

II

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine ei ole kohustuslik)

OTSUSED

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

12. september 2007,

abikava C 12/06 (ex N 132/05) kohta, mida Tšehhi Vabariik kavatseb rakendada kombineeritud transpordi toetamiseks

(teatavaks tehtud numbri K(2007) 4134 all)

(Ainult tšehhikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2009/182/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

1. detsembri 2005. aasta kirjas paluti kolmandat korda esitada teavet. Tšehhi ametiasutused vastasid sellele 9. jaanuaril 2006 saadetud kirjas.

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

olles kutsunud üles huvitatud isikuid esitama märkusi vastavalt eespool osutatud sätetele, ⁽¹⁾

(2) 4. aprilli 2006. aasta kirjaga teavitas komisjon Tšehhi Vabariiki, et ta on otsustanud alata EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikega 2 ette nähtud menetluse teatavate konkreetsete kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamisega seonduva abimeetme suhtes, ning otsustas mitte esitada vastuväiteid ülejäänud abimeetmete suhtes.

ning arvestades järgmist:

(3) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta avaldati *Euroopa Liidu Teatajas*. ⁽²⁾ Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama oma märkusi.

1. MENETLUS

(1) 16. märtsi 2005. aasta kirjas teatas Tšehhi Vabariigi alaline esindus kombineeritud transpordi toetamise abikavast. Abi registreeriti kavana N 132/05. Komisjon esitas 19. mai 2005. aasta kirjas täiendavaid küsimusi seoses kõnealuse abikavaga ning Tšehhi ametiasutused vastasid sellele kirjaga, mille transpordi ja energeetika peadirektorat registreeris 11. juulil 2005. 14. juunil 2005 toimus tehnikanõupidamine, millest võtsid osa Tšehhi ametiasutused ja komisjoni talitused. 5. septembri 2005. aasta kirjas paluti teist korda esitada teavet. Tšehhi ametiasutused vastasid sellele 5. oktoobril 2005 saadetud kirjas.

(4) Komisjon ei saanud huvitatud isikutelt ühtegi märkust.

(5) Tšehhi ametiasutused edastasid komisjonile 9. mai 2006. aasta kirjas oma märkused komisjoni 4. aprilli 2006. aasta otsuse kohta.

- (6) 1. veebruari 2007. aasta kirjas teatasid Tšehhi ametiasutused komisjonile kõnealusesse abikavasse tehtud muudatustest, mis on seotud teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamisega. Täiendav teave esitati komisjonile 27. aprillil 2007. Kõnesolevasse abikavasse tehtud uutest muudatustest, mis on seotud teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamisega, teatasid Tšehhi ametiasutused komisjonile 28. juuni 2007. aasta kirjas.

2. ABIKAVA KIRJELDUS

2.1. Eesmärk

- (7) Abikava eesmärk on arendada kombineeritud transporti, et minna maanteeveolt üle muudele transpordiliikidele. Kava koosneb mitmest allkavast.
- a) Allkava 1: abi kombineeritud transpordi terminalide ehitamiseks ning olemasolevate laiendamiseks ja ajakohastamiseks.
- b) Allkava 2: abi kombineeritud transpordi jaoks vahendite soetamiseks – investeerimisabi.
- c) Allkava 3: abi uute kombineeritud transpordiliinide käivitamiseks.
- (8) Abikava peamine eesmärk on suurendada saatjata kombineeritud transporti, parandades selle konkurentsivõimet.

2.2. Õiguslik alus

- (9) Õiguslik alus on Tšehhi Vabariigi valitsuse otsus kombineeritud transpordi arendamist ja edendamist ajavahemikul 2006–2010 käsitleva raampõhimõtte kohta.

2.3. Abisaajad

- (10) Abisaajad on kombineeritud veeteenuseid osutavad ettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad ja terminalioperaatorid.
- (11) Abi võivad saada kõik Euroopa Liidu ettevõtjad, kelle registrijärgne asukoht, esindused, filiaalid või tütarettevõtjad asuvad Tšehhi Vabariigis.

2.4. Abi liik

- (12) Abi antakse tagastamatu toetuse vormis.

Allkava 2 raames antakse abi kombineeritud transpordi jaoks vahendite soetamiseks (investeerimisabi), sh teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamiseks.

- (13) Allkavadega 1 ja 3 ning allkavaga 2 hõlmatud riigiabi meetmeid, v.a teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamise abimeetmed, on käsitletud 4. aprillil 2006 vastu võetud komisjoni otsuses, millega algatati käesolev uurimismenetlus. Kõikide muude meetmete puhul, v.a toetus teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamiseks, otsustas komisjon vastuväiteid mitte esitada. Seega käsitletakse käesolevas otsuses üksnes toetust teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamiseks.

- (14) Tšehhi ametiasutused väidavad oma teatistes, et selliseid erivaguneid ei saa kasutada tavapäraste raudteeteenuste pakkumiseks, sest need sobivad üksnes ühendveoüksuste transpordiks. Vagunitel on erikonstruktsioon, need on loodud vaid ühendveoüksuste transpordiks ning seetõttu ei sobi vagunid selliste kaupade veoks, mida veetakse tavapäraste raudteevagunitega: vagunitel puuduvad näiteks põrand, vooderdised ja otsalauad, kuid need on varustatud kinnitusvahenditega (pöördlukud). Toetust antakse vaid kõnealuste erivagunite jaoks ning taotleja peab esitama nende täpse kirjelduse ja kasutama vaguneid konkreetsel uuel kombineeritud transpordi liinil. Abi põhieesmärk on tagada vajalik hulk raudteevaguneid asjaomaste kombineeritud transpordi liinide jaoks või raudteevaguneid uute kombineeritud transpordi süsteemide jaoks (nt maanteehaagiste ettevalmistamine), mida ei ole Tšehhi Vabariigis seni kasutatud. Sama põhimõtet rakendatakse ka kombineeritud transpordi jaoks ette nähtud eriliste maanteeõidukite suhtes ning abi laiendatakse ka ühendveoüksustele, välja arvatud ISO konteinerid.

2.5. Abi osatähtsus, eelarve ja kestus

- (15) Abi osatähtsus on 30 % abikõlblikest kuludest.

- (16) Eelarveprognoos ajavahemikuks 2006–2010 on 1 580 miljonit Tšehhi krooni (55 702 450 eurot) kogu kava jaoks.

2.6. Menetlus

- (17) Abi andmise, projekti hindamise ja kumulatsiooni alased menetlused ning kontrollimeetmed vastavad täpselt komisjoni 4. aprilli 2006. aasta otsuses kinnitatud menetlustele/meetmetele.

3. AMETLIKU UURIMISMENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED: KOMISJONI KAHTLUSED KOMBINEERITUD TRANSPORDIKS KASUTATAVATE ERIVAGUNITE PUHUL ANTAVA ABI KOKKUSOBIVUSE OSAS ASUTAMISLEPINGUGA

- (18) Komisjonil on kõnealuse, kombineeritud transpordiks kasutatavate erivagunite puhul antava abi ühe konkreetse osa puhul kahtlused seoses küsimusega, kas selle saab tunnistada EÜ asutamislepinguga kokkusobivaks.
- (19) Arvestades komisjoni poliitikat, mis soodustab kombineeritud transporti, võib kõnealust meedet käsitada asutamislepinguga kokkusobivana vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktile c, eriti kui tagatakse, et kõnealuseid vaguneid, mille soetamist abiga toetatakse, saab kasutada vaid kombineeritud transpordi jaoks. Menetluse algatamisel puudus komisjonil piisav teave, mille alusel lõplikult tõendada, et kõnealuseid vaguneid saab kasutada üksnes kombineeritud transporditeenuste raames.
- (20) Teise võimalusena saab tunnistada kokkusobivaks abi, mis on antud selliste veeremite soetamiseks, mis ei ole spetsiaalselt ette nähtud kombineeritud transpordiks, kui abisaajad on üksnes väikesed või keskmise suurusega ettevõtjad („VKEd”). Komisjoni 12. jaanuari 2001. aasta määruse (EÜ) nr 70/2001 (mis käsitleb EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamist väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele antava riigiabi suhtes) ⁽³⁾ artikli 4 lõike 5 kohaselt võib VKEdele anda raudteevagunite jaoks investeerimisabi. Vastavalt artikli 4 lõikele 2 on abi osatähtsus väikeettevõtete puhul 15 % ja keskmise suurusega ettevõtete puhul 7,5 %. Kõnealuste sätete kohaldamiseks nõudis komisjon kinnitust, et abi saavad ainult väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad ning et abi ei ületa kõnealuseid piirmäärasid.

4. TŠEHHI VABARIIGI MÄRKUSED

A. Märkused ametliku uurimismenetluse algatamist käsitleva otsuse kohta

- (21) Oma 9. mai 2006. aasta kirjas esitasid Tšehhi Vabariigi ametiasutused järgmised märkused.

- (22) Kavandatav abi hõlmab erivagunite soetamist, mis on ette nähtud kasutamiseks ainult kombineeritud transpordis ja mida ei saa nende erikonstruktsiooni tõttu kasutada muudel raudteeveo eesmärkidel.

- (23) Rahvusvahelise Raudteeliidu rahvusvahelise tähistamissüsteemi kohaselt kuuluvad kõnealused vagunid S- ning võimalik, et ka L-kategooriasse. S-kategooria tähendab alusvankritega erikonstruktsiooniga platvormvagunit, L-kategooria tähendab kaheteljelist erikonstruktsiooniga platvormvagunit. Kõnealustesse kategooriatesse kuuluvad erikonstruktsiooniga vagunid, mis on kohandatud üksnes ühendveoüksuste transpordiks, mistõttu need vagunid ei sobi selliste kaupade veoks, mida veetakse tavapäraste raudteevagunitega. Kõnealustesse kategooriatesse kuuluvate vagunite koormaruum koosneb raamilaadsest tarindist, millel on kinnituspoldid või muud eriosad või seadmed, mis on väga olulised ühendveoüksuste kinnitamise või käitlemise puhul. Seetõttu puuduvad neil terviklik põrand, külgmised seinakonstruktsioonid, tugipostid ja otsmised seinakonstruktsioonid – seega ei ole nendele võimalik kinnitada midagi muud peale ühendveoüksuste. Euroopas on ligikaudu sada kõnealustesse kategooriatesse kuuluvat vagunitüüpi.

- (24) Kõnealuste vagunite soetamiseks antava abi eesmärk on aidata tagada erivagunid uute kombineeritud transpordi liinide jaoks või raudteevagunid uute kombineeritud transpordi süsteemide jaoks, mida ei ole Tšehhi Vabariigis seni üldse kasutatud (nt poolhaagiste vedu maanteel) või on kasutatud väikeses ulatuses (nt vahetusveovahendid).

- (25) Erivaguneid, mille soetamist rahastatakse riiklikest vahenditest, saaks kasutada üksnes uuel kombineeritud transpordi liinil ja põhjenduses 9 osutatud valitsuse otsuses eelnevalt sätestatud tingimustel. Toetus võib moodustada kuni 30 % soetamise kogukuludest. Hindamiskomisjon hindab soetatud vagunite arvu, toetuse suurust, kava tingimuste täitmist ja äriplaani kvaliteeti.

- (26) Ettenähtud ajavahemikul annab abisaaja korrapäraselt iga kolme kuu tagant transpordiministeeriumile teavet, muu hulgas uue liini toimimise ja (toetuse abil soetatud) vagunite kasutamise kohta. Lisaks keskendutakse transpordiministeeriumi teostatavas järelevalves raamatupidamis- ja inventuuridokumentidele ning asjaomaste vagunite pistelisele füüsilisele kontrollile.

- (27) Kõnealuste vagunite muutmine on tehniliselt keeruline ja väga kulukas. Liiatigi kaasneks muutmisega vagunite märgistuse muutmine, milleks on loomulikult vaja raudteeamet, Tšehhi riigiasutuse luba. Vagunite muutmine kajastuks ka vagunite inventuuridokumentides, mida kontrollib transpordiministeerium.
- (28) Tšehhi Vabariik leiab, et toetus S- või L-kategooria vagunite soetamiseks on Euroopa Ühenduse asutamislepinguga kooskõlas, sest juba kõnealuste vagunite konstruktsioon ei võimalda neid kasutada tavaraudteevadude puhul ning nende muutmine oleks tehniliselt keeruline ja väga kulukas. Järelevalve rahaliste vahendite kasutamise üle põhineks esiteks teabel, mida abisaaja on kohustatud edastama transpordiministeeriumile, muu hulgas teabel uue liini toimimise ja toetuse abil soetatud vagunite kasutamise kohta, ning teiseks abisaaja raamatupidamis- ja inventuuridokumentide kontrollil, sealhulgas vagunite pistelisel füüsilisel kontrollil.
- (32) Selektiivse majandusliku eelise aspekt: abimeedet kohaldatakse üksnes nende raudtee-ettevõtjate suhtes, kes osutavad kombineeritud veoteenuseid Tšehhi Vabariigis. Seega soodustab see teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist.
- (33) Konkurentsi ja liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamise aspekt: kui liikmesriigi antav abi tugevdab ettevõtja seisundit võrreldes teiste ühendusesiseses kaubanduses konkureerivate ettevõtjatega, tuleb viimati nimetatud ettevõtjaid käsitada sellisest abist mõjutatutena. (4)
- (34) Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiviga 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel, (5) vabastati alates 1. juulist 1993 asjaomase direktiivi artiklis 1 osutatud kombineeritud veoteenused kõigist kvoodi- ja loasüsteemidest. Sellest ajast alates tegutsevad ettevõtjad üha aktiivsemalt mitmes liikmesriigis korraga ning arenema on hakanud ühendusesisene kaubandus. Seega laieneb kaupade kombineeritud veoga tegelevate majandusüksuste vaheline konkurents üle eri liikmesriikide piiride. Tšehhi Vabariigi geograafilise asukoha tõttu areneb nii kõnealuse liikmesriigi siseste kui ka väljaspool seda asuvate kombineeritud veoteenuseid osutavate ettevõtjate vaheline konkurents suhteliselt tugevamini kui muudes ühenduse osades. Kavandatud meetmega toetatakse Tšehhi Vabariigis tegutsevaid kombineeritud veoteenuseid osutavaid ettevõtjaid, kes konkureerivad samu teenuseid osutavate ettevõtjatega, kes tegutsevad naaberliikmesriikides. Sel kujul võib see moonutada konkurentsi ning mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

B. Abikava muudatus

- (29) Tšehhi ametiasutused teatasid 1. veebruari 2007. aasta kirjas komisjonile abikava muudatusest teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamiseks antava toetuse suuruse osas, eesmärgiga viia abi vastavusse määruses (EÜ) nr 70/2001 sätestatud nõuetega. Kuid 28. juuni 2007. aasta kirjas teatasid Tšehhi ametiasutused komisjonile kavasse tehtavatest uutest muudatustest teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide soetamise osas, et jätta jösse esialgses teatises sisalduvad sätted.

5. MEETME HINDAMINE

- (30) Kui EÜ asutamislepingus ei ole sätestatud teisiti, on vastavalt asutamislepingu artikli 87 lõikele 1 igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kui võrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.
- (31) Riigi ressursside kasutamise aspekt: kavandatud meetmega on ette nähtud, et valitud abisaajad hakkavad saama riigi toetust. Riik vastutab sellise rahalise toetuse andmise eest. Komisjon järeltab, et meetmega kaasneb riigi ressursside kasutamine.
- (35) Kõnealuseid asjaolusid arvesse võttes leiab komisjon, et teatud abikava hõlmab abi EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses ning on seetõttu kõnealuse artikli kohaselt põhimõtteliselt keelatud, kui seda ei käsitata ühisturuga kokkusobivana mõne asutamislepingus või muus õigusaktis sätestatud erandi alusel.
6. HINNANG ABIMEETME KOKKUSOBIVUSE KOHTA ASUTAMISLEPINGUGA
- (36) Täpsema sätte puudumisel saab kõnealust abikava hinnata üksnes asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punkti c alusel.

- (37) Artikli 87 lõike 3 punktis c on sätestatud, et ühisturuga kokkusobivaks võib pidada abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta kaubandustingimusi ebasoovitavalt sellisel määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

6.1. Ühist huvi pakkuv eesmärk

- (38) Ühendus on mõnda aega rakendanud ühendvedude süsteemis tasakaalu saavutamist käsitlevat poliitikat ning kombineeritud transpordi konkurentsivõime edendamine võrreldes maanteeveoga on kõnealuse poliitika lahutamatu osa. EÜ kombineeritud transpordi poliitika eesmärk on saavutada üleminek maanteeveolt muudele transpordiliikidele.
- (39) Ühenduse õigusaktid, nagu direktiiv 92/106/EMÜ, on otseselt suunatud kombineeritud transpordi edendamisele, nagu kinnitatakse kõnealuse direktiivi põhjenduses 4. Transpordipoliitika valges raamatus ⁽⁶⁾ julgustatakse kasutama raudteevedu ja muid keskkonnasõbralikke transpordiliike, et tekitada maanteeveole konkurentsivõimelisi alternatiive.
- (40) Ühendvedude alane poliitika on algatus, mille eesmärk on leevendada maanteetranspordisektori koormatust, ning see on kooskõlas Göteborgis 2001. aasta juunis Euroopa Ülemkogul tehtud järeldustega, milles tunnistati jätkusuutliku transpordipoliitika tuumaks meetmed, mis aitavad kaasa veoste ümbersuunamisele maanteevedudelt keskkonnasõbralikumatele viisidele. ⁽⁷⁾
- (41) Lisaks sellele säilitab või suurendab Euroopa tööstus tänapäeval oma Euroopas asuva tootmise konkurentsivõimet suures osas arenenud logistika, tootmise ja turustamise optimeerimise ning väärtuse loomise kaudu tööprotsessis. Kõnealused keerukad tarneahelad on järjest enam haavatavad maanteeveo väheneva usaldusväärsuse ja kasvavate kulude tõttu. Seetõttu peab ühendvedude logistika saama Euroopas asuva tootva tööstuse esmaküsimuseks, et jätkuvalt hoida tootmisvahendid ja -protsessid Euroopas.

6.2. Abi vajalikkus ja proportsionaalsus

- (42) Ühendveod on keerukas transpordivõimalus ning hõlmab paljusid eri ärimudelite esindajaid killustatud ja väiksemõõtmelises keskkonnas, mida iseloomustavad erinevad ärikultuurid ja rahvuslikud piirjooned. Komisjon

tunnistab, et ettevõtjate esmaülesanne on arendada ühendvedu turgude piires, millele on vaba juurdepääs ja kus valitsevad vaba konkurents ning pakkumise ja nõudluse reeglid. Siiski on ühendveo potentsiaali täielikuks ärakasutamiseks vaja ergutada tahet võtta riske, mis on omased üleminekul maanteelt alternatiivsetele viisidele.

- (43) Paljud veoettevõtjad tegutsevad praegu turgudel, kus toimub täielik ümberkorraldamine. Nende marginaalid on väikesed, planeerimine keerukas ja tulevik ebakindel. Seetõttu tuleb kavandada praktilised ja turule suunatud toetusprogrammid, mis aitavad ühendveosektoril võtta riske ja vastata väljakutsele, milleks on jätkusuutliku ja laiaulatusliku ümbersuunamise saavutamine kooskõlas komisjoni 2001. aasta valges raamatus seatud eesmärkidega.
- (44) Kavandatav abi on ette nähtud erivagunite soetamiseks, mida tohib kasutada ainult kombineeritud transpordi puhul ning mida ei saa nende erikonstruktsiooni tõttu kasutada muudel raudteevedel.
- (45) Komisjon leiab, et 9. mai 2006. aasta kirjas Tšehhi ametiasutuste esitatud selgitustest, mis on esitatud käesoleva otsuse põhjendustes 20–27, on selgelt näha, et erivagunid on nende erikonstruktsioonist tulenevalt spetsiaalselt ette nähtud ainult kombineeritud transpordiks, kohandatud üksnes ühendveoüksuste transpordiks, mistõttu nende vagunitega on keerukas vedada selliseid kaupu, mida veetakse tavapäraste raudteevagunitega.
- (46) Komisjon on oma praktikas käsitanud asutamislepingu sätetega kokkusobivana seadmete, ⁽⁸⁾ eelkõige üksnes kombineeritud transpordis kasutamiseks ette nähtud eritingimustes kasutatavate vagunite ⁽⁹⁾ soetamiseks antavat riigiabi. Lisaks sellele leiab komisjon, ⁽¹⁰⁾ et tuleb ajakohastada või uuendada raudteetranspordi veeremit, et vältida raudteetranspordi turuosa edasist langust võrreldes muude transpordiliikidega, mis ei ole nii järjepidevad ning on keskkonnale kahjulikumad.

6.3. Kaubandustingimusi ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega

- (47) Komisjon leiab, et vastavalt väljakujunenud praktikale ⁽¹¹⁾ annab kavandatava abi osatähtsuse piiramine 30 protsendiga tagatise, et kaubandustingimusi ei mõjutata määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

6.4. Järeldus: vastavus EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktile c

- (48) Seetõttu järeldab komisjon, et teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate ja käesolevas juhtumis käsitletud vagunitüüpide soetamiseks antavat toetust saab käsitada EÜ asutamislepinguga kooskõlas olevana vastavalt selle artikli 87 lõike 3 punktile c, kuivõrd abimeetmed ei kahjusta kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabimeede, mida Tšehhi Vabariik kavatseb rakendada seoses teatavate kombineeritud transpordiks kasutatavate vagunitüüpide

pide soetamisega, on ühisturuga kokku sobiv vastavalt asutamislepingu artikli 87 lõike 3 punktile c.

Seega on Tšehhi Vabariigil lubatud kõnealust abi rakendada.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Tšehhi Vabariigile.

Brüssel, 12. september 2007

Komisjoni nimel

asepresident

Jacques BARROT

⁽¹⁾ ELT C 150, 28.6.2006, lk 35.

⁽²⁾ Vt joonealust märkust 1.

⁽³⁾ EÜT L 10, 13.1.2001, lk 33.

⁽⁴⁾ Vt eelkõige kohtuasi 730/79 Philip Morris vs. komisjon [1980] EKL 2671, punkt 11; kohtuasi C-53/00 Ferring [2001] EKL I-9067, punkt 21; ja kohtuasi C-372/97 Itaalia vs. komisjon, [2004] EKL I-3679, punkt 44.

⁽⁵⁾ EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38.

⁽⁶⁾ Valge raamat „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada” (KOM(2001) 370).

⁽⁷⁾ Kättesaadav järgmisel veebiaadressil: http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf (punkt 29).

⁽⁸⁾ 22. detsembri 2006. aasta otsus, juhtum N 575/06 – Itaalia (ELT C 139, 23.6.2007, lk 11); 6. aprilli 2006. aasta otsus, juhtum N 132/05 – Tšehhi Vabariik (ELT C 150, 28.6.2006, lk 35); 8. septembri 2004. aasta otsus, juhtum N 140/04 – Austria (ELT C 126, 25.5.2005, lk 10); 19. veebruari 2002. aasta otsus, juhtum N 566/02 – Belgia (ELT C 248, 16.10.2003, lk 3); 11. novembri 2003. aasta otsus, juhtum N 134/01 – Itaalia (ELT C 311, 20.12.2003, lk 18); 24. juuli 2002. aasta otsus, juhtum N 833/01 – Itaalia (EÜT C 242, 8.10.2002, lk 8); 22. oktoobri 1997. aasta otsus, juhtum N 79/97 – Madalmaad (EÜT C 377, 12.12.1997, lk 3); 4. mai 1999. aasta otsus, juhtum C 21/98 – Itaalia (EÜT L 227, 28.8.1999, lk 12); 21. detsembri 2000. aasta otsus, juhtum N 508/99 – Itaalia (EÜT C 71, 3.3.2001, lk 21) ja 8. juuli 1999. aasta otsus, juhtum N 121/99 – Austria (EÜT C 245, 28.8.1999, lk 2).

⁽⁹⁾ 27. veebruari 2002. aasta otsus, juhtum C 644/2001 – Austria (EÜT C 88, 12.4.2002, lk 16); vt ka 12. septembri 2007. aasta otsus, juhtum N 76/07 – Austria (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽¹⁰⁾ 20. detsembri 2006. aasta otsus, juhtum C 46/2004 (ex NN 65/2004) – Prantsusmaa, põhjendused 176 ja 177 (EÜT L 112, 30.4.2007, lk 41).

⁽¹¹⁾ Vt komisjoni 22. detsembri 2006. aasta otsus, juhtum N 575/06 – Itaalia – Friuli-Venezia Giulia piirkond – kehtiva heakskiidetud abikava N 134/01 (Itaalia – Friuli-Venezia Giulia piirkond) kehtivusaja pikendamine – seaduseelnõu nr 06/1-A – abi infrastruktuuri loomiseks ja teenuste sisseseadmiseks kaubaveosektoris, maanteetranspordi ümberkorraldamiseks ja kombineeritud transpordi arendamiseks, seni avaldamata; komisjoni 13. septembri 2006. aasta otsus, juhtum N 196/06 – Austria – ümberlaadimissüsteemide abi käsitlevad suunised ühendvedudel (ELT C 280, 18.11.2006); 6. aprilli 2006. aasta otsus, juhtum N 132/05 – Tšehhi Vabariik (ELT C 150, 28.6.2006, lk 35); komisjoni 25. jaanuari 2006. aasta otsus, juhtum N 247/04 – Belgia – Toetus kombineeritud vedudele Valloonia piirkonnas, (ELT C 136, 3.6.2005, lk 43); komisjoni 25. jaanuari 2006. aasta otsus, N 160/05 – Poola – ühendveosüsteemide arendamise abikava (ELT C 272, 9.11.2006, lk 10); komisjoni 16. märtsi 2005. aasta otsus, juhtum N 238/04 – Saksamaa – uue kombineeritud transpordiga liikluse rahastamise abikava (ELT C 136, 3.6.2005, lk 43); komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsus, N 566/02 – Belgia – Flandria valitsuse otsus kombineeritud transpordiks antava abi kohta majanduslikku laienemist käsitlevate õigusaktide kontekstis (ELT C 248, 16.10.2003); komisjoni 9. detsembri 1998. aasta otsus, juhtum N 598/98 – Madalmaad (EÜT C 29, 4.2.1999, lk 13); komisjoni 8. juuli 1999. aasta otsus, juhtum N 121/99 – Austria (EÜT C 245, 28.8.1999, lk 2); komisjoni 4. mai 1999. aasta otsus, juhtum N 508/99 – Itaalia – Bozen-Alto Adige piirkond – seadus nr 4/97 (EÜT C 71, 3.3.2001, lk 21); komisjoni 15. novembri 2000. aasta otsus, juhtum N 755/99 – Itaalia – Bozen-Alto Adige piirkond – seadus nr 8/98 (EÜT C 71, 3.3.2001, lk 19).