

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 12 de septiembre de 2007

relativa al régimen de ayudas C 12/06 (ex N 132/05) que la República Checa tiene previsto aplicar para fomentar el transporte combinado

[notificada con el número C(2007) 4134]

(El texto en lengua checa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/182/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

carta de 1 de diciembre de 2005, se envió una tercera solicitud de información. Las autoridades checas dieron respuesta a esa solicitud mediante carta de 9 de enero de 2006.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con las citadas disposiciones ⁽¹⁾,

- (2) Mediante carta de 4 de abril de 2006, la Comisión comunicó a la República Checa que había decidido incoar el procedimiento establecido en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE en relación con una medida específica consistente en la ayuda a la compra de determinados tipos de vagones para el transporte combinado, pero no formular objeción alguna respecto de las demás medidas de ayuda.

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante carta de 16 marzo de 2005, la Representación Permanente checa notificó un régimen de ayuda para fomentar el transporte combinado. La ayuda se registró con el número N 132/05. Mediante carta de 19 mayo de 2005, la Comisión formuló nuevas preguntas sobre el régimen de ayuda, preguntas que las autoridades checas contestaron mediante una carta registrada por la DG TREN el 11 julio de 2005. El 14 junio de 2005 se celebró una reunión técnica entre las autoridades checas y los servicios de la Comisión. Mediante carta de 5 de septiembre de 2005, se envió una segunda solicitud de información. Las autoridades checas atendieron esa petición mediante carta de 5 octubre de 2005. Mediante

- (3) La decisión de la Comisión de incoar el citado procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a que presentasen sus observaciones al respecto.
- (4) La Comisión no ha recibido ninguna observación de los interesados.
- (5) Mediante carta de 9 de mayo de 2006, las autoridades checas presentaron a la Comisión sus observaciones sobre la Decisión de la Comisión de 4 de abril de 2006.

- (6) Mediante carta de 1 de febrero de 2007, las autoridades checas comunicaron a la Comisión las modificaciones introducidas en el régimen de ayudas notificado en relación con la compra de determinados tipos de vagones para el transporte combinado. El 27 de abril de 2007 se presentó a la Comisión información suplementaria. Mediante carta de 28 junio de 2007, las autoridades checas comunicaron a la Comisión la introducción de nuevas modificaciones en el régimen de ayudas notificado, en relación con la compra de determinados tipos de vagones para el transporte combinado.

2. DESCRIPCIÓN DEL RÉGIMEN

2.1. Objeto

- (7) El objetivo del régimen es desarrollar el transporte combinado con el fin de desplazar parte del transporte de mercancías por carretera a otros modos de transporte. El régimen se compone de una serie de subprogramas:
- a) subprograma 1: ayuda para la construcción de terminales de transporte combinado y para la ampliación y modernización de las existentes;
 - b) subprograma 2: ayuda para la adquisición de equipo de transporte combinado — subvenciones para inversiones;
 - c) subprograma 3: ayuda para la fase de puesta en funcionamiento de las nuevas líneas de transporte combinado.
- (8) La principal consecuencia del régimen debería ser la mayor utilización del transporte combinado no acompañado debido al aumento de su competitividad.

2.2. Base jurídica

- (9) La base jurídica será la Resolución del Gobierno de la República Checa por la que se establece el marco normativo para el desarrollo y el sostenimiento del transporte combinado durante el período 2006-2010.

2.3. Beneficiarios

- (10) Los beneficiarios serán los operadores de transporte combinado, los transportistas ferroviarios y los operadores de las terminales.
- (11) Todas las empresas comunitarias que tengan oficinas, agencias, sucursales o filiales registradas en la República Checa tendrán acceso a la ayuda.

2.4. Tipo de la ayuda

- (12) La ayuda revestirá la modalidad de subvención a fondo perdido.

El subprograma 2 contempla la concesión de ayuda en forma de subvenciones para inversiones destinadas a la adquisición de equipo de transporte combinado, incluida la compra de determinados tipos de vagones para el transporte combinado.

- (13) Las medidas de ayuda estatal incluidas en los subprogramas 1 y 3, junto con algunas medidas del subprograma 2 (las no consistentes en ayudas para la compra de determinados tipos de vagones destinados al transporte combinado) constituyeron el objeto de la Decisión de la Comisión que se adoptó el 4 de abril de 2006 y por la que se abrió el presente procedimiento de investigación. La Comisión decidió no formular objeciones en relación con ninguna de las medidas, salvo con la compra de determinados tipos de vagones destinados al transporte combinado. La presente Decisión se refiere únicamente por lo tanto a la ayuda para la compra de determinados tipos de vagones destinados al transporte combinado.

- (14) Las autoridades de la República Checa exponen en su notificación que estos vagones especiales no pueden utilizarse para los servicios de ferrocarril tradicionales, sino única y exclusivamente para el transporte de unidades de transporte intermodales. La especial construcción de estos vagones, adaptada únicamente para el transporte de unidades intermodales, imposibilita su utilización para el transporte de mercancías en vagones de ferrocarril tradicionales: por ejemplo, los vagones no tienen suelo, ni paredes laterales o frontales, sino están equipados con piezas de sujeción (cierres giratorios tipo *twistlock*). La subvención solo se concederá a esos vagones de ferrocarril especiales, y el solicitante tendrá que indicar su especificación exacta y utilizarlos para una nueva línea de transporte combinado concreta. El objetivo principal de la ayuda es equipar cada línea de transporte combinado con el número suficiente de vagones, u obtener los vagones necesarios para los «nuevos» sistemas de transporte combinado (preparación de remolques de carretera, por ejemplo), que todavía no han sido explotados en la República Checa. El mismo principio se aplicará a los vehículos de carretera especiales para el transporte combinado, y la ayuda se ampliará a las unidades de transporte intermodales, salvo los contenedores ISO.

2.5. Intensidad, presupuesto y duración

- (15) La intensidad de la ayuda es del 30 % de los costes subvencionables.
- (16) El presupuesto previsto para el período 2006-2010 asciende a 1 580 millones de coronas checas (código ISO CZK) (55 702 450 EUR) para el conjunto del programa.

2.6. Procedimiento

- (17) El procedimiento de concesión de la ayuda, la evaluación del proyecto, la acumulación y las medidas de control son idénticos a los autorizados por la Comisión en su Decisión de 4 de abril de 2006.

3. MOTIVOS PARA INCOAR EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN FORMAL: DUDAS DE LA COMISIÓN EN CUANTO A LA COMPATIBILIDAD CON EL TRATADO DE LAS AYUDAS DESTINADAS A LA COMPRA DE VAGONES ESPECIALES PARA EL TRANSPORTE COMBINADO

- (18) La Comisión albergaba dudas en cuanto a la compatibilidad con el Tratado CE de la parte de la ayuda específicamente destinada a la compra de vagones especiales para el transporte combinado.
- (19) Habida cuenta de la política de fomento del transporte combinado de la Comisión, la medida podría considerarse compatible con el Tratado en virtud del artículo 87, apartado 3, letra c), del mismo, siempre y cuando se garantizase, entre otros extremos, que los vagones cuya compra se financia mediante la ayuda solo pueden utilizarse para operaciones de transporte combinado. En el momento de incoar los procedimientos, la Comisión no disponía de la información suficiente para determinar con total seguridad que dichos vagones solo podían utilizarse en el contexto de un servicio de transporte combinado.
- (20) Desde otro punto de vista, la ayuda concedida para la adquisición de material rodante no dedicado exclusivamente al transporte combinado podría declararse compatible si los beneficiarios de la ayuda solo fueran pequeñas o medianas empresas (PYME). El artículo 4, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 70/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales a las pequeñas y medianas empresas ⁽³⁾, autoriza las ayudas a las inversiones en vagones de ferrocarril para PYME. Concretamente, la intensidad de la ayuda fijada por el artículo 4, apartado 2, es del 15 % para las pequeñas empresas y del 7,5 % para las medianas empresas. Para poder aplicar estas disposiciones, la Comisión solicitó confirmación de que la medida beneficiaría únicamente a las PYME y se mantendría dentro de los límites indicados.

4. OBSERVACIONES DE LA REPÚBLICA CHECA

A. Observaciones referentes a la decisión por la que se incoa el procedimiento de investigación formal

- (21) Mediante carta de 9 de mayo de 2006, las autoridades de la República Checa presentaron las observaciones siguientes:

- (22) La ayuda propuesta se destina a la compra de vagones de ferrocarril especiales destinados únicamente al transporte combinado y, dado su particular diseño, de imposible utilización para otros tipos de transporte ferroviario.
- (23) Según el sistema de marcado de la UIC, se trata de vagones de la categoría S y, en algunos casos, de la categoría L. Por categoría S se entiende un vagón plataforma a *bogies* de construcción específica, mientras que la categoría L corresponde al vagón plataforma de dos ejes de construcción específica. El especial diseño de los vagones de esta categoría (construcción específica), adaptados exclusivamente al transporte de unidades de transporte intermodales, imposibilita su utilización para transportar mercancías de la misma manera que en otros vagones. La zona de carga de los vagones de esa categoría comporta una estructura marco equipada con pasadores de fijación u otros componentes o dispositivos esenciales para amarrar o manejar las unidades de transporte intermodal. Esos vagones carecen de piso completo, paredes o montantes laterales y paredes de fondo, por lo que es imposible fijar en ellos ningún tipo de carga distinta de las unidades de transporte intermodal. Existen unos 100 tipos de vagones de esas categorías en Europa.
- (24) El objetivo de la ayuda para la compra de esos vagones es equipar las nuevas líneas de transporte combinado con el número de vagones suficiente u obtener los vagones necesarios para los «nuevos» sistemas de transporte combinado que no han sido explotados hasta la fecha en la República Checa (por ejemplo, el transporte de semirremolques de carretera) o lo han sido a pequeña escala (por ejemplo, el transporte de cajas móviles).
- (25) Los vagones especiales cuya adquisición se financie con recursos públicos solo podrían utilizarse en las nuevas líneas de transporte combinado y en las condiciones fijadas por anticipado en la Resolución gubernamental indicada en el considerando 9. La subvención podrá ascender, como máximo, al 30 % de los costes de adquisición totales. El comité de evaluación examinará el número de vagones adquiridos, el importe de la subvención, el cumplimiento de las condiciones del Programa y la calidad del plan de explotación.
- (26) Durante un período determinado y a intervalos regulares de tres meses, el beneficiario transmitirá al Ministerio de Transportes, entre otros datos, información sobre la explotación de la nueva línea y la utilización de los vagones (adquiridos mediante la subvención). Además, el Ministerio de Transporte comprobará la contabilidad y los inventarios y efectuará controles físicos de los vagones en cuestión.

(27) La transformación de esos vagones es técnicamente difícil además de muy costosa. Por otra parte, exigiría la modificación del marcado de los vagones, operación que evidentemente requiere la autorización de la Administración de ferrocarriles, organismo público checo. La transformación de los vagones aparecería asimismo en los inventarios, los cuales serán controlados por el Ministerio de Transporte.

(28) La República Checa está convencida de que la ayuda a la compra de vagones de las series S o L es compatible con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, habida cuenta de que el diseño mismo de esos vagones los hace inaptos para el transporte ferroviario ordinario, y de que su transformación resultaría difícil desde el punto de vista técnico además de sumamente onerosa. El control de la utilización de los recursos financieros se basará, en primer lugar, en la información que el beneficiario está obligado a transmitir al Ministerio de Transportes, relativa, entre otros aspectos, a la explotación de una nueva línea y a la utilización de los vagones adquiridos mediante la subvención, y, en segundo lugar, en la comprobación de la contabilidad y los inventarios del beneficiario, que incluirá controles físicos aleatorios de esos vagones.

B. Modificación del régimen de ayuda

(29) En su carta de 1 de febrero de 2007, las autoridades checas notificaron a la Comisión una modificación del régimen de ayudas en lo que respectaba a la intensidad de la ayuda para la compra de determinado tipo de vagones destinados al transporte combinado, a fin de adaptarlos a los requisitos del Reglamento (CE) nº 70/2001. No obstante, mediante carta de 28 junio de 2007, las autoridades checas comunicaron a la Comisión la introducción en el régimen de ayudas notificado de nuevas modificaciones relacionadas con la compra de determinados tipos de vagones para el transporte combinado, con el fin de mantener las disposiciones de la notificación original.

5. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA

(30) Según el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones, salvo disposición en contrario del propio Tratado.

(31) Por lo que respecta a la condición de utilización de los recursos estatales, la medida prevista determina que los beneficiarios seleccionados recibirán una contribución es-

tatal. El Estado es responsable de la concesión de esas contribuciones financieras. La Comisión concluye que la medida implica la utilización de recursos estatales.

(32) En cuanto a la condición de la ventaja económica selectiva, la medida de ayuda es aplicable únicamente a las compañías de ferrocarril que ejercen actividades de transporte combinado en la República Checa. Favorece por lo tanto a determinadas empresas o producciones.

(33) En cuanto a la condición relativa al falseamiento de la competencia y a los intercambios entre Estados miembros, cuando una ayuda económica otorgada por un Estado miembro refuerza la posición de ciertas empresas frente a otras que compiten con ellas en el comercio intracomunitario, procede considerar que la ayuda influye sobre dichos intercambios (4).

(34) La Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (5), liberó de los regímenes de contingentes y autorización a las operaciones de transporte combinado que se indican en su artículo 1 desde el 1 de julio de 1993. Desde esa fecha, existen empresas cada vez más activas en varios Estados miembros y ha empezado a desarrollarse un comercio intracomunitario. La competencia entre entidades económicas activas en el transporte combinado de mercancías está por lo tanto rebasando las fronteras de los Estados miembros. La posición geográfica de la República Checa hace que el desarrollo de la competencia entre operadores de transporte combinado dentro y fuera de sus fronteras sea relativamente más fuerte que en otras partes de la Comunidad. La medida prevista beneficiará a los operadores de transporte combinado que desarrollen su actividad dentro de la República Checa en competencia con otros operadores que la desarrollen en los Estados miembros vecinos. Por ese motivo, esa ayuda puede falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

(35) En vista de esos datos, la Comisión considera que el régimen de ayuda notificado es constitutivo de ayuda con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE y que, por tanto, debería prohibirse con arreglo a dicho artículo, salvo si se considera compatible con el mercado común en virtud de alguna de las excepciones previstas en el Tratado o en el Derecho derivado.

6. PRECIACIÓN DE LA COMPATIBILIDAD DE LA MEDIDA DE AYUDA

(36) En ausencia de una disposición más específica, el régimen notificado solo puede examinarse en relación con el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado.

- (37) Según el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado, la ayuda destinada a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas y de determinadas regiones económicas puede considerarse compatible con el mercado común siempre que no altere las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común.

6.1. Objetivo de interés común

- (38) Desde hace algún tiempo, la Comisión sigue una política de implantación de un sistema de transporte intermodal equilibrado, de la cual forman parte las medidas dirigidas a fomentar la competitividad del transporte combinado en relación con el transporte por carretera. El objetivo de la política comunitaria de transporte combinado es conseguir la transferencia modal, desplazando el transporte por carretera a otros modos de transporte.
- (39) Algunos instrumentos jurídicos comunitarios, como la Directiva 92/106/CEE, se plantean el objetivo explícito de fomentar el desarrollo del transporte combinado (así lo confirma el cuarto considerando de la citada Directiva). El Libro Blanco sobre la política de transportes ⁽⁶⁾ impulsa la utilización del ferrocarril y otros modos de transporte respetuosos con el medio ambiente para que puedan ser alternativas competitivas al transporte por carretera.
- (40) La política de transporte intermodal es una iniciativa destinada a aliviar la presión que padece el sector del transporte por carretera, y se ajusta a las conclusiones del Consejo Europeo de Gotemburgo de junio de 2001, en las que se declaró que las medidas que contribuyen a la sustitución del transporte por carretera por medios de transporte más ecológicos constituyen el núcleo de la política de transporte sostenible ⁽⁷⁾.
- (41) Además, actualmente, la industria europea mantiene o incrementa la competitividad de su producción basada en Europa merced en gran medida a la logística avanzada, la optimización de la producción y la distribución y la creación de valor en este proceso. Estas cadenas de suministro tan complejas son cada vez más vulnerables a la disminución de la fiabilidad y el incremento de los costes del transporte de mercancías por carretera. Así pues, si deseamos conservar los activos y los procesos de producción en Europa, la logística intermodal tendrá que convertirse en una ocupación básica de la industria de producción europea.

6.2. Necesidad y proporcionalidad de la ayuda

- (42) El transporte intermodal es una opción de transporte compleja en la que participan diversos agentes con distintos modelos empresariales, en un entorno fragmentado y de pequeña escala, a menudo separados todavía por culturas modales y pautas nacionales. La Comisión es consciente de que corresponde en primer lugar a los

operadores del mercado mejorar el transporte intermodal dentro de los mercados, a los que se accede libremente y en los que prevalecen las normas de la libre competencia y de la oferta y la demanda. No obstante, para liberar plenamente el potencial que encierra el transporte intermodal es preciso incentivar la voluntad de asumir los riesgos inherentes al abandono de la carretera en favor de modos alternativos.

- (43) Numerosas empresas de transporte trabajan hoy en mercados que se encuentran en plena reestructuración. Sus márgenes son reducidos, la planificación, difícil, el futuro, incierto. Por ello, es preciso idear programas de apoyo prácticos y basados en el mercado que ayuden al sector intermodal a asumir riesgos y a aceptar el reto que supone conseguir una sostenida e importante transferencia modal, en consonancia con los objetivos señalados en el Libro Blanco de la Comisión de 2001.
- (44) La ayuda propuesta se destina a la compra de vagones de ferrocarril especiales destinados únicamente al transporte combinado y, dado su particular diseño, de imposible utilización para otros tipos de transporte ferroviario.
- (45) La Comisión considera que las explicaciones facilitadas por las autoridades checas en su carta de 9 de mayo de 2006, mencionada en los considerandos 20 a 27 de la presente Decisión, indican claramente que los vagones se destinan exclusivamente a las operaciones de transporte combinado debido a su especial diseño (construcción específica), adaptado únicamente al transporte de unidades intermodales, que imposibilita su utilización para el transporte de mercancías de la misma forma que otros vagones de ferrocarril.
- (46) En su práctica, la Comisión ha venido considerando que las ayudas estatales para la adquisición de equipo exclusivamente diseñado para el transporte combinado ⁽⁸⁾, y, especialmente, los vagones que se ajustan a esos requisitos específicos ⁽⁹⁾, son compatibles con las reglas del Tratado. Además, la Comisión considera ⁽¹⁰⁾ que es necesario modernizar o renovar el material rodante del sector del transporte ferroviario a fin de evitar una nueva reducción de la cuota de mercado de este sector en comparación con otros modos de transporte menos sostenibles y más perjudiciales para el medio ambiente.

6.3. Las condiciones de los intercambios comerciales no se ven afectadas en una medida contraria al interés común

- (47) La Comisión considera, con arreglo a su práctica constante ⁽¹¹⁾, que habida cuenta de la limitación de la intensidad de las ayudas al 30 %, las condiciones de los intercambios comerciales no se ven afectadas en una medida contraria al interés común.

6.4. Conclusión: compatibilidad con el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE

(48) La Comisión concluye por lo tanto que la ayuda de referencia, destinada a la compra de determinados tipos de vagones destinados al transporte combinado, puede considerarse compatible con el Tratado CE, conforme a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 3, letra c) del mismo, en la medida en que no afectará a los intercambios comerciales de forma contraria al interés común.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que la República Checa proyecta aplicar, consistente en la compra de determinados tipos de vagones destinados al transporte combinado, es compatible con el mercado

común con arreglo al artículo 87, apartado 3, letra c) del Tratado CE.

Se autoriza por consiguiente la concesión de esta ayuda.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República Checa.

Hecho en Bruselas, el 12 de septiembre de 2007.

Por la Comisión

Jacques BARROT

Vicepresidente

⁽¹⁾ DO C 150 de 28.6.2006, p. 35.

⁽²⁾ Véase la nota a pie de página 1.

⁽³⁾ DO L 10 de 13.1.2001, p. 33.

⁽⁴⁾ Véase el asunto 730/79, Philip Morris/Comisión (Rec. 1980, p. 2671), apartado 11; asunto C-53/2000, Ferring, (Rec. 2001, p. I-9067), apartado 21 y asunto C-372/97, Italia/Comisión, (Rec. 2004, p. I-3679), apartado 44.

⁽⁵⁾ DO L 368 de 17.12.1992, p. 38.

⁽⁶⁾ Libro Blanco: «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad». COM(2001) 370.

⁽⁷⁾ Puede consultarse en: http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf (punto 29).

⁽⁸⁾ Decisión de 22 de diciembre de 2006, asunto N 575/06 – Italia (DO C 139 de 23.6.2007, p. 11); Decisión de 6 de abril de 2006, asunto N 132/05 – República Checa (DO C 150 de 28.6.2006, p. 35); Decisión de 8 de septiembre de 2006, asunto N 140/04 – Austria (DO C 126 de 25.5.2005, p. 10); Decisión de 19 de febrero de 2002, asunto N 566/02 – Bélgica (DO C 248 de 16.10.2003, p. 3); Decisión de 11 de noviembre de 2003, asunto N 134/01 – Italia (DO C 311 de 20.12.2003, p. 18); Decisión de 24 de julio de 2002, asunto N 833/01 – Italia (DO C 242 de 8.10.2002, p. 8). Decisión de 22 octubre de 1997, asunto N 79/97 – Países Bajos (DO C 377 de 12.12.1997, p. 3); Decisión de 4 de mayo de 1999, C 21/98 – Italia (DO L 227 de 28.8.1999, p. 12); Decisión de 21 de diciembre de 2000, N 508/99 – Italia (DO C 71 de 3.3.2001, p. 21), y Decisión de 8 de julio de 1999, asunto N 121/99 – Austria (DO C 245 de 28.8.1999, p. 2).

⁽⁹⁾ Decisión de 27 de febrero de 2002, asunto C 644/01 – Austria (DO C 88 de 12.4.2002, p. 16). Véase también la Decisión de 12 de septiembre de 2007, asunto N 76/07 – Austria, aún no publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

⁽¹⁰⁾ Decisión de 20 de diciembre de 2006, asunto C 46/04 (ex NN 65/04) – Francia, considerandos 176 y 177 (DO L 112 de 30.4.2007, p. 41).

⁽¹¹⁾ Decisión de la Comisión, de 22 de diciembre de 2006, asunto N 575/06 – Italia – Región Friul-Venecia-Julia – prolongación del régimen de ayuda autorizado existente N 134/01 – Italia – Región Friul-Venecia-Julia – Proyecto de Ley n° 06/1-A – Ayuda a la creación de infraestructuras y servicios en el sector del transporte de mercancías por carretera y al desarrollo del transporte combinado (aún no publicado); Decisión de la Comisión, de 13 de septiembre de 2006, asunto N 196/06 – Austria – Directrices sobre las ayudas para sistemas de transbordo en transporte intermodal (DO C 280 de 18.11.2006); Decisión de 6 de abril de 2006, ayuda estatal N 132/05 – República Checa (DO C 150 de 28.6.2006, p. 35); Decisión de la Comisión, de 25 de enero de 2006, asunto N 247/04 – Bélgica – Ayuda al transporte combinado en la Región Valona (DO C 136 de 3.6.2005, p. 43). Decisión de la Comisión, de 25 de enero de 2006, N 160/05 – Polonia – Régimen de ayuda para el desarrollo de sistemas intermodales (DO C 272 de 9.11.2006, p. 10). Decisión de la Comisión, de 16 marzo de 2005, asunto N 238/04 – Alemania – Programa de ayudas para la financiación de un nuevo sistema de transporte combinado (DO C 136 de 3.6.2005, p. 43). Decisión de la Comisión de 19 de febrero de 2002, N 566/02 – Bélgica – Decisión del Gobierno flamenco sobre ayudas al transporte combinado en relación con la legislación sobre expansión económica (DO C 248 de 16.10.2003); Decisión de la Comisión de 9 de diciembre de 1998, asunto N 598/98 – Países Bajos (DO C 29 de 4.2.1999, p. 13). Decisión de la Comisión de 8 de julio de 1999, asunto N 121/99 – Austria (DO C 245 de 28.8.1999, p. 2). Decisión de la Comisión de 4 de mayo de 1999, asunto N 508/99 – Italia – Región de Bozen-Alto Adige – Ley 4/97 (DO C 71 de 3.3.2001, p. 21), y Decisión de la Comisión de 15 de noviembre de 2000, asunto N 755/99 – Italia – Región de Bozen-Alto Adige – Ley n° 8/98 (DO C 71 de 3.3.2001, p. 19).