

## II

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kurių skelbti neprivaloma)

## SPRENDIMAI

## KOMISIJA

## KOMISIJOS SPRENDIMAS

2007 m. rugsėjo 12 d.

**pagalbos schema C 12/06 (ex N 132/05), kurią Čekija ketina įgyvendinti mišriajam transportui remti**

(pranešta dokumentu Nr. C(2007) 4134)

(Tekstas autentiškas tik čekų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2009/182/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

spalio 5 d. raštu Čekijos valdžios institucijos į šį prašymą atsakė. 2005 m. gruodžio 1 d. raštu buvo išsiųstas trečiasis prašymas pateikti informaciją. 2006 m. sausio 9 d. raštu Čekijos valdžios institucijos į šį prašymą atsakė.

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

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal pirmiau nurodyto straipsnio nuostatas <sup>(1)</sup>,

- (2) 2006 m. balandžio 4 d. raštu Komisija pranešė Čekijai nusprendusi pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl vienos konkrečios priemonės, susijusios su pagalba mišriajam transportui skirtiems tam tikrų rūšių vagonams įsigyti ir nusprendė neprieštauti dėl likusių pagalbos priemonių.

kadangi:

- (3) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* <sup>(2)</sup>. Komisija paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti savo pastabas.

### 1. PROCEDŪRA

- (1) 2005 m. kovo 16 d. raštu Čekijos nuolatinė atstovybė Europos Sąjungoje pranešė apie pagalbos schemą mišriajam transportui remti. Šis pranešimas buvo užregistruotas Nr. N 132/05. 2005 m. gegužės 19 d. raštu Komisija dėl šios schemos pateikė papildomų klausimų, į kuriuos Čekijos valdžios institucijos atsakė raštu, 2005 m. liepos 11 d. užregistruotu Energetikos ir transporto generaliniame direktorate. 2005 m. birželio 14 d. įvyko Čekijos valdžios institucijų ir Komisijos tarnybų techninis susitikimas. 2005 m. rugsėjo 5 d. raštu buvo išsiųstas antrasis prašymas pateikti informaciją. 2005 m.

- (4) Komisija iš suinteresuotųjų šalių pastabų negavo.

- (5) Čekijos valdžios institucijos 2006 m. gegužės 9 d. rašte Komisijai išdėstė pastabas dėl 2006 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimo.

- (6) 2007 m. vasario 1 d. raštu Čekijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie pagalbos schemas, apie kurią buvo pranešta, pakeitimus, susijusius su mišriajam transportui skirtų tam tikrų rūšių vagonų įsigijimu. Papildoma informacija Komisijai pateikta 2007 m. balandžio 27 d. 2007 m. birželio 28 d. raštu Čekijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie naujus pagalbos schemas pakeitimus, susijusiu su mišriajam transportui skirtų tam tikrų rūšių vagonų įsigijimu.

## 2. SCHEMOS APRAŠYMAS

### 2.1. Tikslas

- (7) Šios schemos tikslas – plėtoti mišrųjį transportą, kad vis daugiau krovinių būtų pervežama ne keliais, o kitomis transporto rūšimis. Schemą sudaro kelios paprogramės:
- a) 1 paprogramė. Pagalba esamiems mišriojo transporto terminalams statyti, plėsti ir modernizuoti.
- b) 2 paprogramė. Pagalba mišriojo transporto įrangai įsigyti (dotacijos investicijoms).
- c) 3 paprogramė. Pagalba pradiniam naujų mišriojo transporto maršrutų formavimo etapams įgyvendinti.
- (8) Iš esmės įgyvendinant schemą turėtų išaugti nelydimo mišriojo transporto konkurencingumas ir atitinkamai padidėti jo naudojimas.

### 2.2. Teisinis pagrindas

- (9) Teisinis pagrindas bus Čekijos Vyriausybės rezoliucija dėl 2006–2010 m. mišriojo transporto plėtros ir paramos jam pagrindų politikos.

### 2.3. Pagalbos gavėjai

- (10) Pagalbos gavėjai – mišriojo transporto operatoriai, geležinkelių vežėjai ir terminalų operatoriai.
- (11) Įšią pagalbą galės pretenduoti visos ES bendrovės, kurių buveinės, agentūros, filialai ar dukterinės bendrovės yra registruoti Čekijoje.

### 2.4. Pagalbos rūšis

- (12) Pagalba bus teikiama negrąžinamų subsidijų forma.

Pagal 2 paprogramę numatyta pagalba – dotacijų investicijos forma mišriojo transporto įrangai, įskaitant mišriajam transportui skirtus tam tikrų rūšių vagonus, įsigyti.

- (13) 2006 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimas, kuriuo patvirtinta šios tyrimo procedūros pradžia, buvo skirtas į 1 ir 3 paprogrames įtrauktoms valstybės pagalbos priemonėms, taip pat priemonėms, įtrauktoms į 2 paprogramę, išskyrus pagalbą mišriajam transportui skirtiems tam tikrų rūšių vagonams įsigyti. Dėl visų kitų priemonių, išskyrus mišriajam transportui skirtų tam tikrų rūšių vagonų įsigijimą, Komisija nusprendė neprieštarauti. Todėl šis sprendimas susijęs tik su pagalba mišriajam transportui skirtiems tam tikrų rūšių vagonams įsigyti.

- (14) Čekijos valdžios institucijos pranešime teigia, kad šie specialūs vagonai negali būti naudojami įprastinėms geležinkelio paslaugoms, o tik intermodalinių transporto vienetų vežimui. Šių vagonų konstrukcija yra ypatinga, pritaikyta vien tik intermodaliniam transportui, pvz., šie vagonai neturi grindų, šoninių ar galinių bortų (juose įrengtos tvirtinimo detalės (*sklėsčiai*)), todėl jais neįmanoma vežti prekių, kurios vežamos įprastiniais geležinkelio vagonais. Subsidija bus skiriama tik šiems specialiams geležinkelio vagonams; paraiškos teikėjas turės pateikti tikslią jų specifikaciją ir naudoti juos nustatytoje naujoje mišriojo transporto linijoje. Pagrindinis paramos tikslas – suteikti galimybę įsigyti reikiamą geležinkelio vagonų skaičių atitinkamai mišriojo transporto linijai arba geležinkelio vagonų „naujai“ mišriojo transporto sistemai (pvz., kelių transporto priekabų paruošimui), kuri Čekijoje iki šiol dar nebuvo eksploatuojama. Tas pats principas bus taikomas ir mišriajam transportui skirtoms specialiosioms kelių transporto priemonėms, o parama bus skiriama ir už intermodalinio transporto vienetus, išskyrus ISO konteinerius.

### 2.5. Intensyvumas, biudžetas ir trukmė

- (15) Pagalbos intensyvumas – 30 % reikalavimus atitinkančių išlaidų.
- (16) Planuojamas visos programos biudžetas 2006–2010 m. – 1 580 mln. CZK (55 702 450 EUR).

## 2.6. Procedūra

- (17) Pagalbos teikimo procedūra, projekto vertinimas, pagalbos kaupimo ir kontrolės priemonės yra tokios pat kaip tos, kurias Komisija patvirtino savo 2006 m. balandžio 4 d. sprendimu.

### 3. PRIEŽASTIS PRADĖTI OFICIALIĄ TYRIMO PROCEDŪRĄ – KOMISIJA ABEJOJA, AR PAGALBA SPECIALIEMS MIŠRIAJAM TRANSPORTUI SKIRTIEMS VAGONAMS ĮSIGYTI SUDERINAMA SU SUTARTIMI

- (18) Komisija suabejojo, ar atskira pagalbos dalis, susijusi su specialiais mišriajam transportui skirtais vagonais, gali būti pripažinta suderinama su EB sutartimi.
- (19) Atsižvelgiant į tai, kad Komisija skatina naudoti mišrųjį transportą, ši priemonė gali būti laikoma suderinama remiantis EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkto nuostatomis, jei visų pirma būtų užtikrinta, kad vagonai, kuriems įsigyti teikiama pagalba, gali būti naudojami tik mišriajam transportui. Procedūros pradžioje Komisija neturėjo pakankamai informacijos, kad nustatytų, jog šie vagonai gali būti naudojami tik mišriojo transporto paslaugų sistemoje.
- (20) Antra vertus, pagalba ne tik mišriajam transportui skirtiems riedmenims įsigyti galėtų būti paskelbta suderinama, jei pagalbos gavėjai būtų tik mažosios ir vidutinės įmonės (toliau – MVĮ). Pagal 2001 m. sausio 12 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 70/2001 dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo valstybės pagalbai mažoms ir vidutinėms įmonėms<sup>(3)</sup> 4 straipsnio 5 dalies nuostatas pagalbą investicijoms į geležinkelio vagonus leidžiama teikti, jeigu pagalba teikiama MVĮ. 4 straipsnio 2 dalimi nustatytas pagalbos intensyvumas yra 15 %, jeigu pagalba teikiama mažosioms įmonėms, ir 7,5 %, jeigu pagalba teikiama vidutinėms įmonėms. Kad būtų galima taikyti šias nuostatas, Komisija turėtų gauti patvirtinimą, kad ši priemonė bus skiriama tik mažosioms ir vidutinėms įmonėms laikantis nustatytų ribų.

## 4. ČEKIJOS PASTABOS

### A. Pastabos dėl sprendimo pradėti oficialią tyrimo procedūrą

- (21) 2006 m. gegužės 9 d. rašte Čekijos valdžios institucijos pateikė tokias pastabas.

- (22) Siūloma pagalba taikoma tik mišriajam transportui skirtiems specialioms geležinkelio vagonams, kurie dėl specialios konstrukcijos negali būti naudojami kitais geležinkelio transporto tikslais, įsigyti.

- (23) Pagal tarptautinę UIC ženklavimo sistemą šie vagonai yra S arba L kategorijų vagonai. S kategorija reiškia specialios konstrukcijos platforminį vagoną, o L kategorija – dviašį specialios konstrukcijos platforminį vagoną. Šių kategorijų vagonai yra specialios konstrukcijos vagonai, pritaikyti vežti tik intermodalinio transporto vienetus, todėl tokiais vagonais neįmanoma vežti prekių taip, kaip kitais geležinkelio vagonais. Šių kategorijų vagonų sekciją kroviniams vežti sudaro rėminė struktūra su tvirtinamosiomis detalėmis ar kitomis specialiomis detalėmis ar įrenginiais, kurie yra būtini intermodalinio transporto vienetams sujungti ar sureguliuoti. Todėl jie neturi grindų, šoninių ar galinių bortų ir prie jų neįmanoma prijungti jokio kito krovinio, išskyrus intermodalinio transporto vienetus. Šių kategorijų vagonų Europoje yra apie 100 rūšių.

- (24) Pagalbos aptariamiesiems vagonams įsigyti tikslas – padėti užtikrinti specialių geležinkelių vagonų naudojimą naujuose mišriojo transporto maršrutuose arba geležinkelio vagonų naudojimą „naujose“ mišriojo transporto sistemose, kurios iki šiol Čekijoje dar nebuvo eksploatuojamos (pvz., kelių transporto pusprickabių transportas) arba kurios buvo eksploatuojamos tik nedideliu mastu (pvz., gabenamųjų talpyklų transportas).

- (25) Specialūs geležinkelio vagonai, kurių įsigijimas bus finansuojamas iš valstybės lėšų, galėtų būti naudojami tik naujuose mišriojo transporto maršrutuose ir tik 9 konstatuojamojoje dalyje nurodytoje Vyriausybės rezoliucijoje iš anksto nustatytais sąlygomis. Dotacija gali sudaryti daugiausia 30 % visų įsigijimo išlaidų. Vertinimo komitetas vertins įsigytų vagonų kiekį, dotacijos sumą, programos sąlygų vykdymą ir verslo plano kokybę.

- (26) Pagalbos gavėjas nustatytą laikotarpį kas tris mėnesius Transporto ministerijai reguliariai teiks informaciją, *inter alia*, apie naujo maršruto naudojimą ir su dotacija įsigytų geležinkelio vagonų naudojimą. Be to, Transporto ministerijos monitoringas bus sutelktas į apskaitos bei inventorizacijos dokumentus ir atsitiktinės atrankos principu pagrįstus atitinkamų vagonų fizinius patikrinimus.

- (27) Šių vagonų techninis pertvarkymas labai brangus ir sudėtingas techniniu požiūriu. Be to, techniškai pertvarkant vagonus, reikėtų keisti jų ženklimą, o tam būtinas Čekijos valstybinės geležinkelio administracijos pritarimas. Vagonų techninis pertvarkymas taip pat atspindėtų vagonų inventorizacijos dokumentuose, o juos turės tikrinti Transporto ministerija.
- (28) Čekija mano, kad pagalba S ir L serijos geležinkelio vagonams įsigyti yra suderinama su Europos bendrijos steigimo sutartimi, nes šie vagonai dėl jų konstrukcijos negali būti naudojami įprastiniame geležinkelio transporte, o juos techniškai pertvarkyti būtų labai brangu ir sudėtinga techniniu požiūriu. Finansinių išteklių naudojimo kontrolė bus pagrįsta informacija, kurią pagalba gavėjas privalo teikti Transporto ministerijai (*inter alia*, informacija apie naujo maršruto naudojimą ir su dotacija įsigytų geležinkelio vagonų naudojimą) ir pagalba gavėjo apskaitos ir inventorizacijos dokumentų patikra, įskaitant atsitiktinės atrankos principu pagrįstus tokių vagonų fizinius patikrinimus.

#### B. Pagalbos schemos keitimas

- (29) 2007 m. vasario 1 d. rašte Čekijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie pagalbos schemos pakeitimą, susijusį su pagalbos mišriajam transportui skirtiems tam tikrų rūšių vagonams įsigyti intensyvu, siekiant juos priderinti prie Reglamento (EB) Nr. 70/2001 reikalavimų. Tačiau 2007 m. birželio 28 d. raštu Čekijos valdžios institucijos pranešė Komisijai apie naujus schemos pakeitimus, susijusius su mišriajam transportui skirtų tam tikrų rūšių vagonų įsigijimu; tais pakeitimų tikslas – išlaikyti pradinio pranešimo nuostatas.

#### 5. PRIEMONĖS VERTINIMAS

- (30) Pagal EB sutarties 87 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš valstybės lėšų suteikta pagalba, kuria palaikomos tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba ir taip iškraipoma arba gali būti iškreipta konkurencija, yra nesuderinama su bendrąja rinka, jei tokia pagalba daroma įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai, nebent šioje Sutartyje būtų numatyta kitaip.

- (31) Atsižvelgiant į valstybės lėšų naudojimo sąlygą, numatoma priemone nustatyta, kad valstybės įnašas bus skirtas atrinktiems pagalbos gavėjams. Valstybė atsakinga už

tokius finansinius įnašus. Komisija daro išvadą, kad taikant priemonę reikės panaudoti valstybės lėšas.

- (32) Atsižvelgiant į išskirtinio ekonominio pranašumo sąlygą, pagalbos priemonė taikoma tik geležinkelio bendrovėms, eksploatuojančioms mišrųjų transportą Čekijoje. Todėl ji skirta tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai palaikyti.
- (33) Atsižvelgiant į sąlygą, susijusią su konkurencijos iškreipimu ir poveikiu valstybių narių tarpusavio prekybai, jei valstybės narės teikiama pagalba stiprinama įmonės padėties palyginti su kitomis Bendrijos vidaus prekyboje konkuruojančiomis įmonėmis, tokia prekyba turi būti laikoma prekyba, kuriai teikiant pagalbą daroma įtaka (\*).
- (34) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl bendrų taisyklių, taikytinų tam tikroms kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių rūšims, nustatymo (?) liberalizuotos tos direktyvos 1 straipsnyje nurodytos kombinuoto vežimo operacijos, kurioms nuo 1993 m. liepos 1 d. panaikintos visos kvotų ar leidimų sistemos. Nuo tos datos šios srities įmonės vis aktyviau veikia keliose valstybėse narėse, o Bendrijos vidaus prekyba aktyviau plėtojama. Taigi mišriojo transporto srityje veikiančių ūkio subjektų konkurencija ima peržengti valstybių narių sienas. Dėl Čekijos geografinės padėties mišriojo transporto srityje veikiančių ūkio subjektų konkurencijos plėtra toje valstybėje narėje ir už jos ribų yra santykinai didesnė nei kitose Bendrijos dalyse. Planuojama priemone bus remiami mišriojo transporto operatoriai, plėtojantys savo veiklą Čekijoje ir konkuruojantys su kitais kaimyninėse valstybėse narėse veikiančiais operatoriais. Ši priemonė gali iškreipti konkurenciją ir turi įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai.

- (35) Atsižvelgdama į tuos faktus, Komisija pripažįsta, jog pagalbos schema, apie kurią pranešta, apima pagalbą, nurodytą EB sutarties 87 straipsnio 1 dalyje, ir todėl yra iš esmės draudžiama pagal tą straipsnį, nebent ji gali būti laikoma suderinama su bendrąja rinka pagal šioje Sutartyje arba antrinėje teisėje nustatytas išimtis.

#### 6. PAGALBOS PRIEMONĖS SUDERINAMUMO VERTINIMAS

- (36) Kadangi nėra konkretnės nuostatos, pagalbos schema, apie kurią pranešta, gali būti vertinama tik remiantis Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktu.

- (37) 87 straipsnio 3 dalies c punkte nurodyta, kad pagalba, skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, gali būti suderinama su bendrąja rinka, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

### 6.1. Bendro intereso tikslas

- (38) Bendrija kurį laiką vykdo politiką, kuria siekiama darnios intermodalinio transporto sistemos, o mišriojo transporto konkurencingumo skatinimas kelių transporto atžvilgiu yra šios politikos dalis. EB mišriojo transporto politikos tikslas – pereiti nuo kelių transporto prie kitų transporto rūšių.
- (39) Bendrijos priemonėmis, tokiomis kaip Direktyva 92/106/EEB, aiškiai siekiama skatinti mišriojo transporto plėtrą, kaip patvirtinta ketvirtoje tos direktyvos konstatuojamojoje dalyje. Baltojoje knygoje dėl transporto politikos <sup>(6)</sup> skatinama aktyviau naudoti geležinkelį ir kitų aplinkai nekenksmingų rūšių transportą, kad jos taptų konkurencingomis alternatyvomis vežimui keliais.
- (40) Intermodalinė politika – iniciatyva, kuria siekiama sumažinti spaudimą krovinių vežimo keliais sektoriuje, ir ji yra suderinama su 2001 m. birželio mėn. Geteborgo Europos Vadovų Tarybos išvadomis, kuriose skelbiama, kad priemonės, padedančios pereiti nuo kelių transporto prie aplinką labiau tausojančių transporto rūšių, yra tvaraus transporto politikos pagrindas <sup>(7)</sup>.
- (41) Be to, šiuo metu Europos pramonės sektoriaus gamybinės veiklos, vykdomos Europoje, konkurencingumas išsaugomas arba didinamas visų pirma tobulinant logistiką, optimizuojant gamybą bei paskirstymą ir tuo pačiu kuriant didesnę vertę. Šios sudėtingos tiekimo grandinės vis labiau pažeidžiamos dėl to, kad mažėja kelių krovinių transporto patikimumas ir didėja jo kaštai. Taigi, jei norime išsaugoti Europoje gamybos išteklius ir procesus, intermodalinė logistika turi tapti vienu iš svarbiausių Europos gamybos sektoriaus rūpesčių.

### 6.2. Pagalbos būtinumas ir proporcingumas

- (42) Intermodalinis transportas yra sudėtinga transporto sistema, kurios veikloje dalyvauja įvairūs veikėjai, taikantys skirtingus verslo modelius ir veikiantys suskaidytoje bei ribotoje aplinkoje, kurios dar didesnę suskaidymą neretai lemia tai, kad taikomi skirtingi modalumo principai ir skirtingos nacionalinės sistemos. Komisija

pripažįsta, kad rinkos dalyviai intermodalinį transportą turi plėtoti rinkose, kuriose veikia yra nevaržoma ir kuriose vyrauja laisvos konkurencijos, pasiūlos ir paklausos principai. Tačiau, siekiant visapusiškai išnaudoti intermodalinio transporto galimybes, būtina skatinti pasiryžimą neventi rizikos, susijusios su perėjimu nuo kelių transporto prie alternatyvių transporto rūšių.

- (43) Šiuo metu nemažai transporto bendrovių veikia rinkose, kurios iš esmės pertvarkomos. Jų pelno norma nedidelė, planuoti sudėtinga, o ateitis neaiški. Todėl būtina parengti praktines ir į rinką orientuotas paramos programas, kurios padėtų imtis rizikos intermodaliniame sektoriuje ir užtikrinti tvarų bei plataus masto perėjimą nuo vieno transporto rūšių prie kitų pagal 2001 m. Komisijos baltojoje knygoje nustatytus tikslus.
- (44) Siūloma pagalba numatyta mišriajam transportui skirtiems specialiams geležinkelio vagonams, kurių dėl jų ypatingos konstrukcijos negalima naudoti kito geležinkelio transporto tikslais, įsigyti.
- (45) Komisija mano, kad atsižvelgiant į Čekijos valdžios institucijų 2006 m. gegužės 9 d. rašte pateiktus ir šio sprendimo 20–27 konstatuojamosiose dalyse paminėtus paaiškinimus, galima teigti, kad ypatingos konstrukcijos specialūs vagonai yra skirti išimtinai mišriojo transporto veiklai, jie yra pritaikyti vežti tik intermodalinio transporto vienetus ir dėl to šiais vagonais sunku prekes vežti taip, kaip kitais geležinkelio vagonais.
- (46) Komisija iki šiol teigė, kad valstybės pagalba tik mišriajam transportui skirtai įrangai <sup>(8)</sup> (visų pirma tokiomis specialiomis sąlygomis naudoti skirtiems vagonams) <sup>(9)</sup> įsigyti yra suderinama su Sutarties taisyklėmis. Be to, Komisija mano <sup>(10)</sup>, kad būtina modernizuoti arba atnaujinti riedmenis geležinkelių transporto srityje, kad nebemazėtų geležinkelio transporto rinkos dalis, palyginti su kitomis, ne tokiomis tvariomis ir labiau aplinkai nekenksmingomis transporto rūšimis.

### 6.3. Jokio bendrą interesą pažeidžiančio poveikio prekybos sąlygoms

- (47) Komisija mano, kad, remiantis nusistovėjusia tvarka <sup>(11)</sup>, planuojamo pagalbos intensyvumo apribojimas 30 % leis užtikrinti, kad dėl prekybos sąlygų pokyčių nebūs pakenkta bendram interesui.

#### 6.4 Išvada – suderinamumas pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą

(48) Todėl Komisija daro išvadą, kad čia aptariama pagalba mišriajam transportui skirtiems tam tikrų rūšių vagonams įsigyti gali būti laikoma suderinama su EB sutartimi pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą, jei tik dėl tokios pagalbos prekyba nebus iškreipta pažeidžiant bendrus interesus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

#### 1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Čekija planuoja suteikti mišriajam transportui skirtiems tam tikrų rūšių vagonams įsigyti, yra sude-

rinama su bendrąja rinka pagal EB sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą.

Todėl tokią pagalbą leidžiama teikti.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Čekijai.

Priimta Briuselyje, 2007 m. rugsėjo 12 d.

Komisijos vardu

Jacques BARROT

Pirmininko pavaduotojas

(1) OL C 150, 2006 6 28, p. 35.

(2) Žr. 1 išnašą.

(3) OL L 10, 2001 1 13, p. 33.

(4) Visų pirma žr. bylos *Philip Morris prieš Komisiją*, C-730/79, Rink. 1980, p. 2671, 11 punktą; sprendimo *Ferring*, C-53/00, Rink. 2001, p. I-9067, 21 punktą ir bylos *Italija prieš Komisiją*, C-372/97, Rink. 2004, p. I-3679, 44 punktą.

(5) OL L 368, 1992 12 17, p. 38.

(6) Baltoji knyga „2010 m. Europos transporto politika: laikas apsispręsti“, COM(2001) 370.

(7) Galima rasti pagal nuorodą [http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key\\_docs/goteborg\\_concl\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf) (29 punktas).

(8) 2006 m. gruodžio 22 d. sprendimas byloje Nr. 575/06 (*Italija*) (OL C 139, 2007 6 23, p. 11); 2006 m. balandžio 6 d. sprendimas, byla Nr. 132/05 (*Čekija*) (OL C 150, 2006 6 28, p. 35); 2004 m. rugsėjo 8 d. sprendimas byloje Nr. 140/04 (*Austrija*) (OL C 126, 2005 5 25, p. 10); 2002 m. vasario 19 d. sprendimas byloje Nr. 566/02 (*Belgija*) (OL C 248, 2003 10 16, p. 3); 2003 m. lapkričio 11 d. sprendimas byloje Nr. 134/01 (*Italija*) (OL C 311, 2003 12 20, p. 18); 2002 m. liepos 24 d. sprendimas byloje Nr. 833/01 (*Italija*) (OL C 242, 2002 10 8, p. 8); 1997 m. spalio 22 d. sprendimas byloje Nr. 79/97 (*Nyderlandai*) (OL C 377, 1997 12 12, p. 3); 1999 m. gegužės 4 d. sprendimas, C 21/98 (*Italija*) (OL L 227, 1999 8 28, p. 12); 2000 m. gruodžio 21 d. sprendimas, Nr. 508/99 (*Italija*) (OL C 71, 2001 3 3, p. 21) ir 1999 m. liepos 8 d. sprendimas byloje Nr. 121/99 (*Austrija*) (OL C 245, 1999 8 28, p. 2).

(9) 2002 m. vasario 27 d. sprendimas byloje C644/2001 (*Austrija*) (OL C 88, 2002 4 12, p. 16). Taip pat žr. 2007 m. rugsėjo 12 d. sprendimą byloje Nr. 76/07 (*Austrija*); (dar nepaskelbta *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*).

(10) 2006 m. gruodžio 20 d. sprendimas byloje C 46/2004 (ex NN 65/2004) (*Prancūzija*), 176 ir 177 konstatuojamosios dalys (OL L 112, 2007 4 30, p. 41).

(11) Žr. 2006 m. gruodžio 22 d. Komisijos sprendimą byloje Nr. 575/06 (*Italija*) Friulio-Venecijos Džulijos regionas – galiojančios pagalbos schemos, kuriai buvo suteiktas leidimas, pratęsimas, Nr. 134/01 (*Italija*) Friulio-Venecijos Džulijos regionas. Įstatymo projektas Nr. 06/1-A „Pagalba infrastruktūrai ir paslaugų teikimui krovinių vežimo sektoriuje sukurti siekiant restruktūrizuoti krovinių gabenimą keliais ir plėtoti kombinuotąjį transportą“ (dar nepaskelbta); 2006 m. rugsėjo 13 d. Komisijos sprendimas byloje Nr. 196/06 (*Austrija*) Gairės dėl valstybės pagalbos, teikiamos pervežimo sistemoms įvairiarūšiu transportu (OL C 280, 2006 11 18); 2006 m. balandžio 6 d. sprendimas, valstybės pagalba Nr. 132/05 (*Čekija*) (OL C 150, 2006 6 28, p. 35); 2006 m. sausio 25 d. Komisijos sprendimas byloje Nr. 247/04 (*Belgija*) *Aide au transport combiné de Région wallonne* (OL C 136, 2005 6 3, p. 43); 2006 m. sausio 25 d. Komisijos sprendimas Nr. 160/05 (*Lenkija*) Intermodalinių sistemų plėtrai skirtos pagalbos schema (OL C 272, 2006 11 9, p. 10), 2005 m. kovo 16 d. Komisijos sprendimas byloje Nr. 238/04 (*Vokietija*) Intermodalinių sistemų plėtrai skirtos pagalbos schema (OL C 136, 2005 6 3, p. 43); 2002 m. vasario 19 d. Komisijos sprendimas Nr. 566/02 (*Belgija*) Flamandų Vyriausybės sprendimas dėl pagalbos mišriajam transportui pagal ekonominės plėtros teisės aktus (OL C 248, 2003 10 16); 1998 m. gruodžio 9 d. Komisijos sprendimas byloje Nr. 598/98 (*Nyderlandai*) (OL C 29, 1999 2 4, p. 13); 1999 m. liepos 8 d. Komisijos sprendimas byloje Nr. 121/99 – (*Austrija*) (OL C 245, 1999 8 28, p. 2); 1999 m. gegužės 4 d. Komisijos sprendimas byloje Nr. 508/99 (*Italija*) Bozeno-Alto Adidžės regionas, Įstatymas 4/97 (OL C 71, 2001 3 3, p. 21); 2000 m. lapkričio 15 d. Komisijos sprendimas byloje Nr. 755/99 (*Italija*) Bozeno-Alto Adidžės regionas, Įstatymas Nr. 8/98 (OL C 71, 2001 3 3, p. 19).