenézésben, a Bizottság által 2001-ben kiadott fehér könyvben rögzített célkitűzéseknek megfelelően.

(44) A javasolt támogatás a csak a kombinált szállításához használható speciális vasúti vagonok vásárlására terjed ki, amelyeket speciális kialakításuk miatt más vasúti szállítási célra nem lehet használni.

(45) A Bizottság véleménye szerint az e határozat (20)–(27) preambulumbekzdésében említett, a cseh hatóságok 2006. május 9-én kelt levelében válaszul adott magyarázatból egyértelműen kiderül, hogy a speciális vagonok egyedi kialakításuk (különleges építésük) révén kizárólag kombinált szállítási műveletekhez való, kifejezetten intermodális szállítási egységek szállítására kialakítottak, így nehéz ezeket a vagonokat más vasúti vagonokhoz hasonlóan áruszállításra használni.

(46) A Bizottság gyakorlatában a kifejezetten kombinált szállításához kialakított felszerelés⁽⁸⁾, különösen az ilyen különleges kialakítású vagonok⁽⁹⁾ beszerzésére nyújtott állami támogatást összeegyeztethetőnek tekinti a Szerződés előírásaival. Ezen túlmenően a Bizottság úgy véli⁽¹⁰⁾, hogy a vasúti szállítás területén a járműveket modernizálni kell vagy meg kell újítani, hogy elkerülhető legyen a vasúti szállítás piaci részesedésének további csökkenése más, kevésbé fenntartható és környezetrombolóbb szállítási módokhoz képest.

6.3. Az intézkedés nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben

(47) A Bizottság úgy véli, hogy a kialakult gyakorlattal⁽¹¹⁾ összhangban a tervezett támogatás intenzitásának 30 %-ra korlátozása biztosítja, hogy a kereskedelmi feltételeket ne érintse a közös érdekekkel ellentétesen.

6.4. Következtetés: összeegyeztethetőség az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján

(48) A Bizottság ezért arra következtetésre jut, hogy a jelen esetben tárgyalt, a kombinált szállításban használható bizonyos típusú vagonok vásárlásához nyújtott támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető az EK-Szerződéssel a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjával összhangban, amennyiben nem torzítja a kereskedelmet a közös érdekekkel hátrányos mértékben,

vagonok vásárlása tekintetében, az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető a közös piaccal.

A támogatás megvalósítása ennek megfelelően engedélyezett.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Cseh Köztársaság a címzettje.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

Kelt Brüsszelben, 2007. szeptember 12-én.

1. cikk

Az állami támogatás, amelyet a Cseh Köztársaság végre kíván hajtani a kombinált szállításhoz használt bizonyos típusú

a Bizottság részéről

Jacques BARROT

alelnök

(1) HL C 150., 2006.6.28., 35. o.

(2) L. 1. lábjegyzet

(3) HL L 10., 2001.1.13., 33. o.

(4) Lásd különösen a 730/79 *Philip Morris* kontra *Bizottság* ügy [1980] EBHT 2671, 11. pontját. C-53/00. sz. *Ferring* ügy [2001] EBHT I-9067, 21. pontját; és a C-372/97. sz. *Olaszország* kontra *Bizottság* ügy [2004] EBHT I-3679, 44. pontját.

(5) HL L 368., 1992.12.17., 38. o.

(6) Fehér könyv; 2010-re szóló európai közlekedéspolitika: ideje dönteni. COM(2001) 370.

(7) Hozzáférhető: http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf (29. pont)

(8) 2006. december 22-i határozat, N 575/06 – *Olaszország* (HL C 139., 2007.6.23., 11. o.); 2006. április 6-i határozat, N 132/05 – *Cseh Köztársaság* (HL C 150., 2006.6.28., 35. o.); 2004. szeptember 8-i határozat, N 140/04 – *Ausztria* (HL C 126., 2005.5.25., 10. o.); 2002. február 19-i határozat, N 566/02 – *Belgium* (HL C 248., 2003.10.16., 3. o.); 2003. november 11-i határozat, N 134/01 – *Olaszország* (HL C 311., 2003.12.20., 18. o.); 2002. július 24-i határozat, N 833/01 – *Olaszország* (HL C 242., 2002.10.8., 8. o.); 1997. október 22-i határozat, N 79/97 – *Hollandia* (HL C 377., 1997.12.12., 3. o.); 1999. május 4-i határozat, C 21/98 – *Olaszország* (HL L 227., 1999.8.28., 12. o.); 2000. december 21-i határozat, N 508/99 – *Olaszország* (HL C 71., 2001.3.3., 21. o.); 1999. július 8-i határozat, N 121/99 – *Ausztria* (HL C 245., 1999.8.28., 2. o.).

(9) 2002. február 27-i határozat, C 644/01 – *Ausztria* (HL C 88., 2002.4.12., 16. o.) Lásd még 2007. szeptember 12-i határozat, N 76/07 – *Ausztria*, még nem tették közzé a *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(10) 2006. december 20-i határozat, C 46/04 (ex NN 65/04) – *Franciaország*, (176) és (177) preambulumbekzdés (HL L 112., 2007.4.30., 41. o.).

(11) 2006. december 22-i bizottsági határozat, N 575/06 – *Olaszország* – Friuli-Venezia Giulia régió – az N 134/01 – *Olaszország* (Friuli-Venezia Giulia régió) jelenlegi engedélyezett támogatási program meghosszabbítása – 06/1-A törvénytervezet – Támogatás az áruszállítási ágazat infrastruktúrája és szolgáltatásai létrehozásához, a közúti áru fuvarozás szerkezetátalakításához és a kombinált szállítás kialakításához, még nem jelent meg Hivatalos Lapban; 2006. szeptember 13-i bizottsági határozat, N 196/06 – *Ausztria* – Az intermodális szállításban az átrakodási rendszerekre irányuló támogatásokra vonatkozó iránymutatások (HL C 280., 2006.11.18.); 2006. április 6-i határozat, N 132/05 állami támogatás – *Cseh Köztársaság* (HL C 150., 2006.6.28., 35. o.); 2006. január 25-i bizottsági határozat, N 247/04 – *Belgium* – a kombinált fuvarozás támogatása a Vallon Régióban (HL C 136., 2005.6.3., 43. o.); 2006. január 25-i bizottsági határozat, N 160/05 – *Lengyelország* – Az intermodális rendszerek fejlesztésére irányuló támogatási program (HL C 272., 2006.11.9., 10. o.); 2005. március 16-i bizottsági határozat, N 238/04 – *Németország* – támogatási rendszer új kombinált fuvarozási rendszerek finanszírozására (HL C 136., 2005.6.3., 43. o.); 2002. február 19-i bizottsági határozat, N 566/02 – *Belgium* – A flamand kormány határozata a gazdasági bővüléssel foglalkozó jogszabály keretében a kombinált szállítás támogatásáról (HL C 248., 2003.10.16.); 1998. december 9-i bizottsági határozat, N 598/98 – *Hollandia* (HL C 29., 1999.2.4., 13. o.); 1999. július 8-i bizottsági határozat, N 121/99 – *Ausztria* (HL C 245., 1999.8.28., 2. o.); 1999. május 4-i bizottsági határozat, N 508/99 – *Olaszország* – Bozen-Alto Adige régió – 4/97 törvény (HL C 71., 2001.3.3., 21. o.); 2000. november 15-i bizottsági határozat, N 755/99 – *Olaszország* – Bozen-Alto Adige régió – 8/98 törvény (HL C 71., 2001.3.3., 19. o.);