



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.05.2013
C(2013) 3395 final

WERSJA UPUBLICZNIONA

Niniejszy dokument został udostępniony
wyłącznie w celach informacyjnych.

Dotyczy: **Pomocy państwa SA.36485 (2013/N) – Polska**
 Zmiana programu pomocy nr N 546/2008 - Pomoc inwestycyjna na rozwój
 transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego
 Infrastruktura i Środowisko

Szanowny Panie Ministrze!

I. **PROCEDURA**

- (1) W dniu 4 kwietnia 2013 r., Stałe Przedstawicielstwo Rzeczypospolitej Polskiej przy Unii Europejskiej zgłosiło, zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”), zmianę programu pomocy państwa zatwierdzonego uprzednio decyzją Komisji w sprawie pomocy państwa nr N 546/2008¹.
- (2) Zgłoszona zmiana dotyczy zwiększenia budżetu uprzednio zatwierdzonego programu. Zgłoszenie zostało zarejestrowane przez Komisję pod numerem SA. 36485.

II. **OPIS ŚRODKA**

2.1. Uprzednio zatwierdzony program pomocy

Cel pomocy:

- (3) Celem programu pomocy jest rozwój transportu intermodalnego poprzez budowę centrów logistycznych i terminali kontenerowych oraz zakup specjalistycznego wyposażenia. W tym kontekście program będzie ukierunkowany w szczególności na infrastrukturę portową.

¹ Dz.U. C 203 z 2009 r., s. 1.

Jego Ekscelencja
Pan Radosław SIKORSKI
Minister Spraw Zagranicznych
Al. J. Ch. Szucha 23
00-580 Warszawa
POLSKA

Beneficjenci

- (4) Pomoc jest przyznawana przedsiębiorstwom z państw członkowskich UE prowadzącym lub zamierzającym prowadzić w Polsce działalność w zakresie transportu intermodalnego, w szczególności operatorom terminali kontenerowych i centrów logistycznych z wyjątkiem przedsiębiorstw, które znajdują się w trudnej sytuacji ekonomicznej¹ oraz przedsiębiorstw, wobec których Komisja wystąpiła o zwrot pomocy, do czasu pełnego zwrotu takiej pomocy.
- (5) Beneficjentami programu mogą być również zarządy portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Kołobrzeg, Darłowo i Elbląg, które mogą korzystać z programu na takich samych zasadach, jak operatorzy intermodalni.

Rodzaj i intensywność pomocy

- (6) Pomoc przyznawana jest w formie dotacji.
- (7) Do kwalifikowalnych inwestycji zaliczają się:
 - a) w przypadku transportu intermodalnego:
 - budowa, przebudowa lub modernizacja centrów logistycznych i terminali kontenerowych;
 - place składowe i przeładunkowe, parkingi, zaplecze techniczne dla obsługi taboru, magazyny;
 - drogi wewnętrzne i tory dojazdowe, przejścia podziemne; tory przeładunkowe i podsuwnicowe; przejazdy i rozjazdy kolejowe oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym
 - urządzenia zaopatrzenia w wodę, instalacje wodno-kanalizacyjne, systemy odwodnienia i instalacje energetyczne;
 - urządzenia wykorzystywane wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego z uwzględnieniem technologii teleinformatycznych.
 - b) w przypadku infrastruktury portowej:
 - wewnętrzny układ transportowy w ramach portów tj. drogi i tory dojazdowe, tory przeładunkowe i podsuwnicowe, tory rozrządowe, przejazdy i rozjazdy kolejowe, przejścia podziemne, parkingi; place składowe;
 - urządzenia telekomunikacyjne, sieci ciepłownicze, sieci wodno-kanalizacyjne i instalacje elektro-energetyczne.

¹ Zgodnie z kryteriami określonymi w pkt 9-11 *Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw*, Dz.U. C 244 z 1.10.2004.

- (8) Koszty kwalifikowalne obejmują w szczególności:
- a) grunty i nieruchomości;
 - b) zakłady i wyposażenie;
 - c) urządzenia specjalistyczne wykorzystywane wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego takie, jak: uniwersalne samojezdne urządzenia przeładunkowe przystosowane do przeładunku wszelkiego typu jednostek ładunkowych (naczepy, nadwozia), bramowe suwnice kontenerowe, dźwigi, żurawie samochodowe, intermodalne jednostki ładunkowe (nadwozia wymienne, naczepy siodłowe), wozy podnośnikowe (czołowe i boczne), specjalistyczne wagony dla transportu intermodalnego (wagony kieszeniowe, wagony koszowe, wagony niskopodwoziowe, wagony kontenerowe, wagony do przewozu naczep siodłowych) oraz lokomotywy manewrowe;
 - d) wartości niematerialne i prawne takie jak patenty, licencje, know-how lub nieopatentowana wiedza techniczna;
 - e) prace związane z przygotowaniem projektu.
- (9) Do kosztów kwalifikowalnych nie zalicza się zakupu kontenerów.
- (10) Beneficjent musi ponadto zapewnić równy dostęp do stworzonej w ramach programu infrastruktury (terminali, centrów logistycznych, urządzeń oraz sieci transportowej prowadzącej do tych terminali i centrów logistycznych) wszystkim zainteresowanym podmiotom na równych i niedyskryminujących zasadach.
- (11) Pomoc może być sumowana z innymi dotacjami krajowymi lub unijnymi dotyczącymi takich samych wydatków kwalifikowalnych, jednak nie może przekroczyć ustalonego maksymalnego pułapu pomocy. Dotyczy to zwłaszcza środków pochodzących z regionalnych programów operacyjnych². Ze względu na fakt, że zgłoszony środek będzie finansowany z Funduszu Spójności, szczególne znaczenie mają zasady ustanowione w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006³. Beneficjenci mają obowiązek poinformowania organu przyznającego pomoc o każdej pomocy publicznej otrzymanej w związku z tym samym projektem.
- (12) Maksymalna intensywność pomocy wynosi:
- 50 % w przypadku infrastruktury portowej i infrastruktury transportu intermodalnego,

² Zob. decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r. nr N 195/2008 – Polska – *Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych*, Dz.U. C 329 z 24.12.2008.

³ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999, Dz.U. L 210 z 31.7.2006.

- 30 % w przypadku urządzeń oraz systemów teleinformatycznych dla transportu intermodalnego.

Budżet i czas trwania projektu

- (13) Szacowany początkowo budżet uprzednio zatwierdzonego programu wynosił około 111 mln EUR, a środki te pochodzą z Funduszu Spójności. Pomoc będzie przyznawana do dnia 31 grudnia 2015 r.

Procedura

- (14) Organem przyznającym pomoc jest Ministerstwo Infrastruktury jako instytucja pośrednicząca dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko⁴.
- (15) Projekty są wybierane w drodze zaproszeń do składania wniosków. W przypadku wybranych wniosków zostanie podpisana umowa o przyznaniu dotacji.

2.2. Zmiany wprowadzone do programu

- (16) W wyniku zgłoszonej zmiany, nowy szacunkowy budżet programu pomocy został zwiększony z 111 mln EUR do ok. 170 mln EUR. Czas trwania i wszystkie pozostałe warunki uprzednio zatwierdzonego programu pozostają bez zmian.

2.3. Uzasadnienie zmiany wprowadzonej do programu

- (17) Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez władze polskie, na trzynastcie wybranych projektów przeznaczono w okresie od czerwca 2010 r. do grudnia 2012 r. kwotę 91,5 mln EUR z pierwotnie przewidywanej (w ramach uprzednio zatwierdzonego programu) kwoty 111 mln EUR. Ze względu na istniejące potrzeby oraz istotny interes związany z modernizacją oraz inwestycjami w infrastrukturę transportu intermodalnego w Polsce, władze polskie postanowiły zorganizować drugie zaproszenie do składania wniosków w dniu 24 sierpnia 2012 r. Do dnia 21 stycznia 2013 r. złożono szesnaście wniosków, których łączny wnioskowany budżet wynosi 77,80 mln EUR.
- (18) Ponieważ transport intermodalny jest w Polsce rozwinięty w mniejszym stopniu niż w większości państw członkowskich, władze polskie uznały za niezbędne przeznaczenie większych środków na modernizację przestarzałej – oraz rozwijanie nowej – infrastruktury intermodalnej. Pomoc państwa dla tych inwestycji jest konieczna w celu wykorzystania pełnego potencjału transportu intermodalnego w Polsce oraz w celu przejścia na bardziej przyjazne dla środowiska środki transportu.

⁴ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko stanowi jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

III. OCENA PROGRAMU POMOCY

3.1. Istnienie pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (19) Zgłoszona zmiana uprzednio zatwierdzonego programu polegająca na zwiększeniu budżetu nie zmienia oceny Komisji przedstawionej w decyzji w sprawie N 546/2008, zgodnie z którą zarówno pierwotny, jak i zmieniony program pomocy stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE⁵.

3.2. Zgodność z rynkiem wewnętrznym

- (20) W odniesieniu do zgodności zmienionego programu z rynkiem wewnętrznym, Komisja zauważa, że zmiana dotyczy jedynie zwiększenia budżetu już zatwierdzonego przez Komisję programu pomocy. Cel związany z tym programem nie uległ zmianie od czasu jego pierwotnego zatwierdzenia. Również warunki przyznania pomocy, w szczególności w odniesieniu do jego beneficjentów, a także intensywność pomocy, kwalifikowalne koszty oraz inne warunki kwalifikowalności, pozostają niezmienione. Nie uległa też zmianom polityka transportowa realizowana przez UE w zakresie objętym przedmiotowym programem pomocy od czasu jego zatwierdzenia. W związku z powyższym zgłoszona zmiana nie zmienia podstaw, w oparciu o które uprzednio zatwierdzony program został uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 88 ust. 3 lit. c) Traktatu WE.
- (21) Jednakże w okresie między zatwierdzeniem pierwotnego programu, a zgłoszeniem jego zmienionej wersji uległy zmianie ramy prawne, w oparciu o które dokonywana jest ocena pomocy państwa na potrzeby koordynacji transportu. W szczególności, wejście w życie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w dniu 3 grudnia 2009 r.⁶, oznacza, że art. 93 TFUE stał się bezpośrednio obowiązującą podstawą prawną dla oceny zgodności pomocy nieobjętej tym rozporządzeniem, a w szczególności pomocy na potrzeby koordynacji transportu lądowego. Zgodnie z art. 100 TFUE transport lądowy to: „transport kolejowy, drogowy i żegluga śródlądowa”.
- (22) W związku z tym, w zakresie, w jakim uprzednio zatwierdzony program pomocy dotyczy środków związanych z inwestycjami w infrastrukturę portową i żeglugę morską bliskiego zasięgu, ocena zgodności zawarta w decyzji nr N 546/2008 pozostaje ważna dla zmienionego programu pomocy, na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE⁷. W zakresie, w jakim program obejmuje środki związane z promowaniem zmiany transportu drogowego na inne formy transportu lądowego, w szczególności transportu kolejowego,

⁵ Zob. decyzja Komisji w sprawie pomocy państwa nr N 546/2008, Dz.U. 2009 C 203, s. 1.

⁶ Rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70, Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

⁷ Zob. decyzja Komisji w sprawie pomocy państwa nr N 546/2008, Dz.U. 2009, C 203, s. 1. Uprzednio zatwierdzony program została zatwierdzony zgodnie z art. 88 ust. 3 lit. c) Traktatu WE. Od czasu wejścia w życie Traktatu z Lizbony w dniu 1 grudnia 2009 r., art. 88 Traktatu WE stał się art. 108 TFUE, jednak treść tego przepisu pozostała niezmieniona

wymagana jest nowa ocena zmienionego programu pomocy zgodnie z art. 93 TFUE.

- (23) Artykuł 93 TFUE stanowi, że „zgodna z Traktatami jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu [...]”. Pojęcie „koordynacji transportu” użyte w tym postanowieniu znacznie wykracza poza zwykłe ułatwianie rozwoju działalności gospodarczej. Oznacza ono interwencję organów władzy publicznej, mającą na celu ukierunkowanie rozwoju sektora transportu we wspólnym interesie. Rozwój transportu intermodalnego poprzez budowę centrów logistycznych i terminali kontenerowych jest uznanym celem koordynacji transportu⁸.
- (24) Zgodnie ze stałą praktyką decyzyjną, pomoc przeznaczoną na koordynację transportu uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 TFUE, jeżeli spełnione są następujące warunki⁹:
- pomoc musi przyczyniać się do jasno określonego celu leżącego we wspólnym interesie;
 - pomoc musi być niezbędna i stanowić zachętę;
 - pomoc musi być proporcjonalna;
 - pomoc musi być dostępna dla wszystkich użytkowników na niedyskryminujących zasadach;
 - pomoc nie może prowadzić do wystąpienia zakłóceń konkurencji sprzecznych ze wspólnym interesem.
- (25) Cel leżący we wspólnym interesie: Od pewnego czasu UE realizuje politykę służącą osiągnięciu zrównoważonego systemu transportu intermodalnego, której nieodłączną częścią jest wspieranie konkurencyjności transportu intermodalnego względem transportu drogowego. Celem unijnej polityki w dziedzinie transportu intermodalnego jest doprowadzenie do zmiany transportu drogowego na inne, bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu.
- (26) Unijne instrumenty prawne, takie jak dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r.¹⁰ mają na celu wspieranie rozwoju transportu kombinowanego. Polityka w dziedzinie transportu intermodalnego jest

⁸ Zob. decyzja Komisji z dnia 9.11.2011 w sprawie SA.32632 (2011/N) ETGE, Dz.U. C 82 z 21.3.2012, s. 2; oraz decyzja Komisji z dnia 15.6.2011 r. w sprawie SA.32224 – Niderlandy – Rozwój Centrum kontenerowego Alblasserdam, C 215 z 21.7.2011, s. 22.

⁹ Jeżeli okazałoby się, że z przedmiotowych środków pomocy państwa skorzystają przedsiębiorstwa kolejowe, zastosowanie mogą mieć przepisy rozdziału 6 wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz.U. C 184, str. 13 UE z dnia 22 lipca 2008 r.) w odniesieniu do pomocy na potrzeby koordynacji transportu. Rozdział ten ustanawia kryteria, które umożliwiają Komisji dokonanie oceny zgodności pomocy na potrzeby koordynacji transportu na podstawie art. 93 TFUE, zarówno w ujęciu ogólnym (sekcja 6.2) jak i w odniesieniu do niektórych szczególnych form pomocy (sekcja 6.3).

¹⁰ 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, z późniejszymi zmianami, Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

ponadto zgodna z konkluzjami szczytu Rady Europejskiej w Göteborgu z czerwca 2001 r., która stwierdziła, że działania wspierające zamianę transportu drogowego na rodzaje transportu bardziej przyjazne dla środowiska są kluczowym elementem polityki na rzecz zrównoważonego transportu.

- (27) Biała księga z 2011 r. dotycząca polityki transportowej promuje korzystanie z transportu kolejowego i innych przyjaznych środowisku form transportu jako konkurencyjnych alternatyw dla transportu drogowego¹¹.
- (28) Komisja uznaje, że w pierwszym rzędzie zadaniem podmiotów rynkowych jest poprawa transportu intermodalnego w obrębie rynków, do których mają one wolny dostęp i gdzie panują reguły wolnej konkurencji oraz podaży i popytu. Aby jednak w pełni wyzwolić potencjał transportu intermodalnego, należy zachęcać do podejmowania ryzyka związanego ze zmianą transportu drogowego na alternatywne rodzaje transportu.
- (29) Przedmiotowy środek pomocy ma na celu promowanie zmiany rodzaju transportu – z transportu drogowego na inne, bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu, w szczególności na transport kolejowy oraz żeglugę morską bliskiego zasięgu – poprzez poprawę infrastruktury portowej, budowę centrów logistycznych i terminali kontenerowych oraz zakup specjalistycznego wyposażenia dla działalności związanej z transportem intermodalnym.
- (30) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zmieniony środek pomocy przyczynia się do rozwoju transportu intermodalnego, a więc również do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i zmniejszenia natężenia ruchu na drogach, co uważa się za cel leżący we wspólnym interesie.
- (31) Konieczność i proporcjonalność pomocy: Aby dana pomoc mogła być traktowana jako „odpowiadająca potrzebom” koordynacji transportu, musi ona być konieczna i proporcjonalna do założonego celu.
- (32) Transport intermodalny w Polsce jest rozwinięty w mniejszym stopniu niż w większości innych państw członkowskich UE¹². Niewystarczająca liczba terminali i brak nowoczesnego sprzętu powodują, że transport intermodalny na terytorium Polski jest znacznie mniej konkurencyjny niż w innych państwach. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych należą do jednych z najwyższych w UE¹³. Ponadto przeładunek i sprzęt informatyczny mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania łańcucha transportu intermodalnego, ponieważ 30 % kosztów tego łańcucha stanowią koszty związane z przeładunkiem.

¹¹ Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM(2011) 144 z 28.3.2011.

¹² W Polsce istnieje tylko 36 terminali kontenerowych (wobec 112 w Niemczech, 79 we Francji, 66 w Hiszpanii) a na jeden terminal przypada 632 km torów kolejowych (wobec 336 km w Niemczech, 377 km we Francji, 240 km w Hiszpanii). Zob. wyniki projektu BE LOGIC 2011 na stronie <http://www.be-logic.info/>

¹³ Zob. *Charges for the use of rail infrastructure* (Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej), 2008, The International Transport Forum, OECD.

- (33) Komisja uważa, że w tym przypadku istnieje potrzeba interwencji państwa, ponieważ mechanizmy rynkowe nie zapewnią koniecznej infrastruktury transportu intermodalnego na zasadach czysto rynkowych. Planowany środek pomocy jest zatem niezbędny w celu pobudzenia inwestycji w zakresie realizacji przewidzianych projektów intermodalnych oraz promowania zmiany rodzaju transportu – przejścia z transportu drogowego na inne formy transportu, np. kolejowego. Ponadto pomoc państwa w przypadku przeładunku i sprzętu informatycznego jest niezbędna do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego.
- (34) Intensywność pomocy w wysokości 50 % w przypadku projektów infrastrukturalnych oraz 30 % dla specjalistycznego sprzętu i technologii komunikacyjnych jest zgodna z praktyką Komisji w tej dziedzinie¹⁴.
- (35) Komisja jest zdania, że zwiększenie całkowitego budżetu przedmiotowego środka pomocy nie zmieni oceny dokonanej w ramach poprzedniej decyzji w odniesieniu do konieczności i proporcjonalności pomocy.
- (36) *Niedyskryminujący dostęp*: Beneficjent pomocy zostanie zobowiązany do zapewnienia wszystkim zainteresowanym podmiotom równego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury transportu intermodalnego (m.in. terminale, centra logistyczne i urządzenia). Prawidłowe wdrożenie równego i niedyskryminującego dostępu będzie kontrolowane zgodnie z procedurami ustanowionymi w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko. Każdy beneficjent, który nie przestrzega tej zasady będzie zobowiązany do zwrotu otrzymanej pomocy wraz z odsetkami.
- (37) *Zakłócenia konkurencji sprzeczne ze wspólnym interesem*: Program umożliwia przyznawanie dotacji na nowe infrastruktury intermodalne oraz na modernizację istniejących. W związku z tym, biorąc pod uwagę, że wszyscy operatorzy intermodalnych terminali kolejowo-drogowych mogą korzystać z programu, nie należy spodziewać się zakłócenia ruchu pomiędzy terminalami/centrami logistycznymi zlokalizowanymi na tym samym obszarze. Potencjalny wpływ na kraje sąsiednie będzie również ograniczony ze względu na niewielki poziom konkurencji pomiędzy centrami logistycznymi. W odniesieniu do konkurencji między rodzajami transportu Komisja stwierdza, iż kontenery są przewożone do Polski łądem z/do portów w Hamburgu i Bremenhaven głównie za pomocą transportu drogowego. Konkurencja dotyczy zatem głównie transportu drogowego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Dzięki poprawie infrastruktury portowej program pomocy

¹⁴ Zob. np. decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r., N 195/2008 – Polska – *Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych*, Dz.U. C 329 z 24.12.2008; decyzja Komisji z dnia 12 września 2007 r. N 76/07 – Austria, *Kredyty dotowane dla sektora transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego) - przedłużenie pomocy N 644/2001*, Dz.U. C 282 z 24.11.2007; decyzja Komisji z dnia 22 grudnia 2006 r. N 575/06 – Włochy – *Region Friuli Venezia Giulia – Przedłużenie istniejącego zatwierdzonego programu pomocy N 134/01 – Włochy – region Friuli Venezia Giulia – Projekt ustawy nr 106/1-A – Pomoc na infrastrukturę i usługi w sektorze transportu towarów, na restrukturyzację przewozów drogowych oraz na rozwój transportu kombinowanego*, Dz.U. C 139 z 23.6.2007, s. 11; decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2006 r., N 160/05 – Polska – *Program pomocy na rzecz rozwoju systemów intermodalnych*, Dz.U. C 272 z 9.11.2006, s. 10.

przyczyni się do zmiany rodzaju transportu z transportu drogowego na bardziej przyjazny dla środowiska rodzaj transportu taki jak żegluga morska bliskiego zasięgu. Zatem możliwa zmiana przewozów z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu jest zgodna z szerszym celem UE dotyczącym zrównoważonego rozwoju. Komisja zauważa, że zgłoszony środek pomocy jest ograniczony w czasie, a pomoc może być przyznawana najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.

- (38) Komisja jest zdania, że zwiększenie całkowitego budżetu przedmiotowego środka pomocy nie zmieni oceny dokonanej w ramach poprzedniej decyzji w odniesieniu do zakłócenia konkurencji w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (39) W związku z tym można stwierdzić, że proponowana zmiana powinna być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 oraz art. 107 ust. 3 TFUE.

IV. DECYZJA

- (40) W związku z powyższym Komisja postanowiła,

że zgłoszona zmiana do programu pomocy nr N 546/2008 „Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” spełnia kryteria zgodności z TFUE i jest zgodna z jego art. 93 oraz art. 107 ust. 3 lit. c).

W przypadku gdyby niniejsze pismo zawierało informacje poufne, które nie powinny być przekazywane osobom trzecim, należy poinformować o tym Komisję w ciągu piętnastu dni roboczych od daty jego otrzymania. Jeżeli Komisja nie otrzyma w wyznaczonym terminie uzasadnionego wniosku w tym względzie, uzna to za wyrażenie zgody na ujawnienie osobom trzecim i publikację pełnej treści niniejszego pisma w autentycznej wersji językowej na stronie internetowej:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

Wniosek taki należy wysłać listem poleconym lub faksem na adres:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
B-1049 Brussels
Faks: +32 2 29 61242

Z wyrazami szacunku
W imieniu Komisji

Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący