

II

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione non è obbligatoria)

DECISIONI

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 12 settembre 2007

relativa al regime di aiuto C 12/06 (ex N 132/05) al quale la Repubblica ceca intende dare esecuzione per sostenere il trasporto combinato

[notificata con il numero C(2007) 4134]

(Il testo in lingua ceca è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2009/182/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

con lettera del 1° dicembre 2005, alla quale le autorità ceche hanno dato risposta con lettera del 9 gennaio 2006.

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma dei suddetti articoli ⁽¹⁾,

- (2) Con lettera del 4 aprile 2006, la Commissione ha informato la Repubblica ceca di aver iniziato la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE in relazione a una misura specifica riguardante l'aiuto per l'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare per il trasporto combinato e di aver deciso di non sollevare obiezioni circa le altre misure di aiuto.

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Con lettera del 16 marzo 2005, la rappresentanza permanente della Repubblica ceca ha notificato un regime di aiuti per il sostegno del trasporto combinato. L'aiuto è stato protocollato con il numero N 132/05. Con lettera del 19 maggio 2005 la Commissione ha posto ulteriori domande in merito al regime, alle quali le autorità ceche hanno risposto con lettera protocollata dalla DG TREN l'11 luglio 2005. Una riunione tecnica tra le autorità ceche e i servizi della Commissione si è svolta il 14 giugno 2005. Una seconda richiesta di informazioni è stata inviata con lettera del 5 settembre 2005, alla quale le autorità ceche hanno risposto con lettera del 5 ottobre 2005. Una terza richiesta di informazioni è stata inviata

- (3) La decisione della Commissione di avviare il procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾. La Commissione ha invitato i terzi interessati a inviare osservazioni.
- (4) La Commissione non ha ricevuto osservazioni dagli interessati.
- (5) Con lettera del 9 maggio 2006, le autorità ceche hanno trasmesso alla Commissione le osservazioni in merito alla decisione della Commissione del 4 aprile 2006.

- (6) Con lettera del 1° febbraio 2007, le autorità ceche hanno informato la Commissione in merito alle modifiche introdotte al regime di aiuto notificato per l'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare per il trasporto combinato. Il 27 aprile 2007 ulteriori informazioni sono state trasmesse alla Commissione. Con lettera del 28 giugno 2007, le autorità ceche hanno informato la Commissione in merito alle nuove modifiche introdotte nel regime di aiuto per l'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare per il trasporto combinato.

2. DESCRIZIONE DEL REGIME

2.1. Obiettivo

- (7) L'obiettivo del regime è sviluppare il trasporto combinato per trasferire il traffico merci dal modo stradale verso altri modi di trasporto. Il regime è costituito da diversi sottoprogrammi;
- a) sottoprogramma 1: aiuto per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento dei terminal del trasporto combinato esistenti;
- b) sottoprogramma 2: aiuto per l'acquisto di nuove attrezzature per il trasporto combinato — sovvenzioni all'investimento;
- c) sottoprogramma 3: aiuto per la fase di avvio di nuovi collegamenti per il trasporto combinato.
- (8) Il regime dovrebbe soprattutto incrementare l'uso del trasporto combinato non accompagnato, migliorandone la competitività.

2.2. Base giuridica

- (9) La base giuridica è la risoluzione del governo della Repubblica ceca sulla politica quadro per lo sviluppo e il sostegno del trasporto combinato nel periodo 2006-2010.

2.3. Beneficiari

- (10) I beneficiari saranno operatori del trasporto combinato, trasportatori ferroviari e gestori di terminal.
- (11) Tutte le società dell'UE aventi sede legale, agenzie, succursali o controllate nella Repubblica ceca avranno accesso al regime.

2.4. Tipologia dell'aiuto

- (12) L'aiuto sarà erogato sotto forma di sovvenzioni a fondo perduto.

Il sottoprogramma 2 prevede aiuti sotto forma di sovvenzioni all'investimento per l'acquisto di attrezzature per il trasporto combinato, compreso l'acquisto di determinati tipi di carri per il trasporto combinato.

- (13) Le misure di aiuto di Stato di cui nei sottoprogrammi 1 e 3 e nel sottoprogramma 2, ad esclusione dell'aiuto per l'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare nel trasporto combinato, sono state oggetto della decisione della Commissione del 4 aprile 2006 con cui è stato deciso di avviare il presente procedimento di indagine. In relazione alle misure diverse dall'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare nel trasporto combinato, la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni. Di conseguenza, la presente decisione riguarda soltanto l'aiuto per l'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare nel trasporto combinato.
- (14) Le autorità della Repubblica ceca sostengono, nella loro notifica, che i carri speciali in questione non possono essere utilizzati per servizi ferroviari tradizionali, bensì esclusivamente per il trasporto di unità di trasporto intermodale. I carri in oggetto hanno caratteristiche costruttive speciali che li rendono adatti solo al trasporto di unità intermodali, ed è pertanto impossibile utilizzarli per il tradizionale trasporto ferroviario di merci: per esempio, sono privi di pavimento, di rivestimenti o pareti esterni, ma sono dotati di dispositivi di fissaggio (blocchi a torsione). La sovvenzione verrà concessa solo per questi carri ferroviari speciali. Il richiedente deve presentare le specifiche dettagliate dei carri e utilizzarli per una nuova linea specifica di trasporto combinato. L'obiettivo principale del sostegno è fornire il numero necessario di carri ferroviari per la rispettiva linea di trasporto combinato o i carri ferroviari per i «nuovi» sistemi di trasporto combinato (ad esempio preparazione di rimorchi stradali) che finora non sono stati introdotti nella Repubblica ceca. Lo stesso principio si applicherà ai veicoli stradali speciali per il trasporto combinato e il sostegno verrà esteso alle unità di trasporto intermodale ad eccezione dei container ISO.

2.5. Intensità, bilancio e durata

- (15) L'intensità dell'aiuto è del 30 % dei costi ammissibili.
- (16) Il bilancio previsto per il periodo 2006-2010 è 1 580 milioni di CZK (55 702 450 EUR) per il programma globale.

2.6. Procedura

- (17) La procedura per assegnare l'aiuto, la valutazione del progetto, il cumulo e le misure di controllo sono esattamente identici a quelli autorizzati dalla Commissione nella decisione del 4 aprile 2006.

3. RAGIONI DELL'AVVIO DI UN PROCEDIMENTO DI INDAGINE FORMALE: DUBBI DELLA COMMISSIONE CIRCA LA COMPATIBILITÀ CON IL TRATTATO DEGLI AIUTI PER CARRI SPECIALI DESTINATI AL TRASPORTO COMBINATO

- (18) Per quanto riguarda la parte specifica dell'aiuto riguardante i carri speciali per il trasporto combinato, la Commissione ha sollevato dubbi circa la compatibilità con il trattato CE.
- (19) Visto che la politica della Commissione incoraggia il trasporto combinato, la misura in questione potrebbe essere considerata compatibile sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE, in particolare se fosse garantito che i carri, acquistati grazie all'aiuto, possono essere utilizzati solo per operazioni di trasporto combinato. Al momento dell'avvio dei procedimenti, la Commissione non disponeva di informazioni sufficienti per stabilire in modo definitivo che i carri in questione possono essere utilizzati solo ed esclusivamente nell'ambito di un servizio di trasporto combinato.
- (20) In alternativa, l'aiuto concesso per l'acquisto di materiale rotabile destinato non esclusivamente al trasporto combinato potrebbe essere dichiarato compatibile se i beneficiari dell'aiuto fossero solo piccole o medie imprese (PMI). L'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese⁽³⁾ autorizza investimenti in carri ferroviari per le PMI. In particolare, l'intensità dell'aiuto fissata all'articolo 4, paragrafo 2, è pari al 15 % per le piccole imprese e al 7,5 % per le medie imprese. Per applicare tali disposizioni, la Commissione ha chiesto conferma che la misura prevista offra un vantaggio solo alle piccole e medie imprese e solo entro i limiti specificati.

4. OSSERVAZIONI DELLE AUTORITÀ DELLA REPUBBLICA CECA

A. Osservazioni in merito alla decisione di avviare un procedimento di indagine formale

- (21) Nella lettera del 9 maggio 2006 le autorità della Repubblica ceca hanno espresso le osservazioni seguenti.

- (22) Il regime di aiuto proposto riguarda l'acquisto di carri ferroviari speciali da utilizzare esclusivamente nel trasporto combinato che, a causa della loro progettazione specifica, non possono essere usati per altre finalità nell'ambito del trasporto ferroviario.

- (23) In base al sistema internazionale di marcatura letterale dell'UIC, si tratta di carri appartenenti alla categoria S o eventualmente L. La categoria «S» indica un carro piatto a carrelli di una determinata costruzione, mentre la categoria «L» indica un carro piatto a due assi di una determinata costruzione. I carri appartenenti a queste categorie hanno caratteristiche speciali di progettazione (costruzione specifica) che li rendono adatti esclusivamente al trasporto di unità intermodali, impedendo così di utilizzarli per trasportare merci secondo le modalità applicate agli altri carri ferroviari. La superficie di carico di questi carri è dotata di una struttura simile a un telaio con perni di fissazione o altri componenti o dispositivi speciali che sono essenziali per fissare o movimentare le unità intermodali. I carri non hanno quindi un pavimento pieno, pareti o montanti laterali o una parete alle due estremità del carro, e non è quindi possibile fissarvi carichi diversi da unità intermodali. In Europa esiste un centinaio di tipi di carri appartenenti a questa categoria.

- (24) L'obiettivo dell'aiuto per l'acquisto dei carri in questione è contribuire ad assicurare la disponibilità di carri ferroviari speciali per le nuove linee di trasporto combinato o di carri ferroviari per «nuovi» sistemi di trasporto combinato, che finora non sono mai stati messi in esercizio nella Repubblica ceca (per esempio il trasporto di semirimorchi stradali) o il cui esercizio conosce uno sviluppo ridotto (per esempio il trasporto di casse mobili).

- (25) I carri ferroviari speciali, che verrebbero acquistati grazie al finanziamento mediante risorse pubbliche, potrebbero essere utilizzati solo nel contesto di una nuova linea di trasporto combinato e alle condizioni stabilite precedentemente nella risoluzione del governo di cui al punto 9. La sovvenzione massima può essere pari al 30 % dei costi globali di acquisto. Il comitato di valutazione esaminerà il numero di carri acquistati, l'ammontare della sovvenzione, il rispetto delle condizioni del programma e la qualità del piano commerciale.

- (26) Per un determinato periodo, a intervalli regolari (ogni tre mesi) il beneficiario trasmetterà al ministero dei Trasporti informazioni sull'esercizio della nuova linea e sull'utilizzo dei carri ferroviari (acquistati grazie alla sovvenzione). Inoltre, il monitoraggio da parte del ministero dei Trasporti si concentrerà sulla contabilità, sull'inventario e sui controlli fisici casuali sui carri interessati.

- (27) La conversione di questi carri risulta complicata dal punto di vista tecnico e molto costosa. Inoltre, questa operazione imporrebbe la modifica della marcatura dei carri, che ovviamente richiederebbe l'approvazione dell'autorità responsabile dell'amministrazione ferroviaria, un organo statale ceco. La conversione dei carri figurebbe inoltre nell'inventario, che sarà sottoposto a controlli da parte del ministero dei Trasporti.
- (28) La Repubblica ceca ritiene che il sostegno per l'acquisto di carri ferroviari appartenenti alle serie S o L sia compatibile con il trattato che istituisce la Comunità europea, in quanto la progettazione stessa dei carri ne impedisce l'uso nelle operazioni tradizionali di trasporto ferroviario e la conversione dei carri risulterebbe complicata dal punto di vista tecnico e molto costosa. Il monitoraggio dell'uso delle risorse finanziarie sarà basato, in primo luogo, sulle informazioni che il beneficiario è tenuto a trasmettere al ministero dei Trasporti, riguardanti fra l'altro l'esercizio di una nuova linea e l'uso dei carri ferroviari acquistati grazie alla sovvenzione e, in secondo luogo, sulla verifica della contabilità e dell'inventario del beneficiario, anche mediante controlli fisici casuali sui carri in questione.

B. Modifica del regime di aiuto

- (29) Nella lettera del 1° febbraio 2007 le autorità ceche hanno notificato alla Commissione una modifica del regime di aiuto in relazione all'intensità dell'aiuto per l'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare nel trasporto combinato per adattarli ai requisiti del regolamento (CE) n. 70/2001. Tuttavia, con lettera del 28 giugno 2007, le autorità ceche hanno informato la Commissione in merito a nuove modifiche introdotte nel regime di aiuto per l'acquisto di determinati tipi di carri per il trasporto combinato al fine di mantenere le disposizioni della notifica originale.

5. VALUTAZIONE DELLA MISURA

- (30) A norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE, salvo deroghe contemplate dal trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

- (31) Per quanto riguarda l'uso delle risorse statali, la misura prevista stabilisce che i beneficiari selezionati riceveranno un contributo statale. Lo Stato è responsabile della messa a disposizione di tali contributi finanziari. La Commis-

sione conclude che la misura implica l'uso di risorse statali.

- (32) Per quanto riguarda il vantaggio economico selettivo, la misura di aiuto si applica solo alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto combinato nella Repubblica ceca. La misura favorisce pertanto determinate imprese o la fornitura di determinate merci.
- (33) Per quanto riguarda la distorsione della concorrenza e del commercio fra gli Stati membri interessati, allorché l'aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa nei confronti di altre imprese concorrenti negli scambi intracomunitari, questi sono da considerarsi influenzati dall'aiuto (4).
- (34) La direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (5) ha esonerato le operazioni del trasporto combinato citate all'articolo 1 da qualsiasi regime di contingentamento e autorizzazione a partire dal 1° luglio 1993. Da allora le imprese stanno progressivamente diventando attive in diversi Stati membri e gli scambi intracomunitari hanno iniziato a svilupparsi. La concorrenza fra i soggetti economici attivi nel trasporto combinato di merci si sta quindi sviluppando oltre i confini dei diversi Stati membri. Grazie alla posizione geografica della Repubblica ceca, lo sviluppo della concorrenza fra gli operatori del trasporto combinato all'interno e all'esterno di questo Stato membro è relativamente più forte rispetto ad altre parti della Comunità. Come precedentemente descritto, la misura in oggetto aiuterà gli operatori del trasporto combinato che sviluppano attività all'interno della Repubblica ceca, in concorrenza con altri operatori che sviluppano le loro attività negli Stati membri vicini. Pertanto, è possibile che la misura falsi la concorrenza e influisca sugli scambi fra Stati membri.

- (35) Viste queste premesse, la Commissione ritiene che il regime di aiuto notificato comporta un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE e quindi, in linea di principio, è vietato in virtù di detto articolo, a meno che non possa essere ritenuto compatibile con il mercato comune in virtù delle deroghe previste nel trattato o nel diritto derivato.

6. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DELLA MISURA DI AIUTO

- (36) In mancanza di una disposizione più specifica, il regime notificato può essere valutato solo sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

- (37) L'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), stabilisce che possono essere considerati compatibili con il mercato comune gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

6.1. Obiettivo di comune interesse

- (38) Da diverso tempo la Comunità segue una politica tesa a ottenere un equilibrio tra i diversi modi di trasporto e a favorire la competitività del trasporto combinato rispetto a quello stradale. L'obiettivo della politica comunitaria in materia di trasporto combinato è il trasferimento modale dalla strada verso altri modi di trasporto.
- (39) L'obiettivo esplicito di strumenti comunitari come la direttiva 92/106/CEE è favorire lo sviluppo del trasporto combinato, come confermato al quarto considerando della stessa direttiva. Il Libro bianco sulla politica dei trasporti ⁽⁶⁾ incoraggia il ricorso al trasporto ferroviario e ad altre modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente affinché diventino alternative concorrenziali rispetto all'autotrasporto.
- (40) La politica intermodale è un'iniziativa promossa per allentare la pressione sul settore del trasporto merci su strada ed è in sintonia con le conclusioni del Consiglio europeo di Göteborg del giugno 2001, che ha dichiarato che la politica sostenibile in materia di trasporti si basa su misure tese a promuovere il trasferimento modale dalla strada verso modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente ⁽⁷⁾.
- (41) Inoltre, oggi il settore industriale europeo riesce a conservare o a potenziare la competitività della produzione europea in larga misura grazie a strutture logistiche avanzate, che consentono di ottimizzare la produzione e la distribuzione e creare valore nel processo. Queste catene logistiche sofisticate sono sempre più vulnerabili a causa della minore affidabilità e dell'aumento dei costi del trasporto stradale. Per mantenere in Europa i fattori e i processi di produzione, la logistica intermodale dovrà quindi diventare un'attività fondamentale per il settore produttivo europeo.

6.2. Necessità e proporzionalità dell'aiuto

- (42) Il trasporto intermodale è una forma di trasporto complessa alla quale partecipano soggetti diversi con modelli commerciali diversi, in un contesto frammentato e su scala ridotta, spesso divisi ancora da culture modali differenti e separati da strutture nazionali. La Commissione riconosce che spetta in primo luogo agli operatori del mercato migliorare il trasporto intermodale all'interno dei

mercati, dove l'accesso è libero e prevalgono le regole della libera concorrenza e i principi della domanda e dell'offerta. Tuttavia, per sfruttare pienamente il potenziale del trasporto intermodale, è necessario favorire la disponibilità ad accettare i rischi connessi al trasferimento dalla strada verso modi alternativi.

- (43) Oggi molte imprese di trasporto operano in mercati che sono in piena fase di ristrutturazione, caratterizzati da margini ridotti, difficoltà di pianificazione e futuro incerto. È quindi necessario elaborare programmi di sostegno pratici e orientati al mercato per aiutare il settore intermodale ad affrontare i rischi e a rispondere alla sfida rappresentata dall'obiettivo di conseguire un trasferimento modale sostenuto e di vaste proporzioni, in sintonia con gli obiettivi fissati nel Libro bianco della Commissione del 2001.
- (44) L'aiuto proposto è destinato all'acquisto di carri ferroviari speciali da utilizzare esclusivamente nel trasporto combinato che, tenuto conto delle loro specifiche caratteristiche tecniche di progettazione, non possono essere usati per altri tipi di trasporto ferroviario.
- (45) La Commissione ritiene che le spiegazioni fornite dalle autorità della Repubblica ceca nella lettera del 9 maggio 2006 citate dal considerando 20 al considerando 27 della presente decisione indicano chiaramente che i carri speciali sono destinati esclusivamente a operazioni di trasporto combinato a causa delle loro caratteristiche tecniche speciali (costruzione specifica) che li rendono adatti esclusivamente al trasporto di unità intermodali e ne complica l'uso per trasportare merci secondo le modalità applicate agli altri carri ferroviari.
- (46) Nella prassi la Commissione ha considerato l'aiuto di Stato per l'acquisto di attrezzatura progettata esclusivamente per il trasporto combinato ⁽⁸⁾, in particolare carri con tali caratteristiche specifiche ⁽⁹⁾, compatibile con il trattato. Inoltre, la Commissione ritiene necessario ⁽¹⁰⁾ modernizzare o rinnovare il materiale rotabile nel settore del trasporto ferroviario per impedire che la quota di mercato del trasporto ferroviario continui a calare rispetto ad altri modi di trasporto meno sostenibili e con un maggior impatto sull'ambiente.

6.3. Assenza di alterazione delle condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse

- (47) La Commissione ritiene che, in sintonia con la prassi consolidata ⁽¹¹⁾, limitando l'intensità dell'aiuto pianificato al 30 % assicurerà che le condizioni degli scambi non saranno alterate in misura contraria al comune interesse.

6.4. Conclusione: compatibilità a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE

- (48) La Commissione conclude quindi che l'aiuto per l'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare nel trasporto combinato oggetto della presente decisione può essere considerato compatibile con l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato sempre che non alteri le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'aiuto di Stato che la Repubblica ceca intende attuare con riferimento all'acquisto di determinati tipi di carri da utilizzare nel trasporto combinato è compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE.

L'esecuzione di tale aiuto è pertanto autorizzata.

Articolo 2

La Repubblica ceca è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 12 settembre 2007.

Per la Commissione

Jacques BARROT

Vicepresidente

⁽¹⁾ GU C 150 del 28.6.2006, pag. 35.

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

⁽³⁾ GU L 10 del 13.1.2001, pag. 33.

⁽⁴⁾ Cfr. in particolare la causa 730/79 *Philip Morris Holland BV contro Commissione delle Comunità europee*, Raccolta 1980, pag. 2671, punto 11; la causa C-53/00 *Ferring*, Raccolta 2001, pag. I-9067, punto 21, e la causa C-372/97 *Repubblica italiana contro Commissione delle Comunità europee*, Raccolta 2004, pag. I-3679, punto 44.

⁽⁵⁾ GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38.

⁽⁶⁾ Libro bianco «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», COM(2001) 370.

⁽⁷⁾ Accessibile alla pagina web seguente: http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf (punto 29).

⁽⁸⁾ Decisione della Commissione del 22 dicembre 2006, aiuto di Stato N 575/06 — *Italia* (GU C 139 del 23.6.2007, pag. 11); decisione della Commissione del 6 aprile 2006, aiuto di Stato N 132/05 — *Repubblica ceca* (GU C 150 del 28.6.2006, pag. 35); decisione della Commissione dell'8 settembre 2004, aiuto di Stato N 140/04 — *Austria* (GU C 126 del 25.5.2005, pag. 10); decisione della Commissione del 19 febbraio 2002, aiuto di Stato N 566/02 — *Belgio* (GU C 248 del 16.10.2003, pag. 3); decisione della Commissione dell'11 novembre 2003, aiuto di Stato N 134/01 — *Italia* (GU C 311 del 20.12.2003, pag. 18); decisione della Commissione del 24 luglio 2002, aiuto di Stato N 833/01 — *Italia* (GU C 242 dell'8.10.2002, pag. 8); decisione della Commissione del 22 ottobre 1997, aiuto di Stato N 79/97 — *Paesi Bassi* (GU C 377 del 12.12.1997, pag. 3); decisione della Commissione del 4 maggio 1999, aiuto di Stato C 21/98 — *Italia* (GU L 227 del 28.8.1999, pag. 12); decisione della Commissione del 21 dicembre 2000, aiuto di Stato N 508/99 — *Italia* (GU C 71 del 3.3.2001, pag. 21); decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, aiuto di Stato N 121/99 — *Austria* (GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2).

⁽⁹⁾ Decisione della Commissione del 27 febbraio 2002, aiuto di Stato C 644/01 — *Austria* (GU C 88 del 12.4.2002, pag. 16). Cfr. anche la decisione della Commissione del 12 settembre 2007, aiuto di Stato N 76/07 — *Austria*, non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

⁽¹⁰⁾ Decisione della Commissione del 20 dicembre 2006, aiuto di Stato C 46/04 (ex NN 65/04) — *Francia*, considerando 176 e 177 (GU L 112 del 30.4.2007, pag. 41).

⁽¹¹⁾ Cfr. decisione della Commissione del 22 dicembre 2006, aiuto di Stato N 575/06 — *Italia* — Regione Friuli Venezia Giulia — proroga del vigente regime di aiuti, autorizzato dalla Commissione, N 134/01 — *Italia* (Regione Friuli Venezia Giulia) disegno di legge regionale n. 106/1-A — Interventi per la realizzazione di infrastrutture e di servizi nel settore del trasporto delle merci, per la ristrutturazione dell'autotrasporto merci e per lo sviluppo del trasporto combinato (non ancora pubblicata); decisione della Commissione del 13 settembre 2006, aiuto di Stato N 196/06 — *Austria* — Orientamenti per gli aiuti a favore degli impianti di trasbordo nel trasporto intermodale (GU C 280 del 18.11.2006, pag. 3); decisione della Commissione del 6 aprile 2006, aiuto di Stato N 132/05 — *Repubblica ceca* (GU C 150 del 28.6.2006, pag. 35); decisione della Commissione del 25 gennaio 2006, aiuto di Stato N 247/04 — *Belgio* — Aiuto per il trasporto combinato in Vallonia (GU C 136 del 3.6.2005, pag. 43); decisione della Commissione del 25 gennaio 2006, aiuto di Stato N 160/05 — *Polonia* — Piano di aiuto per lo sviluppo di sistemi intermodali (GU C 272 del 9.11.2006, pag. 10); decisione della Commissione del 16 marzo 2005, aiuto di Stato N 238/04 — *Germania* — Regime di aiuto per il finanziamento di nuovi servizi di trasporto combinato (GU C 136 del 3.6.2005, pag. 43); decisione della Commissione del 19 febbraio 2002, aiuto di Stato N 566/02 — *Belgio* — Decisione del governo fiammingo sugli aiuti al trasporto combinato nel quadro della legislazione sullo sviluppo dell'economia (GU C 248 del 16.10.2003, pag. 3); decisione della Commissione del 9 dicembre 1998, aiuto di Stato N 598/98 — *Paesi Bassi* (GU C 29 del 4.2.1999, pag. 13); decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, aiuto di Stato N 121/99 — *Austria* (GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2); decisione della Commissione del 4 maggio 1999, aiuto di Stato N 508/99 — *Italia* — Provincia di Bolzano — Alto Adige — Criteri di applicazione delle misure di aiuto di cui alla legge provinciale n. 4 del 13 febbraio 1997 (GU C 71 del 3.3.2001, pag. 21); decisione della Commissione del 15 novembre 2000, aiuto di Stato N 755/99 — *Italia* — Provincia di Bolzano — Alto Adige — Norme per la promozione del trasporto combinato in ambito provinciale, L.P. 8/98 (GU C 71 del 3.3.2001, pag. 19).