

II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 12. září 2007

o režimu podpory C 12/06 (ex N 132/05), který Česká Republika hodlá zavést na podporu kombinované dopravy

(oznámeno pod číslem K(2007) 4134)

(Pouze české znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2009/182/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

o informace byla zaslána dopisem ze dne 1. prosince 2005. Orgány České republiky na tuto žádost odpověděly dopisem ze dne 9. ledna 2006.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

poté, co v souladu s uvedeným článkem vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek ⁽¹⁾,

- (2) Dopisem ze dne 4. dubna 2006 Komise informovala Českou republiku o svém rozhodnutí, že zahájí řízení stanovené v čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ve vztahu k jednomu zvláštnímu opatření, které se týká podpory na nákup určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu, a že nevznese žádnou námitku ohledně ostatních opatření režimu podpory.

vzhledem k těmto důvodům:

- (3) Rozhodnutí Komise zahájit uvedené řízení bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek.

1. POSTUP

- (1) Dopisem ze dne 16. března 2005 oznámilo stálé zastoupení České republiky režim podpory kombinované dopravy. Podpora byla zaevidována pod číslem N 132/05. V dopise ze dne 19. května 2005 položila Komise v souvislosti s tímto režimem další otázky a orgány České republiky na ně odpověděly dopisem, který GR TREN zaevidovalo dne 11. července 2005. Dne 14. června 2005 proběhlo odborné jednání orgánů České republiky s útvary Komise. Druhá žádost o informace byla zaslána dopisem ze dne 5. září 2005. Orgány České republiky na tuto žádost odpověděly dopisem ze dne 5. října 2005. Třetí žádost
- (4) Komise od zúčastněných stran žádné připomínky neobdržela.
- (5) Orgány České republiky zaslaly Komisi své připomínky k jejímu rozhodnutí ze dne 4. dubna 2006 dopisem ze dne 9. května 2006.

- (6) Dopisem ze dne 1. února 2007 informovaly orgány České republiky Komisi o změnách provedených v oznámeném režimu podpory v souvislosti s nákupem určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu. Doplňující informace byly Komisi předloženy dne 27. dubna 2007. V dopise ze dne 28. června 2007 informovaly orgány České republiky Komisi o dalších změnách provedených v režimu podpory, pokud jde o nákup určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu.

2. POPIS REŽIMU PODPORY

2.1 Cíl

- (7) Cílem režimu podpory je rozvinout kombinovanou dopravu a přesunout tak přepravu nákladu ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy. Režim se skládá z několika podprogramů:
- a) podprogram 1: Podpora na výstavbu nových, rozšíření a modernizaci stávajících překladišť kombinované dopravy;
 - b) podprogram 2: Podpora na pořízení vybavení pro kombinovanou dopravu – investiční příspěvky;
 - c) podprogram 3: Podpora zaváděcí fáze nových linek kombinované dopravy.
- (8) Tento režim podpory by měl především posílit využívání nedoprovázené kombinované dopravy zlepšením její konkurenceschopnosti.

2.2 Právní základ

- (9) Právním základem má být usnesení vlády České republiky ke koncepci rozvoje a podpory kombinované dopravy pro období 2006 až 2010.

2.3 Příjemci podpory

- (10) Příjemci podpory mají být provozovatelé kombinované dopravy, železniční dopravci a provozovatelé překladišť.
- (11) K podpoře mají mít přístup všechny společnosti v EU, které mají sídlo, agenturu, pobočku nebo dceřinou společnost v České republice.

2.4 Druh podpory

- (12) Podpora se má uskutečnit formou nevratných dotací.

Podprogram 2 předpokládá podporu ve formě investičních příspěvků na pořízení vybavení pro kombinovanou dopravu včetně nákupu určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu.

- (13) Opatření státní podpory obsažená v podprogramech 1 a 3 a opatření podprogramu 2, která se netýkají podpory na nákup určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu, byla předmětem rozhodnutí Komise přijatého dne 4. dubna 2006, kterým bylo zahájeno toto vyšetřovací řízení. S výjimkou nákupu určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu se Komise ve vztahu ke všem ostatním opatřením rozhodla nevznést žádné námitky. Toto rozhodnutí se tedy týká pouze podpory na nákup určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu.

- (14) Ve svém oznámení orgány České republiky uvádějí, že tyto speciální železniční vozy nemohou být použity pro tradiční železniční služby, nýbrž výhradně a pouze pro přepravu intermodálních přepravních jednotek. Tyto železniční vozy mají zvláštní konstrukci, uzpůsobenou pouze pro přepravu intermodálních přepravních jednotek, a proto nemohou být použity pro přepravu zboží, které přepravují tradiční železniční vozy – tyto vozy například nemají podlahu, bočnice či čelníky, jsou však vybaveny fixačními prvky (šroubovými uzávěry). Dotace mají být poskytnuty pouze na tyto speciální železniční vozy a žadatel bude muset předložit jejich přesnou specifikaci a využívat je pro konkrétní novou linku kombinované dopravy. Hlavním cílem podpory je zajistit nezbytný počet železničních vozů pro příslušnou linku kombinované dopravy nebo železniční vozy pro „nové“ systémy kombinované dopravy (např. příprava silničních přípojných vozidel), které dosud nejsou v České republice provozovány. Stejná zásada se má uplatnit také v případě speciálních silničních vozidel pro kombinovanou dopravu a podpora se bude týkat rovněž intermodálních přepravních jednotek s výjimkou ISO-kontejnerů.

2.5 Intenzita, rozpočet a doba trvání podpory

- (15) Intenzita podpory činí 30 % způsobilých nákladů.
- (16) Očekávaný rozpočet na období 2006–2010 činí 1,58 miliardy CZK (55 702 450 EUR) na celý program.

2.6 Postup

- (17) Postup při poskytování podpory, hodnocení záměru, kumulace a kontrolní opatření zůstávají beze změny tak, jak je Komise schválila ve svém rozhodnutí ze dne 4. dubna 2006.

3. DŮVODY K ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ: POCHYBNOSTI KOMISE, POKUD JDE O SLUČITELNOST SE SMLOUVOU V PŘÍPADĚ PODPOR NA SPECIÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ VOZY PRO KOMBINOVANOU DOPRAVU

- (18) Pokud jde o konkrétní část podpory týkající se speciálních železničních vozů pro kombinovanou dopravu, Komise měla pochybnosti, zda ji lze prohlásit za slučitelnou se Smlouvou o ES.
- (19) Vzhledem k politice Komise podporovat kombinovanou dopravu by bylo možné dané opatření považovat za slučitelné na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES, pokud by bylo zaručeno, že železniční vozy, na jejichž pořízení se podpora vztahuje, budou využívány pouze k provozování kombinované dopravy. Ve fázi zahájení vyšetřování neměla Komise k dispozici dostatek informací, aby mohla s konečnou platností určit, zda tyto vozy lze používat pouze a výhradně v rámci služby kombinované dopravy.
- (20) Podporu na pořízení kolejových vozidel, která nejsou vyhrazena výlučně pro kombinovanou dopravu, by jinak bylo možné prohlásit za slučitelnou, pokud by příjemci podpory byly pouze malé či střední podniky (dále jen „MSP“). V čl. 4 odst. 5 nařízení Komise (ES) č. 70/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory malým a středním podnikům⁽³⁾ se povoluje podpora investic do železničních vozů pro MSP. Intenzita podpory stanovená v čl. 4 odst. 2 přitom činí 15 % v případě malých a 7,5 % v případě středních podniků. K uplatnění těchto ustanovení si Komise vyžádala ujištění, že na zamýšlené opatření budou mít nárok pouze malé a střední podniky v rámci uvedených limitů.

4. PŘIPOMÍNKY ZE STRANY ČESKÉ REPUBLIKY

A. Připomínky k rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení

- (21) Ve svém dopise ze dne 9. května 2006 předložily orgány České republiky následující připomínky.

- (22) Navrhovaná podpora je určena na pořízení speciálních železničních vozů výlučně pro kombinovanou dopravu, které nelze vzhledem k jejich speciální konstrukci používat pro jiné účely v rámci železniční dopravy.

- (23) Podle mezinárodního písmenného značení UIC patří tyto vozy do řady S, případně řady L. Řada „S“ označuje plošinový podvozkový vůz zvláštní stavby, řada „L“ označuje plošinový dvounápravový vůz zvláštní stavby. Vozy těchto řad mají speciální konstrukci (zvláštní stavbu), upravenou výlučně pro přepravu intermodálních přepravních jednotek, což znemožňuje jejich použití k přepravě zboží jako na jiných železničních vozech. Ložnou plochu vozů těchto řad tvoří rámová konstrukce s fixačními prvky nebo jinými speciálními součástmi či zařízeními, která jsou nezbytná pro upevnění intermodálních přepravních jednotek či manipulaci s nimi. Nemají tudíž celoplošnou podlahu, bočnice či klanice a čelníky, takže na ně nelze upevnit jiný druh nákladu než intermodální přepravní jednotky. V Evropě existuje zhruba 100 typů vozů těchto řad.

- (24) Podpora na nákup předmětných vozů má přispět k zajištění speciálních železničních vozů pro nové linky kombinované dopravy nebo železničních vozů pro „nové“ systémy kombinované dopravy, které se dosud v České republice neprovozují vůbec (např. přeprava silničních návěsů) nebo v malém rozsahu (např. přeprava výměnných nástaveb).

- (25) Speciální železniční vozy, jejichž pořízení by bylo financováno z veřejných zdrojů, by bylo možné použít jen v rámci nové linky kombinované dopravy a za podmínek předem stanovených v usnesení vlády uvedeném v 9. bodu odůvodnění. Dotace může činit maximálně 30 % celkových pořizovacích nákladů. Počet pořizovaných vozů, výši dotace, plnění podmínek programu a kvalitu podnikatelského záměru bude posuzovat hodnotící komise.

- (26) V pravidelných čtvrtletních termínech v průběhu stanoveného období bude příjemce podpory předkládat ministerstvu dopravy mimo jiné informace o provozu nové linky a využívání železničních vozů pořízených formou dotace. Kontrola ze strany ministerstva dopravy bude dále zaměřena na účetní a inventurní evidenci a namátkovou fyzickou kontrolu předmětných vozů.

- (27) Přestavba těchto vozů je obtížně technicky proveditelná a velmi nákladná. Přestavbou by navíc došlo k přeznačení řady vozů, což samozřejmě vyžaduje schválení státního orgánu České republiky – Drážního úřadu. Přestavba vozů by se projevila i v inventární evidenci vozů, která bude předmětem kontroly ze strany ministerstva dopravy.
- (28) Česká republika se domnívá, že podpora na pořízení železničních vozů řady S nebo L je slučitelná se Smlouvou o založení Evropského společenství, neboť samotná konstrukce těchto vozů neumožňuje jejich použití v běžné železniční dopravě a jejich případná přestavba by byla obtížně technicky proveditelná a velmi nákladná. Kontrola užití finančních prostředků bude spočívat jednak v povinnosti příjemce podpory informovat ministerstvo dopravy mimo jiné o provozu nové linky a využívání železničních vozů pořízených formou dotace, jednak v ověřování účetní a inventární evidence příjemce podpory, včetně namátkových fyzických kontrol předmětných vozů.

B. Změna režimu podpory

- (29) Svým dopisem ze dne 1. února 2007 orgány České republiky informovaly Komisi o změnách režimu podpory, pokud jde o intenzitu podpory na nákup určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu, aby odpovídala požadavkům nařízení (ES) č. 70/2001. Dopisem ze dne 28. června 2007 však orgány České republiky informovaly Komisi o dalších změnách provedených v režimu podpory ohledně nákupu určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu tak, aby byla zachována ustanovení původního oznámení.
- (32) Pokud se týká podmínky selektivní hospodářské výhody, dané opatření režimu podpory se týká pouze společností působících v železniční dopravě, které provozují kombinovanou dopravu na území České republiky. Podpora tudíž zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví výroby.
- (33) Pokud se týká podmínky narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy, jestliže podpora poskytovaná členským státem posiluje postavení určitého podniku ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují na trhu v rámci Společenství, musí se mít za to, že posledně jmenované podniky jsou touto podporou ovlivněny ⁽⁴⁾.
- (34) Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy ⁽⁵⁾ osvobodila od 1. července 1993 provoz kombinované dopravy definované v článku 1 zmíněné směrnice od všech systémů kvót a povolení. Od té doby ve stoupající míře roste aktivita podniků v několika členských státech a obchod v rámci Společenství se začal rozvíjet. Konkurence mezi hospodářskými subjekty působícími v kombinované přepravě zboží se tedy rozvíjí za hranice jednotlivých členských států. Díky zeměpisné poloze České republiky je rozvoj konkurence mezi provozovateli kombinované dopravy na jejím území i mimo ně relativně výraznější než v jiných oblastech Společenství. Zamýšlené opatření podpoří provozovatele kombinované dopravy, kteří působí v rámci České republiky, v konkurenci s ostatními provozovateli působícími v sousedních členských státech. Mohlo by proto narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

5. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

- (30) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, nestanoví-li Smlouva jinak.
- (35) S ohledem na uvedené skutečnosti Komise shledala, že oznámený režim podpory představuje podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, a je proto v zásadě na základě uvedeného článku zakázán, pokud by ovšem nebyl považován za slučitelný se společným trhem na základě některé z výjimek stanovených ve Smlouvě nebo v sekundárních právních předpisech.

- (31) Pokud se týká podmínky použití státních prostředků, podle zamýšleného opatření obdrží vybraní příjemci státní příspěvek. Za poskytnutí těchto finančních příspěvků odpovídá stát. Komise dospěla k závěru, že opatření představuje použití státních prostředků.

6. POSOUZENÍ SLUČITELNOSTI OPATŘENÍ PODPORY

- (36) Jelikož neexistuje žádné konkrétnější ustanovení, lze oznámený režim podpory posoudit pouze na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES.

- (37) Ustanovení čl. 87 odst. 3 písm. c) stanoví, že podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, mohou být považovány za slučitelné se společným trhem, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

6.1 Cíl společného zájmu

- (38) Společenství již určitou dobu prosazuje politiku dosažení vyváženého intermodálního dopravního systému a podpora konkurenceschopnosti kombinované dopravy vůči dopravě silniční je nedílnou součástí této politiky. Cílem politiky ES v oblasti kombinované dopravy je přesunout přepravu nákladu ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy.
- (39) O podporu rozvoje kombinované dopravy se konkrétně snaží nástroje Společenství jako směrnice 92/106/EHS, jak potvrzuje 4. bod odůvodnění uvedené směrnice. Bílá kniha o dopravní politice⁽⁶⁾ vyzývá k využívání železniční dopravy a dalších druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, aby se staly konkurenceschopnými alternativami nákladní silniční dopravy.
- (40) Intermodální politika představuje iniciativu zaměřenou na snížení tlaku v odvětví silniční nákladní dopravy a je v souladu se závěry Evropské rady, která na zasedání v Göteborgu v červnu 2001 prohlásila, že opatření, která pomáhají přechodu ze silniční dopravy na druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí, jsou jádrem politiky udržitelné dopravy⁽⁷⁾.
- (41) Evropský průmysl si navíc v dnešní době udržuje nebo zvyšuje konkurenceschopnost své výroby se sídlem v Evropě v převážné míře díky moderní logistice, optimalizaci výroby a odbytu a vytváření hodnot v procesu. Tyto sofistikované zásobovací řetězce jsou stále citlivější na klesající spolehlivost a rostoucí náklady silniční dopravy. Pokud chceme v Evropě zachovat výrobní aktiva a výrobní procesy, musí evropský výrobní průmysl věnovat intermodální logistice hlavní pozornost.

6.2 Nezbytnost a přiměřenost podpory

- (42) Intermodální doprava představuje komplexní alternativu dopravy, která zahrnuje různé účastníky s různými obchodními modely v roztržitém a svým rozsahem omezeném prostředí, které je často ještě rozděleno upřednostňováním různých druhů dopravy a odlišnými vnitrostátními strukturami. Komise uznává, že zlepšit intermodální dopravu v rámci trhů, na které je volný

přístup a kde převažují pravidla volné hospodářské soutěže, poptávky a nabídky, je především úlohou hospodářských subjektů. Pro úplné uvolnění potenciálu intermodální dopravy je však třeba podpořit ochotu vzít na sebe rizika spojená s přechodem ze silniční dopravy na alternativní druhy dopravy.

- (43) Mnoho dopravních společností dnes působí na trzích, které procházejí celkovou restrukturalizací. Jejich marže jsou nízké, plánování obtížné a budoucnost nejistá. Proto se musí vytvořit praktické a tržně orientované podpůrné programy s cílem pomoci intermodálnímu odvětví převzít rizika a reagovat na výzvu dosáhnout udržitelného a rozsáhlého přechodu na jiný druh dopravy v souladu s cíli vytyčenými v bílé knize Komise z roku 2001.
- (44) Navrhovaná podpora je určena na nákup speciálních železničních vozů výlučně pro kombinovanou dopravu, které nelze vzhledem k jejich speciální konstrukci používat pro jiné účely v rámci železniční dopravy.
- (45) Komise má za to, že z vysvětlení podaných orgány České republiky v dopise ze dne 9. května 2006 a uvedených ve 20. až 27. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí jasně vyplývá, že předmětné speciální železniční vozy jsou určeny výlučně k provozování kombinované dopravy vzhledem ke své speciální konstrukci (zvláštní stavbě), upravené výhradně pro přepravu intermodálních přepravních jednotek, což znemožňuje jejich využití k přepravě zboží stejným způsobem jako na jiných železničních vozech.
- (46) Komise shledala vzhledem ke své praxi státní podporu na pořízení vybavení určeného výlučně pro kombinovanou dopravu⁽⁸⁾, konkrétně železničních vozů specifického druhu⁽⁹⁾, za slučitelnou s pravidly Smlouvy. Komise rovněž považuje⁽¹⁰⁾ modernizaci či obnovu vozového parku v železniční dopravě za nezbytnou k zabránění dalšímu poklesu tržního podílu železniční dopravy ve srovnání s ostatními druhy dopravy, které jsou méně udržitelné a více zatěžují životní prostředí.

6.3 Absence narušení podmínek obchodu v rozporu se společným zájmem

- (47) Komise má za to, že omezení plánované míry podpory na 30 % v souladu se zavedenou praxí⁽¹¹⁾ neovlivní podmínky obchodu tak, aby to bylo v rozporu se společným zájmem.

6.4 Závěr: slučitelnost podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES

- (48) Komise proto došla k závěru, že předmětnou podporu na nákup určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu lze považovat za slučitelnou se Smlouvou o ES v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud nenaruší podmínky obchodu způsobem odporujícím společnému zájmu,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Česká republika hodlá poskytnout na pořízení určitých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu, je slučitelná se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES.

Poskytnutí podpory se tímto schvaluje.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno České republice.

V Bruselu dne 12. září 2007.

Za Komisi
Jacques BARROT
místopředseda

(1) Úř. věst. C 150, 28.6.2006, s. 35.

(2) Viz poznámka pod čarou 1.

(3) Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 33.

(4) Viz zejména rozsudek ve věci *Philip Morris v. Komise*, 730/79, Sb. rozh. 1980, s. 2671, bod 11; ve věci *Ferring*, C-53/00, Sb. rozh. 2001, s. I-9067, bod 21 a ve věci *Itálie v. Komise*, C-372/97, Sb. rozh. 2004, s. I-3679, bod 44.

(5) Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

(6) Bílá kniha Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout, KOM(2001) 370.

(7) Dokument (bod 29) je k dispozici na této internetové stránce: http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/-goteborg_concl_en.pdf

(8) Rozhodnutí ze dne 22. prosince 2006, podpora č. N 575/06 – *Itálie* (Úř. věst. C 139, 23.6.2007, s. 11); rozhodnutí ze dne 6. dubna 2006, podpora č. N 132/05 – *Česká republika* (Úř. věst. C 150, 28.6.2006, s. 35); rozhodnutí ze dne 8. září 2004, podpora č. N 140/04 – *Rakousko* (Úř. věst. C 126, 25.5.2005, s. 10); rozhodnutí ze dne 19. února 2002, podpora č. N 566/02 – *Belgie* (Úř. věst. C 248, 16.10.2003, s. 3); rozhodnutí ze dne 11. listopadu 2003, podpora č. N 134/01 – *Itálie* (Úř. věst. C 311, 20.12.2003, s. 18); rozhodnutí ze dne 24. července 2002, podpora č. N 833/01 – *Itálie* (Úř. věst. C 242, 8.10.2002, s. 8); rozhodnutí ze dne 22. října 1997, podpora č. N 79/97 – *Nizozemsko* (Úř. věst. C 377, 12.12.1997, s. 3); rozhodnutí ze dne 4. května 1999, C 21/98 – *Itálie* (Úř. věst. L 227, 28.8.1999, s. 12); rozhodnutí ze dne 21. prosince 2000, podpora č. N 508/99 – *Itálie* (Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 21); rozhodnutí ze dne 8. července 1999, podpora č. N 121/99 – *Rakousko* (Úř. věst. C 245, 28.8.1999, s. 2).

(9) Rozhodnutí ze dne 27. února 2002, podpora č. N 644/2001 – *Rakousko* (Úř. věst. C 88, 12.4.2002, s. 16). Viz také rozhodnutí ze dne 12. září 2007, podpora č. N 76/07 – *Rakousko*, dosud nezveřejněné v *Úředním věstníku Evropské unie*.

(10) Rozhodnutí ze dne 20. prosince 2006, podpora č. C 46/2004 (ex NN 65/2004) – *Francie*, 176. a 177. bod odůvodnění (Úř. věst. L 112, 30.4.2007, s. 41).

(11) Viz rozhodnutí Komise ze dne 22. prosince 2006, podpora č. N 575/06 – *Itálie* – region Friuli-Venezia Giulia – prodloužení stávajícího povoleného režimu podpory č. N 134/01 – *Itálie* – region Friuli-Venezia Giulia – návrh zákona č. 106/1-A – Podpora výstavby infrastruktury a zavedení služeb v odvětví přepravy zboží, restrukturalizace nákladní silniční dopravy a rozvoje kombinované dopravy (dosud nezveřejněno); rozhodnutí Komise ze dne 13. září 2006, podpora č. N 196/06 – *Rakousko* – Pokyny pro podporu na systémy pro překládku v intermodální dopravě (Úř. věst. C 280, 18.11.2006); rozhodnutí ze dne 6. dubna 2006, podpora č. N 132/05 – *Česká republika* (Úř. věst. C 150, 28.6.2006, s. 35); rozhodnutí Komise ze dne 25. ledna 2006, podpora č. N 247/04 – *Belgie* – Podpora kombinované dopravy v regionu Valonsko (Úř. věst. C 136, 3.6.2005, s. 43); rozhodnutí Komise ze dne 25. ledna 2006, podpora č. N 160/05 – *Polsko* – Režim podpory na rozvoj intermodálních systémů (Úř. věst. C 272, 9.11.2006, s. 10); rozhodnutí Komise ze dne 16. března 2005, podpora č. N 238/04 – *Německo* – Režim podpory pro financování nové kombinované dopravy (Úř. věst. C 136, 3.6.2005, s. 43); rozhodnutí Komise ze dne 19. února 2002, podpora č. N 566/02 – *Belgie* – Rozhodnutí vlámské vlády o podpoře pro kombinovanou dopravu ve smyslu právních předpisů o hospodářském rozvoji (Úř. věst. C 248, 16.10.2003, s. 3); rozhodnutí Komise ze dne 9. prosince 1998, podpora č. N 598/98 – *Nizozemsko* (Úř. věst. C 29, 4.2.1999, s. 13); rozhodnutí Komise ze dne 8. července 1999, podpora č. N 121/99 – *Rakousko* (Úř. věst. C 245, 28.8.1999, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 4. května 1999, podpora č. N 508/99 – *Itálie* – region Bolzano-Alto Adige – zákon č. 4/97 (Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 21); rozhodnutí Komise ze dne 15. listopadu 2000, podpora č. N 755/99 – *Itálie* – region Bolzano-Alto Adige – zákon č. 8/98 (Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 19).