II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 12. September 2007

betreffend die Beihilferegelung C 12/06 (ex N 132/05) der Tschechischen Republik zur Förderung des kombinierten Verkehrs

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2007) 4134)

(Nur der tschechische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/182/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Bestimmungen [1]

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 16. März 2005 hat die Ständige Vertretung der Tschechischen Republik eine Beihilferegelung zur Förderung des kombinierten Verkehrs angemeldet. Die Beihilfe wurde unter der Nummer N 132/2005 eingetragen. Mit Schreiben vom 19. Mai 2005 stellte die Kommission weitere Fragen zu dieser Regelung. Das Antwortschreiben der tschechischen Behörden ging bei der GD Energie und Verkehr am 11. Juli 2005 ein. Ein Gespräch über technische Fragen zwischen den tschechischen Behörden und den Dienststellen der Kommission fand am 14. Juni 2005 statt. Ein zweites Auskunftsersuchen wurde am 5. September 2005 übermittelt. Die diesbezügliche Antwort der tschechischen Behörden datiert vom 5. Oktober 2005. Ein drittes Auskunftsersuchen wurde mit Schreiben vom 1. Dezember 2005 geschickt. Die diesbezügliche Antwort der tschechischen Behörden datiert vom 9. Januar 2006.

(2) Mit Schreiben vom 4. April 2006 hat die Kommission der Tschechischen Republik ihren Beschluss mitgeteilt, wegen einer spezifischen Maßnahme der Beihilfe zur Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten und gegen die übrigen Teile der Beihilfe keine Einwände zu erheben.

(3) Der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht [2]. Die Kommission forderte interessierte Parteien zur Stellungnahme auf.

(4) Die Kommission hat keine Stellungnahme von Beteiligten erhalten.

(5) Die tschechischen Behörden haben der Kommission mit Schreiben vom 9. Mai 2006 ihre Stellungnahme zum Kommissionsbeschluss vom 4. April 2006 übermittelt.

(6) Mit Schreiben vom 1. Februar 2007 haben die tschechischen Behörden die Kommission über Änderungen der notifizierten Beihilferegelung in Bezug auf die Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr unterrichtet. Zusätzliche Angaben wurden der Kommission am 27. April 2007 übermittelt. Mit Schreiben vom 28. Juni 2007 haben die tschechischen Behörden die Kommission über weitere Änderungen der Beihilferegelung in Bezug auf die Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr unterrichtet.

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

2.1. Ziel

(7) Ziel der Beihilferegelung ist die Förderung des kombinierten Verkehrs, um den Güterverkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Die Beihilferegelung gliedert sich in mehrere Unterprogramme:

a) Unterprogramm 1: Beihilfe für Bau, Erweiterung und Modernisierung bestehender Terminals für den kombinierten Verkehr;

b) Unterprogramm 2: Beihilfe zur Beschaffung von Anlagen/Ausrüstung für den kombinierten Verkehr und Investitionszuschüsse;

c) Unterprogramm 3: Beihilfe für die Anlaufphase neuer Strecken für den kombinierten Verkehr.

(8) Mit der Regelung soll hauptsächlich eine stärkere Nutzung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs durch Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit dieser Art der Beförderung herbeigeführt werden.

2.2. Rechtsgrundlage

(9) Rechtsgrundlage wird die Entschließung der Regierung der Tschechischen Republik über die politischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Förderung des kombinierten Verkehrs im Zeitraum 2006-2010 sein.

2.3. Beihilfeemfpänger

(10) Alle großen, kleinen und mittleren Betriebe können die Beihilferegelung in Anspruch nehmen.

(11) Die Begünstigten sind Kombiverkehrsunternehmen, Eisenbahntransportunternehmen und Betreiber von Terminals.

2.4. Art der Beihilfe

(12) Die Beihilfen werden als nicht rückzahlbare Zuschüsse gezahlt.

Laut Unterprogramm 2 sind Beihilfen in Form von Investitionszuschüssen zur Beschaffung von Anlagen/Ausrüstung für den kombinierten Verkehr einschließlich der Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr vorgesehen.

(13) Die im Rahmen der Unterprogramme 1 und 3 geplanten Beihilfen bzw. die Beihilfen im Rahmen des Unterprogramms 2 mit Ausnahme der Beihilfe zur Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr waren Gegenstand des Kommissionsbeschlusses vom 4. April 2006 zur Einleitung des Prüfverfahrens. Bezüglich aller übrigen Beihilfen mit Ausnahme der Beihilfe zur Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr beschloss die Kommission, keine Einwände zu erheben. Daher betrifft diese Entscheidung nur die Beihilfe zur Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr.

(14) Die tschechischen Behörden legen in ihrer Anmeldung dar, dass diese Spezialwagen nicht für den herkömmlichen Eisenbahnbetrieb, sondern ausschließlich für die Beförderung von kombinierten Transporteinheiten eingesetzt werden können. Es handelt sich bei diesen Güterwagen um Spezialkonstruktionen, die eigens für die Beförderung von kombinierten Transporteinheiten ausgelegt sind und sich somit nicht für die Beförderung von Gütern eignen, wie sie in herkömmlichen Eisenbahnwagen befördert werden. Die Wagen haben beispielsweise keine Böden, Seitenwände oder Stirnwände, sondern sind mit Befestigungseinrichtungen (Drehverriegelungen) ausgerüstet. Die Beihilfe wird nur für diese speziellen Eisenbahnwagen gewährt, und der Antragsteller muss die detaillierte Spezifikation der Wagen vorlegen und die Wagen auf einer bestimmten neuen Verbindung für den kombinierten Verkehr einsetzen. Das vorrangige Ziel der Fördermaßnahme ist es sicherzustellen, dass die erforderliche Anzahl Eisenbahnwagen für die betreffende Verbindung für den kombinierten Verkehr vorhanden ist beziehungsweise Eisenbahnwagen für die „neuen“ Systeme für den kombinierten Verkehr (z. B. Beförderung von Sattelaufliegern), die vorher in der Tschechischen Republik nicht betrieben wurden. Dasselbe Prinzip wird auch bei den speziellen Straßenfahrzeugen für den kombinierten Verkehr angewandt. Außerdem erstreckt sich die Förderung auf intermodale Transporteinheiten, mit Ausnahme von ISO-Containern.

2.5. Intensität, Haushaltsmittel und Dauer der Beihilfe

(15) Die Beihilfeintensität beträgt 30 % der förderfähigen Kosten.

(16) Die voraussichtlichen Haushaltsmittel für den Zeitraum 2006-2010 belaufen sich auf 1 580 Mio. CZK (55 702 450 EUR) für das gesamte Programm.

2.6. **Verfahren**

(17) Das Bewilligungsverfahren, die Projektbewertung, die Bestimmungen zur Kumulierung und die Kontrollmaßnahmen sind genau die gleichen wie die von der Kommission ihrem Beschluss vom 4. April 2006 genehmigten.

3. **GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS: ZWEIFEL DER KOMMISSION IN BEZUG AUF DIE VEREINBARKEIT DER BEIHILFEN FÜR DIE BESCHAFFUNG VON SPEZIALWAGEN FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR MIT DEM EG-VERTRAG**

(18) Die Kommission hegte Zweifel, ob der die Spezialwagen für den kombinierten Verkehr betreffende Teil der Beihilfe für mit dem EG-Vertrag vereinbar erklärt werden könne.

(19) Da die Kommission die Politik verfolgt, den kombinierten Verkehr zu fördern, könnte die Maßnahme andererseits nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn vor allem gewährleistet ist, dass die betreffenden Wagen, deren Beschaffung die Beihilfe dient, ausschließlich für den kombinierten Verkehr einsetzbar sind. Zum Zeitpunkt der Einleitung des Prüfverfahrens verfügte die Kommission nicht über hinreichende Informationen, um endgültig feststellen zu können, dass diese Wagen ausschließlich für den kombinierten Verkehr eingesetzt werden können.

(20) Alternativ dazu könnte eine Beihilfe zur Beschaffung von rollendem Material, das nicht ausschließlich für den kombinierten Verkehr geeignet ist, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden, wenn es sich bei den Empfängern nur um kleine oder mittlere Unternehmen („KMU“) handelte. Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 70/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf kleine und mittlere Unternehmen ([3]) ermöglicht Investitionsbeihilfen für KMU bei der Beschaffung von Eisenbahnwagen. Die Beihilfeintensität beträgt gemäß Artikel 4 Absatz 2 bei kleinen Unternehmen 15 % und bei mittleren Unternehmen 7,5 %. Um diese Bestimmungen zur Anwendung zu bringen, ersuchte die Kommission um die Bestätigung, dass die geplante Maßnahme nur kleinen und mittleren Unternehmen zu gute kommen würde und die jeweiligen Höchstbeträge nicht überschritten würden.

4. **STELLUNGNAHME DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK**

A. **Bemerkungen zum Beschluss über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens**

(21) In ihrem Schreiben vom 9. Mai 2006 nahmen die tschechischen Behörden wie folgt Stellung.

(22) Die vorgeschlagene Beihilfe dient der Beschaffung von Spezialwagen, die für den Einsatz im kombinierten Verkehr bestimmt sind und aufgrund ihrer besonderen Bauart nicht für andere Schienenverkehrszwecke eingesetzt werden können.

(23) Gemäß dem internationalen Buchstabenkennzeichnungssystem der UIC handelt es sich um Wagen der Gattung S oder möglicherweise der Gattung L. Gattung „S“ ist ein Drehgestellflachwagen in Sonderbauart, während Gattung „L“ einen Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen bezeichnet. Bei Wagen dieser Gattungen handelt es sich um Sonderbauarten (Spezialkonstruktionen), die eigens für die Beförderung von kombinierten Transporteinheiten ausgelegt und somit für die Beförderung von Gütern wie in herkömmlichen Eisenbahnwagen ungeeignet sind. Der Ladebereich von Wagen dieser Gattungen umfasst eine Rahmenstruktur mit Befestigungsbolzen oder anderen Sonderbauteilen oder Geräten, die für die Befestigung oder den Umschlag von kombinierten Transporteinheiten unerlässlich sind. Sie besitzen daher keine durchgehende Bodenfläche, Seitenwände, Rungen oder Stirnwände, so dass es nicht möglich ist, auf ihnen eine andere Ladungsart als kombinierte Transporteinheiten zu befestigen. In Europa gibt es rund 100 Arten von Wagen dieser Gattung.

(24) Ziel der Beihilfe für die betreffenden Güterwagen ist die Unterstützung bei der Beschaffung von speziellen Eisenbahnwagen für die neuen Strecken für den kombinierten Verkehr oder von Eisenbahnwagen für die „neuen“ Systeme für den kombinierten Verkehr, die bislang in der Tschechischen Republik überhaupt nicht (z.B. Beförderung von Sattelanhängern) oder nur in geringem Umfang (z.B. Beförderung von Wechselbehältern) betrieben wurden.

(25) Die speziellen Eisenbahnwagen, deren Beschaffung aus öffentlichen Mitteln finanziert würde, könnten nur im Rahmen einer neuen Strecke für den kombinierten Verkehr und zu den in der in Erwägungsgrund 9 genannten Entschließung vorab festgelegten Bedingungen eingesetzt werden. Der Zuschuss kann höchstens 30 % der Gesamtbeschaffungskosten betragen. Der Bewertungsausschuss wird die Zahl der beschafften Wagen, den Zuschussbetrag, die Einhaltung der im Programm festgelegten Bedingungen und die Qualität des Geschäftsplans bewerten.

(26) Während eines festgelegten Zeitraums übermittelt der Begünstigte dem Verkehrsministerium regelmäßig alle drei Monate unter anderem Angaben zum Betrieb einer neuen Strecke und zur Nutzung der mit Hilfe des Zuschusses beschafften Eisenbahnwagen. Das Verkehrsministerium wird zusätzlich schwerpunktmäßig die Buchführungsunterlagen und Bestandsaufzeichnungen überwachen und stichprobenartige Bestandsprüfungen der betreffenden Wagen vornehmen.

(27) Die Umrüstung dieser Wagen ist technisch gesehen schwierig und sehr kostspielig. Die Umrüstung würde darüber hinaus eine Änderung der Kennzeichnung der Wagen bedingen, die selbstverständlich der Genehmigung durch die Eisenbahnverwaltungsbehörde, einer staatlichen tschechischen Stelle, bedarf. Die Umrüstung eines Wagens würde ferner in den Wagenbestandsaufzeichnungen vermerkt, die vom Verkehrsministerium geprüft werden.

(28) Nach Ansicht der Tschechischen Republik ist die Förderung der Beschaffung von Eisenbahnwagen der Bauarten S oder L mit dem EG-Vertrag vereinbar, da es angesichts der Bauart dieser Wagen unmöglich ist, sie im normalen Schienenverkehr einzusetzen und ihre Umrüstung technisch gesehen schwierig sowie sehr kostspielig wäre. Die Verwendung der Finanzmittel wird erstens anhand der Angaben überwacht, die der Begünstigte dem Verkehrsministerium zu übermitteln hat (hierzu zählen unter anderem Angaben zum Betrieb der neuen Strecke und zur Nutzung der mit Hilfe des Zuschusses beschafften Eisenbahnwagen) und zweitens mittels einer Prüfung der Buchführungsunterlagen und Bestandsaufzeichnungen des Begünstigten, einschließlich stichprobenartige Bestandsprüfungen der betreffenden Wagen.

B. **Änderung der Beihilferegelung**

(29) Mit Schreiben vom 1. Februar 2007 haben die tschechischen Behörden die Kommission über Änderungen der notifizierten Beihilferegelung in Bezug auf die Intensität der Beihilfe zur Beschaffung bestimmter Wagentypen für den Einsatz im kombinierten Verkehr unterrichtet, um sie an die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 70/2001 anzupassen. Mit Schreiben vom 28. Juni 2007 haben die tschechischen Behörden die Kommission jedoch über weitere Änderungen der Beihilferegelung in Bezug auf die Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr unterrichtet, um die Bestimmungen der ursprünglichen Notifizierung aufrechtzuerhalten.

5. **WÜRDIGUNG DER MASSNAHME**

(30) Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind, soweit im Vertrag nicht etwas anderes bestimmt ist, staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(31) Was die Gewährung staatlicher Mittel betrifft, so sollen im Rahmen der geplanten Maßnahme die ausgewählten Empfänger einen staatlichen Zuschuss erhalten. Verantwortlich für die Bereitstellung dieser Zuschüsse ist der Staat. Die Kommission schließt daraus, dass die Maßnahme die Verwendung staatlicher Mittel beinhaltet.

(32) Was den selektiven wirtschaftlichen Vorteil betrifft, so gilt die Beihilfemaßnahme nur für Eisenbahnunternehmen, die in der Tschechischen Republik im kombinierten Verkehr tätig sind. Sie begünstigt daher bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige.

(33) Was die Verfälschung des Wettbewerbs und die Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten betrifft, so muss, wenn die Beihilfe eines Mitgliedstaats die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel stärkt, deren Wettbewerbsfähigkeit als durch die Beihilfe beeinträchtigt angesehen werden ([4]).

(34) Mit der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten ([5]) wurden die in Artikel 1 genannten Beförderungen im kombinierten Verkehr ab 1. Juli 1993 von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht befreit. Seither werden Unternehmen zunehmend in anderen Mitgliedstaaten aktiv und der innergemeinschaftliche Handel beginnt sich zu entwickeln. Daher entwickelt sich auch der Wettbewerb zwischen Unternehmen, die im kombinierten Güterverkehr tätig sind, über die Grenzen der einzelnen Mitgliedstaaten hinaus. Aufgrund der geografischen Lage der Tschechischen Republik entwickelt sich zwischen Unternehmen, die im kombinierten Verkehr innerhalb und außerhalb dieses Mitgliedstaats tätig sind, ein härterer Wettbewerb als in anderen Teilen der Gemeinschaft. Die geplante Maßnahme dient der Förderung von Unternehmen, die im kombinierten Verkehr in der Tschechischen Republik tätig sind und im Wettbewerb mit anderen Unternehmen stehen, die in den angrenzenden Mitgliedstaaten tätig sind. Die Beihilfe ist somit geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen den Mitgliedstaaten.

(35) Aufgrund dieser Tatsachen stellt die Kommission fest, dass die notifizierte Regelung Beihilfen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag enthält und daher grundsätzlich unzulässig ist, es sei denn, sie kann aufgrund einer im Vertrag oder im Sekundärrecht vorgesehenen Ausnahme als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

6. **BEURTEILUNG DER VEREINBARKEIT DER BEIHILFEMASSNAHME**

(36) Da es keine spezifischere Vorschrift gibt, kann die notifizierte Maßnahme nur auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag geprüft werden.

(37) Nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

6.1. **Zielsetzung von gemeinsamem Interesse**

(38) Die Gemeinschaft verfolgt seit einiger Zeit eine Politik mit dem Ziel eines ausgewogenen intermodalen Verkehrs, wobei die Förderung des kombinierten Verkehrs im Verhältnis zum Straßenverkehr ein wesentlicher Bestandteil dieser Politik ist. Ziel der EG-Verkehrspolitik ist es, eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger zu erzielen.

(39) Mit Gemeinschaftsmaßnahmen wie der Richtlinie 92/106/EWG soll — wie in deren Erwägungsgrund 4 bekräftigt wird — die Entwicklung des kombinierten Verkehrs gefördert werden. Das Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik ([6]) unterstützt die Nutzung des Schienenverkehrs und anderer umweltfreundlicher Verkehrsträger, damit sie zu wettbewerbsfähigen Alternativen zum Straßenverkehr werden.

(40) Intermodale Politik ist eine Initiative, um den Druck von dem Straßengüterverkehr zu nehmen, und steht im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates von Göteborg vom Juni 2001, in denen er erklärt hat, dass Maßnahmen, die eine Verlagerung von Transporten im Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsarten unterstützen, ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik sind ([7]).

(41) Darüber hinaus erhält oder steigert die europäische Industrie die Wettbewerbsfähigkeit ihrer in Europa gelegenen Produktionsstätten durch hoch entwickelte logistische Lösungen zur Optimierung von Produktion und Verteilung, wodurch zudem ein Mehrwert erzeugt wird. Diese hoch entwickelten Versorgungsketten werden zunehmend anfällig angesichts der abnehmenden Zuverlässigkeit und den zunehmenden Kosten des Straßengüterverkehrs. Intermodale Logistik muss daher vorrangige Aufgabe der europäischen produzierenden Industrie werden, wenn sie ihre Produktionsanlagen und die Produktion in Europa erhalten will.

6.2. **Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe**

(42) Beim intermodalen Verkehr handelt es sich um eine komplexe Transportvariante, die mehrere Akteure mit verschiedenen Geschäftsstrukturen beteiligt. Dieser Verkehrsmarkt ist stark zerstückelt und kleinräumig und oft durch verkehrsträgerspezifische und nationale Strukturen geprägt. Nach Auffassung der Kommission ist es vorrangig Aufgabe der Marktteilnehmer, den intermodalen Verkehr aus dem Markt heraus zu verbessern, dessen Zugang frei ist und in dem die Regeln des freien Wettbewerbs und Angebot und Nachfrage herrschen. Um jedoch das Potenzial intermodaler Transportlösungen vollständig zu entfesseln, muss die Bereitschaft, die mit der Verlagerung einhergehenden Risiken einzugehen, angeregt werden.

(43) Viele Verkehrsunternehmen agieren heute jedoch in im Umbruch befindlichen Märkten. Ihre Gewinnmargen sind niedrig, die Planung schwierig und die Zukunft ungewiss. Daher müssen anwendungs- und marktorientierte Förderprogramme darauf ausgerichtet sein, den intermodalen Sektor zu einer höheren Risikobereitschaft zu bewegen und die Herausforderung der Erzielung einer nachhaltigen und hohen Verkehrsverlagerung in Übereinstimmung mit den im Weißbuch der Kommission von 2001 gesetzten Zielen anzunehmen.

(44) Die vorgeschlagene Beihilfe ist für die Beschaffung von Spezialwagen bestimmt, die im kombinierten Verkehr eingesetzt werden sollen und aufgrund ihrer besonderen Bauart nicht für andere Schienenverkehrszwecke eingesetzt werden können.

(45) Nach Auffassung der Kommission geht aus den Erläuterungen der tschechischen Behörden in ihrem Schreiben vom 9. Mai 2006, auf das in den Erwägungsgründen 20 bis 27 dieser Entscheidung verwiesen wird, klar hervor, dass die Spezialwagen aufgrund ihrer besonderen Bauart (Spezialkonstruktion) ausschließlich für den kombinierten Verkehr bestimmt sind. Diese Sonderbauart ist eigens für die Beförderung kombinierter Transporteinheiten ausgelegt, so dass es sehr schwierig ist, diese Wagen in gleicher Weise wie andere Eisenbahnwagen zur Güterbeförderung einzusetzen.

(46) Die Kommission hat bislang staatliche Beihilfen für die Beschaffung von ausschließlich für den kombinierten Verkehr bestimmten Ausrüstungen ([8]), insbesondere solchen Spezialwagen ([9]), stets als mit dem EG-Vertrag vereinbar erachtet. Außerdem ist die Kommission der Ansicht, dass ([10]) die Modernisierung oder Erneuerung des Fahrzeugbestandes im Schienenverkehr erforderlich ist um zu verhindern, dass der Marktanteil des Schienenverkehrs gegenüber anderen, weniger nachhaltigen und umweltschädlicheren Verkehrsträgern weiter sinkt.

6.3. **Keine Veränderung der Handelsbedingungen in einer Weise, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft**

(47) Nach Auffassung der Kommission wird entsprechend der gängigen Praxis ([11]) durch die Begrenzung der vorgesehene Beihilfenintensität auf 30 % sichergestellt, dass die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert werden, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

6.4. **Schlussfolgerung: Vereinbarkeit gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag**

(48) Die Kommission kommt somit zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall die geplante Beihilferegelung für die Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c als mit dem EG-Vertrag vereinbar angesehen werden kann und den Handel nicht in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise beeinträchtigt —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe der Tschechischen Republik zur Beschaffung bestimmter Güterwagenbauarten für den Einsatz im kombinierten Verkehr ist gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

Die Durchführung der Beihilfe wird genehmigt.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an die Tschechische Republik gerichtet.

Brüssel, den 12. September 2007

Für die Kommission
Jacques BARROT
Vizepräsident

([1]) ABl. C 150 vom 28.6.2006, S. 35.
([2]) Vgl. Fußnote 1.
([3]) ABl. L 10 vom 13.1.2001, S. 33.
([4]) Siehe insbesondere Rechtssache 730/97, Philip Morris Holland/Kommission, Slg. 1980, 2671, Randnr. 11; Rechtssache C-53/00, Ferring, Slg. 2001, I-9067, Randnr. 21; und Rechtssache C-372/97, Italien/Kommission, Slg. 2004, I-3679, Randnr. 44.
([5]) ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.
([6]) Weißbuch „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft", KOM(2001) 370.
([7]) Zugänglich unter folgendem Link: http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf (Nummer 29).
([8]) Entscheidung vom 22. Dezember 2006, Beihilfe N 575/06 — Italien (ABl. C 139 vom 23.6.2007, S. 11); Entscheidung vom 6. April 2006, Beihilfe N 132/05 — Tschechische Republik (ABl. C 150 vom 28.6.2006, S. 35); Entscheidung vom 8. September 2004, Beihilfe N 140/04 — Österreich (ABl. C 126 vom 25.5.2005, S. 10); Entscheidung vom 19. Februar 2002, Beihilfe N 566/02 — Belgien (ABl. C 248 vom 16.10.2003, S. 3); Entscheidung vom 11. November 2003, Beihilfe N 134/01 — Italien (ABl. C 311 vom 20.12.2003, S. 18); Entscheidung vom 24. Juli 2002, Beihilfe N 833/01 — Italien (ABl. C 242 vom 8.10.2002, S. 8); Entscheidung vom 22. Oktober 1997, Beihilfe N 79/97 — Niederlande (ABl. C 377 vom 12.12.1997, S. 3); Entscheidung vom 4. Mai 1999, C 21/98 — Italien (ABl. L 227 vom 28.8.1999, S. 12); Entscheidung vom 21. Dezember 2000, N 508/99 — Italien (ABl. C 71 vom 3.3.2001, S. 21); Entscheidung vom 8. Juli 1999, Beihilfe N 121/99 — Österreich (ABl. C 245 vom 28.8.1999, S. 2).
([9]) Entscheidung vom 27. Februar 2002, Beihilfe N 644/2001 — Österreich (ABl. C 88 vom 12.4.2002, S. 16). Siehe auch Entscheidung vom 12. September 2007, Beihilfe N 76/07 — Österreich, (noch nicht im *Amtsblatt der Europäischen Union*).
([10]) Entscheidung vom 20. Dezember 2006, Beihilfe C 46/2004 (ex NN 65/2004) — Frankreich, Erwägungsgründe 176 und 177(ABl. L 112 vom 30.4.2007, S. 41).
([11]) Entscheidung der Kommission vom 22. Februar 2006, Beihilfe N 575/06 — Italien — Region Friaul-Julisch Venetien -Verlängerung der bestehenden genehmigten Beihilferegelung N 134/01 — Italien — Region Friaul-Julisch Venetien — Gesetzesentwurf Nr. 106/1-A — Beihilfe für die Schaffung von Infrastrukturen und Diensten im Güterverkehrssektor zur Umstrukturierung des Straßengüterverkehrs und zum Ausbau des kombinierten Verkehrs, (noch nicht veröffentlicht); Entscheidung der Kommission vom 13. September 2006, Beihilfe N 196/06 — Österreich — Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr, (ABl. C 280 vom 18.11.2006); Entscheidung vom 6. April 2006, Staatliche Beihilfe N 132/05 — Tschechische Republik (ABl. C 150 vom 28.6.2006, S. 35); Entscheidung der Kommission vom 25. Januar 2006, Beihilfe N 247/04 — Belgien — Förderung des kombinierten Verkehrs in der Wallonischen Region, (ABl. C 136 vom 3.6.2005, S. 43). Entscheidung der Kommission vom 25. Januar 2006, Beihilfe N 160/05 — Polen — Beihilfen für die Entwicklung intermodaler Verkehrssysteme, (ABl. C 272 vom 9.11.2006, S. 10). Entscheidung der Kommission vom 16. März 2005, Beihilfe N 238/04 — Deutschland — Beihilferegelung zur Finanzierung neuer kombinierter Verkehre, (ABl. C 136 vom 3.6.2005, S. 43). Entscheidung der Kommission vom 19. Februar 2002, Beihilfe N 566/02 — Belgien — Beschluss der flämischen Regierung über Beihilfen zugunsten des kombinierten Verkehrs im Rahmen des Wirtschaftsförderungsrechts, (ABl. C 248 vom 16.10.2003); Entscheidung der Kommission vom 9. Dezember 1998, Beihilfe N 598/98 — Niederlande, (ABl. C 29 vom 4.2.1999, S. 13). Entscheidung der Kommission vom 8. Juli 1999, Beihilfe N 121/99 — Österreich, (ABl. C 245 vom 28.8.1999, S. 2). Entscheidung der Kommission vom 4. Mai 1999, Beihilfe N 508/99 — Italien — Provinz Bozen-Alto Adige — Gesetz 4/97, (ABl. C 71 vom 3.3.2001, S. 21). Entscheidung der Kommission vom 15. November 2000, Beihilfe N 755/99 — Italien — Region Bozen-Alto Adige — Gesetz 8/98, (ABl. C 71 vom 3.3.2001, S. 19).