

## II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

## DÉCISIONS

## COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 12 septembre 2007

**concernant le régime d'aide C 12/06 (ex N 132/05) que la République Tchèque envisage de mettre à exécution en faveur du transport combiné**

[notifiée sous le numéro C(2007) 4134]

(Le texte en langue tchèque est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/182/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

2005. Une troisième demande d'informations a été transmise par lettre datée du 1<sup>er</sup> décembre 2005. Les autorités tchèques ont répondu à cette demande en date du 9 janvier 2006.

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations en application des dispositions susmentionnées <sup>(1)</sup>,

- (2) Par lettre datée du 4 avril 2006, la Commission a informé la République tchèque de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant une mesure précise relative à l'aide à l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné, et de ne soulever aucune objection concernant les autres mesures d'aide.

considérant ce qui suit:

### 1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 16 mars 2005, la représentation permanente de la République tchèque a notifié un régime d'aide au transport combiné. Cette notification a été enregistrée sous le numéro N 132/05. La Commission a demandé des informations complémentaires concernant ce régime par lettre du 19 mai 2005, à laquelle les autorités tchèques ont répondu par une lettre enregistrée à la direction générale de l'énergie et des transports, le 11 juillet 2005. Une réunion technique entre les autorités tchèques et les services de la Commission a eu lieu le 14 juin 2005. Une deuxième demande d'informations a été transmise par lettre datée du 5 septembre 2005. Les autorités tchèques ont répondu à cette demande en date du 5 octobre

- (3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* <sup>(2)</sup>. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations.
- (4) La Commission n'a pas reçu d'observations de la part des parties intéressées.
- (5) Par lettre du 9 mai 2006, les autorités tchèques ont fait part de leurs observations sur la décision de la Commission du 4 avril 2006.

- (6) Par lettre datée du 1<sup>er</sup> février 2007, les autorités tchèques ont informé la Commission des modifications apportées au régime d'aide notifié en ce qui concerne l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné. La Commission a reçu des informations supplémentaires, le 27 avril 2007. Par lettre datée du 28 juin 2007, les autorités tchèques ont informé la Commission de nouvelles modifications apportées au régime d'aide notifié en ce qui concerne l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné.

## 2. DESCRIPTION DE LA MESURE

### 2.1. Objectif

- (7) L'objectif du régime est de développer le transport combiné de manière à déplacer les transports de marchandises de la route vers d'autres modes de transport. Le régime est composé de plusieurs sous-programmes:
- a) sous-programme 1: aide à la construction, à l'extension et à la modernisation des terminaux de transport combiné existants;
  - b) sous-programme 2: aide à l'acquisition d'équipements de transport combiné — aides à l'investissement;
  - c) sous-programme 3: aide à la phase de démarrage des nouveaux itinéraires de transport combiné.
- (8) Le régime devrait principalement accroître l'utilisation du transport combiné non accompagné en améliorant sa compétitivité.

### 2.2. Base juridique

- (9) La base juridique sera la résolution du gouvernement de la République tchèque, relatif à la politique cadre pour le développement et la promotion des transports combinés au cours de la période 2006-2010.

### 2.3. Bénéficiaires

- (10) Les bénéficiaires seront des exploitants de transport combiné, des transporteurs ferroviaires et des exploitants de terminaux.
- (11) Toutes les sociétés européennes ayant leur siège social, des agences, des succursales ou des filiales dans la République tchèque peuvent avoir accès à l'aide.

### 2.4. Type d'aide

- (12) L'aide revêtira la forme de subventions non remboursables.

Le sous-programme 2 prévoit une aide, sous la forme d'aides à l'investissement, pour l'acquisition d'équipements de transport combiné, y compris l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné.

- (13) Les mesures d'aide d'État qui composent les sous-programmes 1 et 3, ainsi que celles du sous-programme 2 autres que l'aide à l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné, ont fait l'objet de la décision de la Commission adoptée le 4 avril 2006, en vertu de laquelle la présente procédure d'enquête a été ouverte. Pour toutes les mesures autres que l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné, la Commission a décidé de ne soulever aucune objection. En conséquence, la présente décision ne concerne que l'aide à l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné.

- (14) Dans leur notification, les autorités de la République tchèque estiment que ces wagons spéciaux sont inutilisables en service ferroviaire traditionnel et aptes exclusivement au transport d'unités intermodales. La structure spéciale de ces wagons, adaptés au seul transport d'unités intermodales, les rend impropres au transport des marchandises voyageant par wagons traditionnels. Ainsi, ils n'ont ni plancher, ni parois latérales, ni extrémités, mais sont équipés de pièces de fixation (verrous tournants *twistlocks*). La subvention est accordée à ces seuls wagons spéciaux et le demandeur devra préciser leur spécification exacte et les utiliser sur une nouvelle ligne de transport combiné précise. L'objectif principal de l'aide est de doter chaque ligne de transport combiné d'un nombre suffisant de wagons ou de disposer des wagons nécessaires aux «nouveaux» systèmes de transport combiné (transport de remorques routières, par exemple) qui n'ont pas encore été exploités jusqu'à présent en République tchèque. Le même principe sera appliqué aux véhicules routiers spéciaux de transport combiné, et l'aide sera aussi étendue à des unités de transport intermodales, à l'exception des conteneurs ISO.

### 2.5. Intensité, budget, durée

- (15) L'intensité de l'aide est de 30 % des coûts admissibles.
- (16) Le budget escompté pour la période 2006-2010 s'élève à 1 580 millions de couronnes tchèques (CZK) (soit 55 702 450 EUR) pour l'ensemble du programme.

## 2.6. Procédure

- (17) La procédure d'octroi de l'aide, l'évaluation du projet, le cumul et les mesures de contrôle sont exactement identiques à ce qui est autorisé par la Commission dans sa décision du 4 avril 2006.

### 3. RAISONS D'OUVRIR LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN: DOUTES DE LA COMMISSION EN CE QUI CONCERNE LA COMPATIBILITÉ AVEC LE TRAITÉ DES AIDES À L'ACHAT DE WAGONS SPÉCIAUX POUR LE TRANSPORT COMBINÉ

- (18) En ce qui concerne la partie de l'aide concernant les wagons spéciaux pour le transport combiné, la Commission doutait qu'elle puisse être déclarée compatible avec le traité CE.
- (19) Vu la politique d'encouragement du transport combiné appliquée par la Commission, la mesure pourrait être jugée compatible au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, s'il était garanti, entre autres, que les wagons dont l'achat est financé par l'aide ne peuvent être utilisés que pour des opérations de transport combiné. Lors de l'ouverture des procédures, la Commission ne disposait pas d'informations suffisantes pour établir définitivement que ces wagons ne sont utilisables que dans le cadre d'un service de transport combiné.
- (20) Par contre, l'aide accordée à l'acquisition de matériel roulant non affecté exclusivement au transport combiné pourrait être déclarée compatible si ses bénéficiaires étaient uniquement des petites ou moyennes entreprises (PME). L'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 70/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises<sup>(3)</sup> autorise les aides à l'investissement dans des wagons de chemin de fer pour les PME. Plus particulièrement, l'intensité de l'aide fixée par l'article 4, paragraphe 2, est de 15 % pour les petites entreprises et de 7,5 % pour celles de taille moyenne. Pour pouvoir appliquer ces dispositions, la Commission a demandé confirmation que la mesure prévue ne bénéficierait qu'aux PME, dans les limites de ces plafonds.

## 4. OBSERVATIONS DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

### A. Observations relatives à la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen

- (21) Dans leur lettre du 9 mai 2006, les autorités tchèques ont formulé les observations suivantes.

- (22) L'aide proposée servirait à l'achat de wagons spéciaux destinés uniquement au transport combiné et ne pouvant être utilisés pour d'autres types de transport ferroviaire, étant donné leur conception particulière.
- (23) Selon le système de marquage international de l'UIC, il s'agit des wagons de la catégorie S, et éventuellement de la catégorie L. Un wagon de catégorie «S» est un wagon plat à bogies de type spécial, tandis qu'un wagon de catégorie «L» est un wagon plat à deux essieux de type spécial. La conception particulière des wagons de ces catégories (structure spéciale), adaptés au seul transport d'unités intermodales, les rend impropres à transporter des marchandises de la même manière que d'autres wagons. L'espace de chargement des wagons de ces catégories comporte un cadre équipé de goupilles de fixation ou d'autres composants ou dispositifs qui sont essentiels pour attacher ou manier les unités de transport intermodales. Ainsi, ces wagons n'ont pas de plancher plein, de cloisons latérales ou de ranchers ni de cloisons d'extrémité, donc il n'est pas possible d'y attacher d'autres types de charge que les unités de transport intermodales. On compte une centaine de modèles de wagons de ces catégories en Europe.
- (24) L'objectif de l'aide à l'achat des wagons en question est de contribuer à l'acquisition de wagons spéciaux pour les nouvelles lignes de transport combiné, ou de wagons destinés à de «nouveaux» systèmes de transport combiné, qui n'ont pas à ce jour été exploités en République tchèque (par exemple, le transport de semi-remorques routières) ou l'ont été à petite échelle (par exemple, le transport de caisses mobiles).
- (25) Les wagons spéciaux dont l'acquisition serait financée par des ressources publiques ne pourraient être utilisés que dans le contexte d'une nouvelle ligne de transport combiné et dans les conditions prévues à l'avance dans la résolution gouvernementale visée au considérant 9. La subvention peut se monter à 30 % des coûts d'acquisition totaux au maximum. Le comité d'évaluation examinera le nombre de wagons acquis, le montant de la subvention, le respect des conditions du programme et la qualité du plan d'exploitation.
- (26) Au cours d'une période donnée, à intervalles réguliers de trois mois, le bénéficiaire transmettra au ministère des transports, entre autres, des informations sur l'exploitation de la nouvelle liaison ferroviaire et l'utilisation des wagons acquis au moyen de la subvention. En outre, le ministère des transports contrôlera la comptabilité et les inventaires du bénéficiaire et effectuera des contrôles physiques aléatoires des wagons concernés.

- (27) La transformation de ces wagons est techniquement difficile et très coûteuse. Elle exigerait en plus de modifier le marquage des wagons, ce qui nécessite naturellement l'approbation de l'Administration des chemins de fer, un organisme public tchèque. La transformation des wagons apparaîtrait aussi dans les inventaires, qui feront l'objet de contrôles par le ministère des transports.
- (28) La République tchèque est convaincue que le soutien à l'achat de wagons des séries S ou L est compatible avec le traité instituant la Communauté européenne, car la conception même de ces wagons les rend impropres au transport ferroviaire ordinaire et leur transformation serait non seulement difficile d'un point de vue technique, mais aussi très onéreuse. Le contrôle de l'utilisation des ressources financières se fondera, en premier lieu, sur les informations que le bénéficiaire est obligé de transmettre au ministère des transports, concernant, entre autres, l'exploitation d'une nouvelle liaison et l'utilisation des wagons acquis au moyen de la subvention, et, en second lieu, sur la vérification de la comptabilité et des inventaires du bénéficiaire, notamment au moyen de contrôles physiques aléatoires de ces wagons.
- (32) En ce qui concerne la condition relative à l'avantage économique concurrentiel, la mesure d'aide ne s'applique qu'aux compagnies ferroviaires qui exercent des activités de transport combiné en République tchèque. Elle favorise donc certaines entreprises ou certaines productions.
- (33) En ce qui concerne la condition relative à la distorsion de concurrence et aux incidences sur les échanges entre États membres, lorsqu'une aide octroyée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide (4).
- (34) La directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (5) a libéré de tout régime de contingentement et d'autorisation les transports combinés visés à son article premier depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1993. Entretemps, des entreprises sont progressivement devenues actives dans plusieurs États membres et le commerce intracommunautaire a commencé à se développer. La concurrence entre les entités économiques actives dans le transport combiné de marchandises se développe donc par-delà les frontières des différents États membres. La position géographique de la République tchèque y rend le développement de la concurrence entre opérateurs de transport combiné au niveau national et international plus fort que dans d'autres parties de la Communauté. La mesure prévue soutiendra les exploitants de transport combiné qui déploient leurs activités en République tchèque, en concurrence avec d'autres exploitants qui développent leurs activités dans les États membres voisins. En tant que telle, cette aide est de nature à fausser la concurrence et à affecter les échanges entre États membres.

#### B. Modification du régime d'aide

- (29) Dans leur lettre du 1<sup>er</sup> février 2007, les autorités tchèques ont signalé à la Commission une modification du régime d'aide en ce qui concerne l'intensité de l'aide à l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné, afin de l'adapter aux exigences du règlement (CE) n<sup>o</sup> 70/2001. Cependant, par lettre datée du 28 juin 2007, les autorités tchèques ont informé la Commission de nouvelles modifications apportées au régime d'aide en ce qui concerne l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné, visant à maintenir les dispositions de la notification initiale.

#### 5. APPRÉCIATION DE LA MESURE

- (30) Aux termes de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, sauf dérogations prévues par le traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
- (31) En ce qui concerne la condition relative à l'utilisation de ressources d'État, la mesure envisagée prévoit que les bénéficiaires sélectionnés recevront une contribution de l'État. L'État est responsable de l'octroi de ces contributions financières. La Commission conclut que la mesure entraîne le recours à des ressources d'État.
- (35) Compte tenu de ces éléments, la Commission estime que le régime d'aide notifié constitue une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE et est dès lors interdit en vertu de cet article, sauf s'il peut être considéré comme compatible avec le marché commun en vertu d'une des dérogations prévues par le traité ou la législation dérivée.

#### 6. APPRÉCIATION DE LA COMPATIBILITÉ DU RÉGIME D'AIDE

- (36) En l'absence de disposition plus précise, le régime notifié ne peut être évalué que sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

- (37) L'article 87, paragraphe 3, point c), du traité précise que les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

### 6.1. Objectif d'intérêt commun

- (38) La Communauté suit depuis un certain temps une politique visant à mettre en place un système de transport intermodal harmonieux, et les mesures visant à accroître la compétitivité du transport combiné vis-à-vis de la route font partie de cette politique. L'objectif de la politique communautaire en matière de transport combiné est de déplacer les transports de la route vers d'autres modes de transport.
- (39) Des instruments juridiques communautaires tels que la directive 92/106/CEE visent explicitement à renforcer le développement du transport combiné, comme affirmé dans le quatrième considérant de cette directive. Le livre blanc sur la politique des transports <sup>(6)</sup> encourage l'utilisation du rail et d'autres modes de transport écologiques pour qu'ils deviennent des modes de transport compétitifs susceptibles de se substituer au mode routier.
- (40) La politique d'intermodalité est une initiative destinée à alléger la pression qui pèse sur le secteur du fret routier; elle s'inscrit dans le droit fil des conclusions du Conseil européen de Göteborg de juin 2001, qui a déclaré que des mesures soutenant le transfert modal du transport routier vers des modes plus compatibles avec l'environnement étaient au cœur de la politique pour le transport durable <sup>(7)</sup>.
- (41) En outre, aujourd'hui, l'industrie européenne maintient ou accroît la compétitivité de sa production réalisée en Europe en grande partie grâce à une logistique perfectionnée, à l'amélioration de la production et de la distribution et à la création de valeur au cours du processus. Ces chaînes d'approvisionnement perfectionnées sont de plus en plus vulnérables à la fiabilité décroissante et à l'augmentation des coûts du fret routier. La logistique intermodale doit devenir ainsi une priorité pour l'industrie de production européenne, si l'on veut maintenir des actifs et des processus productifs en Europe.

### 6.2. Nécessité et proportionnalité de l'aide

- (42) Le transport intermodal est une option complexe, qui rassemble divers acteurs avec leurs propres modèles commerciaux dans un environnement fragmenté et restreint, souvent encore divisé en fonction des cultures de transport et des schémas nationaux. La Commission

reconnaît qu'il revient en premier lieu aux opérateurs d'améliorer le transport intermodal sur les marchés, dont l'accès est libre et où prévalent les règles de la libre concurrence et la loi de l'offre et de la demande. Cependant, afin de bénéficier pleinement du potentiel du transport intermodal, la volonté de prendre des risques associés au transfert de la route vers d'autres modes a besoin d'être stimulée.

- (43) Aujourd'hui, de nombreuses entreprises de transport sont actives sur des marchés en pleine restructuration. Leurs marges sont faibles, la planification est difficile et l'avenir, incertain. Ainsi, des programmes de soutien pratiques orientés vers le marché doivent être conçus pour aider le secteur intermodal à prendre des risques et répondre au défi suivant: réaliser un transfert modal de grande ampleur et de longue durée, en accord avec les objectifs établis par le livre blanc de la Commission, en 2001.
- (44) L'aide proposée servirait à l'achat de wagons spéciaux destinés uniquement au transport combiné et ne pouvant être utilisés pour d'autres types de transport ferroviaire, étant donné leur conception particulière.
- (45) La Commission considère que les explications fournies par les autorités tchèques dans leur lettre du 9 mai 2006, mentionnées aux considérants 20 à 27 de la présente décision, indiquent clairement que les wagons spéciaux sont exclusivement destinés aux opérations de transport combiné en raison de leur conception spéciale (structure particulière), qui est adaptée uniquement au transport d'unités intermodales et qui rend difficile d'utiliser ces wagons pour transporter des marchandises de la même manière que d'autres wagons.
- (46) La Commission a considéré, dans sa pratique, les aides d'État destinées à l'acquisition d'équipements destinés exclusivement au transport combiné <sup>(8)</sup>, et en particulier de wagons répondant à ces conditions particulières <sup>(9)</sup>, comme compatibles avec les règles du traité. En outre, la Commission considère <sup>(10)</sup> qu'il est nécessaire de moderniser ou de renouveler le matériel roulant dans le secteur du transport ferroviaire afin d'éviter une nouvelle diminution de la part de marché du transport ferroviaire par rapport à d'autres modes de transport moins durables et plus nuisibles à l'environnement.

### 6.3. Les conditions des échanges ne sont pas altérées dans une mesure contraire à l'intérêt commun

- (47) La Commission considère, conformément à la pratique constante <sup>(11)</sup>, que, puisque l'intensité de l'aide prévue est limitée à 30 %, les conditions des échanges ne sont pas altérées dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

#### 6.4. Conclusion: compatibilité des aides au regard de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE

- (48) La Commission conclut que les aides à l'achat de certains types de wagons destinés au transport combiné, qui font l'objet de la présente affaire, peuvent être considérées comme compatibles avec le traité CE en vertu de son article 87, paragraphe 3, point c), pour autant qu'elles ne perturbent pas les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun,

commun en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE.

La mise à exécution de l'aide est en conséquence autorisée.

#### Article 2

La République tchèque est destinataire de la présente décision.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Fait à Bruxelles, le 12 septembre 2007.

#### Article premier

L'aide d'État que la République tchèque envisage de mettre à exécution pour l'acquisition de certains types de wagons destinés au transport combiné est compatible avec le marché

Par la Commission

Jacques BARROT

Vice-président

<sup>(1)</sup> JO C 150 du 28.6.2006, p. 35.

<sup>(2)</sup> Cf. note 1.

<sup>(3)</sup> JO L 10 du 13.1.2001, p. 33.

<sup>(4)</sup> Voir en particulier l'affaire 730/79, *Philip Morris/Commission*, point 11, Rec. 1980, p. 2671, l'affaire C-53/00, *Ferring*, point 21, Rec. 2001, p. I-9067, et l'affaire C-372/97, *Italie/Commission*, point 44, Rec. 2004, p. I-3679.

<sup>(5)</sup> JO L 368 du 17.12.1992, p. 38.

<sup>(6)</sup> Livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM(2001) 370.

<sup>(7)</sup> Accessible à: [http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key\\_docs/goteborg\\_concl\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf) (point 29).

<sup>(8)</sup> Décision du 22 décembre 2006, affaire N 575/06 — *Italie* (JO C 139 du 23.6.2007, p. 11); décision du 6 avril 2006, affaire N 132/05 — *République tchèque* (JO C 150 du 28.6.2006, p. 35); décision du 8 septembre 2004, affaire N 140/04 — *Autriche* (JO C 126 du 25.5.2005, p. 10); décision du 19 février 2002, affaire N 566/02 — *Belgique* (JO C 248 du 16.10.2003, p. 3); décision du 11 novembre 2003, affaire N 134/01 — *Italie* (JO C 311 du 20.12.2003, p. 18); décision du 24 juillet 2002, affaire N 833/01 — *Italie* (JO C 242 du 8.10.2002, p. 8); décision du 22 octobre 1997, affaire N 79/97 — *Pays-Bas* (JO C 377 du 12.12.1997, p. 3); décision du 4 mai 1999, affaire C 21/98 — *Italie* (JO L 227 du 28.8.1999, p. 12); décision du 21 décembre 2000, affaire N 508/1999 — *Italie* (JO C 71 du 3.3.2001, p. 21) et décision du 8 juillet 1999, affaire N 121/1999 — *Autriche* (JO C 245 du 28.8.1999, p. 2).

<sup>(9)</sup> Décision du 27 février 2002, affaire C 644/01 — *Autriche* (JO C 88 du 12.4.2002, p. 16); voir aussi la décision du 12 septembre 2007, affaire N 76/07 — *Autriche* (non encore parue au *Journal officiel de l'Union européenne*).

<sup>(10)</sup> Décision du 20 décembre 2006, affaire C 46/04 (ex-NN 65/04) — *France*, considérants 176 et 177 (JO L 112 du 30.4.2007, p. 41).

<sup>(11)</sup> Voir la décision de la Commission du 22 décembre 2006, affaire N 575/06 — *Italie* — Région Frioul-Vénétie Julienne — prolongation d'un régime d'aides d'État existant autorisé N 134/01 — *Italie* — Région Frioul-Vénétie Julienne — Projet de loi n° 06/1-A — Aide pour la mise en place d'une infrastructure et de services dans le secteur du transport de marchandises, pour la restructuration du transport routier de marchandises et pour le développement du transport combiné (non encore parue au *Journal officiel*); la décision de la Commission du 13 septembre 2006, affaire N 196/06 — *Autriche* — Orientations sur les aides en faveur des systèmes de transbordement en transport intermodal (JO C 280 du 18.11.2006); la décision du 6 avril 2006, affaire N 132/05 — *République tchèque* (JO C 150 du 28.6.2006, p. 35); la décision de la Commission du 25 janvier 2006, affaire N 247/04 — *Belgique* — Aide au transport combiné en Région wallonne (JO C 136 du 3.6.2005, p. 43); la décision de la Commission du 25 janvier 2006, N 160/05 — *Pologne* — Régime d'aide au développement de systèmes intermodaux (JO C 272 du 9.11.2006, p. 10). la décision de la Commission du 16 mars 2005, affaire N 238/04 — *Allemagne* — Régime d'aide pour le financement de nouveaux services de transport combiné (JO C 136 du 3.6.2005, p. 43); la décision de la Commission du 19 février 2002, N 566/02 — *Belgique* — décision du gouvernement flamand relative à une aide en faveur du transport combiné dans le cadre de la loi sur l'expansion économique (JO C 248 du 16.10.2003); la décision de la Commission du 9 décembre 1998, N 598/98 — *Pays-Bas* (JO C 29 du 4.2.1999, p. 13); la décision de la Commission du 8 juillet 1999, affaire N 121/1999 — *Autriche* (JO C 245 du 28.8.1999, p. 2); la décision de la Commission du 4 mai 1999, affaire N 508/1999 — *Italie* — Province de Bolzano - Haut-Adige — Loi 4/97, JO C 71 du 3.3.2001, p. 21. la décision de la Commission du 15 novembre 2000, affaire N 755/1999 — *Italie* — Province de Bolzano — Haut-Adige — loi n° 8/98 (JO C 71 du 3.3.2001, p. 19).