

II

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 12 de Setembro de 2007

relativa ao regime de auxílios C 12/06 (ex N 132/05) que a República Checa tenciona conceder para apoiar o transporte combinado

[notificada com o número C(2007) 4134]

(Apenas faz fé o texto em língua checa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/182/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

1 de Dezembro de 2005, foi enviado um terceiro pedido de informações. As autoridades checas responderam por carta de 9 de Janeiro de 2006.

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 88.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as referidas disposições (1),

- (2) Por carta de 4 de Abril de 2006, a Comissão informou a República Checa de que havia decidido dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente a uma medida específica, ou seja, ao auxílio à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado, e não levantar objecções relativamente às restantes medidas de auxílio.

Considerando o seguinte:

- (3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* (2). A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta de 16 de Março de 2005, a Representação Permanente da República Checa notificou um regime de auxílios ao transporte combinado. O auxílio foi registado com o número N 132/05. Por carta de 19 de Maio de 2005, a Comissão pediu esclarecimentos complementares sobre o regime, tendo as autoridades checas respondido por carta registada na DG TREN em 11 de Julho de 2005. Em 14 de Junho de 2005, foi realizada uma reunião técnica entre as autoridades checas e os serviços da Comissão. Por carta de 5 de Setembro de 2005, foi enviado novo pedido de informações. As autoridades checas responderam por carta de 5 Outubro 2005. Em

- (4) A Comissão não recebeu quaisquer observações das partes interessadas sobre este assunto.

- (5) Por carta de 9 de Maio de 2006, as autoridades checas transmitiram à Comissão os seus comentários sobre a Decisão da Comissão de 4 de Abril de 2006.

- (6) Por carta de 1 de Fevereiro de 2007, as autoridades checas informaram a Comissão das alterações ao regime de auxílios notificado, na parte relativa à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado. Em 27 de Abril de 2007, as autoridades checas enviaram informações adicionais à Comissão. Por carta de 28 de Junho de 2007, as autoridades checas informaram a Comissão sobre as novas alterações ao regime na parte respeitante à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado.

2. DESCRIÇÃO DO REGIME DE AUXÍLIOS

2.1. Objectivo

- (7) O objectivo do regime é desenvolver o transporte combinado, de modo a permitir a transferência do tráfego rodoviário de mercadorias para outros modos de transporte. O regime é composto por um conjunto de subprogramas:
- a) Subprograma 1: Auxílio à construção, extensão e modernização dos terminais de transporte combinado existentes;
- b) Subprograma 2: Auxílio à aquisição de equipamento de transporte combinado — auxílios ao investimento;
- c) Subprograma 3: Auxílio à fase de arranque de novos corredores de transporte combinado.
- (8) O principal objectivo do regime é aumentar a utilização do transporte combinado não acompanhado, reforçando a sua competitividade.

2.2. Base jurídica

- (9) A base jurídica é a Resolução do Governo da República Checa sobre o enquadramento político para o desenvolvimento e o apoio ao transporte combinado no período 2006-2010.

2.3. Beneficiários

- (10) São beneficiários os operadores de transporte combinado, os operadores de transporte ferroviário de mercadorias e os operadores de terminais.
- (11) Todas as empresas comunitárias com sede social, agências, sucursais ou filiais na República Checa são elegíveis para efeitos dos auxílios.

2.4. Tipo de auxílio

- (12) O auxílio assumirá a forma de subvenção a fundo perdido.

O subprograma 2 prevê a concessão de auxílios ao investimento para aquisição de equipamento de transporte combinado, incluindo aquisição de certos tipos de vagões para o transporte combinado.

- (13) As medidas de auxílio incluídas nos subprogramas 1 e 3 e no subprograma 2, com excepção dos auxílios à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado, constavam da Decisão da Comissão, de 4 de Abril de 2006, que deu início ao procedimento de investigação. No que se refere às restantes medidas, excepto a aquisição de certos tipos de vagões para o transporte combinado, a Comissão havia decidido não levantar objecções. A presente decisão abrange, por conseguinte, apenas os auxílios à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado.
- (14) Na sua notificação, as autoridades checas consideram que esses vagões especiais não podem ser utilizados para realizar serviços ferroviários convencionais, mas única e exclusivamente para transportar unidades de transporte intermodal. Trata-se de vagões de construção especial, alterados apenas para o transporte de unidades intermodais de transporte, o que impossibilita a sua utilização no transporte de mercadorias que circulam em carruagens ferroviárias tradicionais — por exemplo, os vagões não têm fundo, paredes nem traves nas extremidades, mas estão equipados com peças de fixação (*twistlocks* — dispositivos de imobilização). A subvenção só abrangerá esses vagões especiais e o requerente tem de apresentar uma especificação precisa e utilizar esses vagões num novo corredor específico de transporte combinado. O principal objectivo do auxílio é garantir o número necessário de vagões para o corredor de transporte combinado respectivo ou para os «novos» sistemas de transporte combinado (por exemplo, adaptação de reboques rodoviários) que ainda nunca foram operados na República Checa. Será aplicado o mesmo princípio aos veículos rodoviários especiais destinados ao transporte combinado e o auxílio também abrangerá as unidades de transporte intermodal, com excepção dos contentores ISO.

2.5. Intensidade, orçamento e período de vigência

- (15) A intensidade do auxílio é de 30 % dos custos elegíveis.
- (16) Prevê-se um orçamento de 1 580 milhões de coroas checas (55 702 450 EUR) para todo o programa, no período de 2006-2010.

2.6. Procedimento

- (17) O procedimento de concessão do auxílio, a avaliação do projecto, a cumulação de auxílios e as medidas de controlo são exactamente as mesmas que as autorizadas pela Comissão na sua Decisão de 4 de Abril de 2006.

3. MOTIVOS DO INÍCIO DO PROCEDIMENTO DE INVESTIGAÇÃO FORMAL: DÚVIDAS MANIFESTADAS PELA COMISSÃO NO QUE RESPEITA À COMPATIBILIDADE COM O TRATADO DOS AUXÍLIOS À AQUISIÇÃO DE VAGÕES ESPECIAIS PARA O TRANSPORTE COMBINADO

- (18) No que respeita a esta parte específica do auxílio relativo a vagões especiais destinados ao transporte combinado, a Comissão manifestou dúvidas sobre a sua compatibilidade com o Tratado CE.
- (19) À luz da política da Comissão em matéria de promoção do transporte combinado, a medida em análise poderá ser considerada compatível com o n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE se, nomeadamente, for assegurado que os vagões cuja aquisição beneficia de auxílios apenas podem ser utilizados em operações de transporte combinado. Na fase de início do procedimento, a Comissão não dispunha de informações suficientes que lhe permitissem determinar peremptoriamente que os vagões podiam única e exclusivamente ser utilizados no quadro de um serviço de transporte combinado.
- (20) Em contrapartida, o auxílio concedido à aquisição de material circulante não exclusivamente dedicado ao transporte combinado só poderia ser declarado compatível no caso de os beneficiários do auxílio serem as pequenas ou médias empresas (PME). O n.º 5 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 70/2001 da Comissão, de 12 de Janeiro de 2001, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais a favor das pequenas e médias empresas⁽³⁾, permite conceder auxílios ao investimento em vagões para PME. Na prática, a intensidade do auxílio fixada pelo n.º 2 do artigo 4.º é de 15 % para as pequenas e de 7,5 % para as médias empresas. Para se aplicarem estas disposições, a Comissão solicitou a confirmação de que a medida prevista beneficiaria apenas as pequenas e médias empresas, no respeito dos limiares indicados.

4. OBSERVAÇÕES DA REPÚBLICA CHECA

A. Comentários sobre a decisão que dá início ao procedimento formal de investigação

- (21) Na sua carta de 9 de Maio de 2006, as autoridades da República Checa apresentaram as seguintes observações:

- (22) O auxílio proposto abrange a aquisição de vagões especiais destinados exclusivamente ao transporte combinado e que, atendendo ao seu desenho especial, não podem ser utilizados para outras operações de transporte ferroviário.
- (23) De acordo com o sistema internacional de marcação alfabética da UIC, estes vagões inserem-se na categoria «S» ou, eventualmente, «L». No caso da categoria «S», trata-se de vagões plataforma de bogie, de construção específica, enquanto que no caso da categoria «L» se trata de vagões plataforma com dois eixos, de construção específica. Os vagões destas categorias têm um desenho especial (construção específica), sendo exclusivamente adaptados para transportar unidades de transporte intermodal, o que impede a sua utilização para transportar mercadorias do mesmo modo que os outros vagões. A zona de carga dos vagões destas categorias compreende uma estrutura do tipo moldura com cavilhas de engate ou outros componentes ou dispositivos especiais essenciais à fixação e à movimentação das unidades de transporte intermodal. Como não dispõem de um chão completo, de paredes laterais ou fueiros ou de paredes de fundo, torna-se impossível fixar-lhes outros tipos de carga que não as unidades de transporte intermodal. Existe cerca de uma centena de tipos de vagões destas categorias na Europa.
- (24) O objectivo deste auxílio é assegurar a disponibilidade de vagões especiais para os novos corredores de transporte combinado ou para os «novos» sistemas de transporte combinado que, até à data, ou nunca foram explorados na República Checa (nomeadamente o transporte de semi-reboques rodoviários) ou o foram em pequena escala (nomeadamente o transporte de caixas móveis).
- (25) Os vagões especiais cuja aquisição será financiada por fundos públicos apenas poderão ser utilizados nos novos corredores de transporte combinado e nas condições previamente estabelecidas na resolução governamental mencionada no nono considerando. A subvenção poderá atingir um máximo de 30 % do custo total de aquisição. O Comité de Avaliação apreciará o número de vagões adquiridos, o montante da subvenção, o cumprimento das condições do programa e a qualidade do plano de exploração.
- (26) Durante determinado período, a intervalos regulares de três meses, o beneficiário transmitirá ao Ministério dos Transportes, nomeadamente, informações sobre a exploração do novo corredor e a utilização dos vagões adquiridos com a ajuda da subvenção. Além disso, a monitorização do Ministério dos Transportes assentará nos registos contabilísticos e inventário, bem como nos controlos físicos aleatórios aos vagões em causa.

- (27) A transformação destes vagões é difícil do ponto de vista técnico e extremamente cara. Além disso, implica a modificação da sua marcação, o que requer naturalmente a aprovação da Administração dos Caminhos-de-ferro, um organismo estatal checo. A transformação dos vagões constará também dos inventários que serão sujeitos a controlos pelo Ministério dos Transportes.
- (28) A República Checa acredita que o auxílio à aquisição de vagões das séries «L» ou «S» é compatível com o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, uma vez que a concepção destes vagões impede a sua utilização no transporte ferroviário convencional e que a sua transformação, além das dificuldades colocadas a nível técnico, é muito cara. O controlo da aplicação dos recursos financeiros assentará, em primeiro lugar, nas informações que o beneficiário é obrigado a transmitir ao Ministério dos Transportes, designadamente no que respeita à exploração dos novos corredores e à utilização dos vagões adquiridos com a subvenção e, em segundo, na verificação dos registos contabilísticos e do inventário do beneficiário, incluindo os controlos físicos aleatórios nesses vagões.

B. Alteração do regime de auxílios

- (29) Por carta de 1 de Fevereiro de 2007, as autoridades checas notificaram a Comissão de uma alteração ao regime em relação à intensidade dos auxílios à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado, tendo em vista a sua adaptação aos requisitos do Regulamento (CE) n.º 70/2001. Contudo, por carta de 28 de Junho de 2007, as autoridades checas informaram a Comissão da introdução de novas alterações ao regime no que respeita à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado, com vista a manter as disposições constantes da notificação inicial.

5. APRECIÇÃO DO AUXÍLIO

- (30) Salvo disposição em contrário do Tratado, conforme previsto no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, os auxílios concedidos pelos Estados-Membros ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência favorecendo certas empresas ou certas produções, são incompatíveis com o mercado comum na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- (31) No que respeita às condições de utilização dos recursos estatais, a medida prevista estabelece que os beneficiários seleccionados recebem uma contribuição pública. O Estado é responsável pela concessão dessas contribuições

financeiras. A Comissão conclui que a medida implica a utilização de recursos estatais.

- (32) No que respeita à vantagem económica selectiva, a medida de auxílio abrange apenas as empresas de transporte ferroviário que realizam operações de transporte combinado na República Checa. Logo, favorece certas empresas ou certas produções.
- (33) No que respeita à distorção da concorrência e das trocas comerciais entre Estados-Membros, se o auxílio concedido por um Estado-Membro reforçar a posição de uma empresa relativamente às suas concorrentes no comércio intracomunitário, considera-se que estas últimas são afectadas por esse auxílio ⁽⁴⁾
- (34) Desde 1 de Julho de 1993 que a Directiva 92/106/CEE do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativa ao estabelecimento de regras comuns para certos transportes combinados de mercadorias entre Estados-Membros ⁽⁵⁾ isentou as operações de transporte combinado referidas no seu artigo 1.º de todos os sistemas de quotas e de autorizações. A partir daí, as empresas foram progressivamente começando a exercer a actividade em diversos Estados-Membros e o comércio intracomunitário começou a desenvolver-se. A concorrência entre agentes económicos do sector do transporte combinado de mercadorias tem, por conseguinte, vindo a aumentar para além das fronteiras dos Estados-Membros. Devido à situação geográfica da República Checa, a concorrência entre operadores de transporte combinado dentro e fora do território deste Estado-Membro é relativamente mais apertada que noutras partes da Comunidade. A medida prevista apoiará os operadores de transporte combinado que exercem a sua actividade na República Checa em concorrência com outros operadores que desenvolvem a sua actividade nos Estados-Membros vizinhos. Logo, é susceptível de distorcer a concorrência e de afectar as trocas comerciais entre Estados-Membros.

- (35) Tendo em conta os factos referidos, a Comissão entende que o regime notificado implica a concessão de auxílios na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, estando, por conseguinte, em princípio, proibido em virtude desse artigo, salvo se puder ser considerado compatível com o mercado comum em virtude de determinadas derrogações previstas no Tratado ou no direito derivado.

6. AVALIAÇÃO DA COMPATIBILIDADE DO AUXÍLIO

- (36) Na ausência de disposições mais específicas, o regime notificado apenas poderá ser avaliado com base no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado.

- (37) Nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, podem ser considerados compatíveis com o mercado comum os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas actividades económicas ou regiões, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.

6.1. Objectivo de interesse comum

- (38) A Comunidade vem, desde há já algum tempo, adoptando uma política que visa a realização de um sistema de transportes intermodais equilibrado e a promoção da competitividade do transporte combinado relativamente ao modo rodoviário faz parte integrante dessa política. O objectivo da política de transportes combinados da União Europeia é realizar a transferência do modo rodoviário para outros modos de transporte.
- (39) Os instrumentos comunitários como a Directiva 92/106/CEE do Conselho visam explicitamente promover o desenvolvimento do transporte combinado, tal como confirmado no quarto considerando da mesma. O livro branco sobre a política de transportes ⁽⁶⁾ incentiva à utilização do caminho-de-ferro e de outros modos de transporte respeitadores do ambiente, de modo a tornarem-se alternativas competitivas ao transporte rodoviário de mercadorias.
- (40) As iniciativas políticas no domínio do transporte intermodal visam reduzir o peso do sector do transporte rodoviário de mercadorias na senda das conclusões do Conselho Europeu de Gotemburgo de Junho de 2001, o qual declarou que as medidas capazes de contribuir para a transferência modal do transporte rodoviário para modos mais respeitadores do ambiente estão no centro da política de transportes sustentáveis ⁽⁷⁾.
- (41) Além disso, actualmente, a indústria europeia mantém ou aumenta a competitividade da sua produção baseada na Europa em grande parte graças a uma logística avançada, à optimização da produção e distribuição e à criação de valor neste processo. Estas cadeias de abastecimento sofisticadas tornam-se cada vez mais vulneráveis, devido, por um lado, à menor fiabilidade e, por outro, aos custos mais elevados do transporte rodoviário de mercadorias. A logística intermodal terá, pois, de passar a constituir uma preocupação essencial da indústria europeia, se quisermos manter na Europa os factores de produção e os processos produtivos.

6.2. Necessidade e proporcionalidade do auxílio

- (42) O transporte intermodal é uma opção complexa, que congrega vários actores com modelos económicos diferentes, num ambiente fragmentado e em pequena escala, frequentemente com diversas culturas modais e separados

por fronteiras nacionais. A Comissão reconhece que cabe, em primeiro lugar, aos operadores melhorar a oferta de transporte intermodal num mercado de acesso livre e em que prevalecem as regras da livre concorrência e da oferta e da procura. No entanto, para aproveitar plenamente o potencial do transporte intermodal, deve ser incentivada a vontade de aceitar os riscos inerentes à transferência do modo rodoviário para modos alternativos.

- (43) Muitas empresas de transporte estão hoje a operar em mercados em plena reestruturação. As suas margens são fracas, o planeamento difícil e o futuro incerto. Por esse motivo, devem ser concebidos programas práticos de apoio, orientados para o mercado, a fim de ajudar o sector intermodal a tomar riscos e responder ao desafio de alcançar uma transferência modal sustentada e de grande amplitude, em conformidade com os objectivos estabelecidos no livro branco da Comissão de 2001.
- (44) O auxílio proposto visa a aquisição de vagões especiais para utilização exclusiva no transporte combinado e que, devido ao seu desenho especial, não podem ser utilizados para outros fins de transporte por caminho-de-ferro.
- (45) A Comissão considera que os esclarecimentos prestados pelas autoridades checas na sua carta de 9 de Maio de 2006, referidos nos considerandos 20 a 27 da presente decisão, indicam claramente que, atendendo ao seu desenho especial (construção específica), os vagões especiais se destinam unicamente a operações de transporte combinado, sendo exclusivamente adaptados para o transporte de unidades de transporte intermodal, o que dificulta a sua utilização no transporte de mercadorias do mesmo modo que os outros vagões.
- (46) A Comissão, com base na experiência adquirida, considerou o auxílio estatal à aquisição de equipamento exclusivamente concebido para o transporte combinado ⁽⁸⁾ nomeadamente de vagões nessas condições específicas ⁽⁹⁾ compatível com as regras do Tratado. Além disso, a Comissão considera que é necessário ⁽¹⁰⁾ modernizar ou renovar o material circulante no sector do transporte ferroviário, de modo a evitar uma nova descida da quota de mercado do transporte por caminho-de-ferro relativamente a outros modos de transporte menos sustentáveis e menos respeitadores do ambiente.

6.3. As condições das trocas comerciais não são alteradas de forma contrária ao interesse comum

- (47) Em conformidade com a prática estabelecida ⁽¹¹⁾, a Comissão considera que, se a intensidade do auxílio previsto for limitada a 30 %, as trocas comerciais não serão afectadas de maneira contrária ao interesse comum.

6.4. Conclusão: compatibilidade dos auxílios com o n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE

- (48) Por conseguinte, a Comissão conclui que o auxílio à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado em questão no âmbito do presente processo pode ser considerado compatível com o n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE, na medida em que não distorcerá as trocas comerciais de maneira contrária ao interesse comum,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O regime de auxílios estatais que a República Checa tenciona executar no que respeita à aquisição de certos tipos de vagões destinados ao transporte combinado é compatível com o mer-

cado comum nos termos do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado CE.

Por conseguinte, é autorizada a execução do referido regime de auxílios.

Artigo 2.º

A República Checa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 12 de Setembro de 2007.

Pela Comissão
Jacques BARROT
Vice-Presidente

⁽¹⁾ JO C 150 de 28.6.2006, p. 35.

⁽²⁾ Ver nota de pé-de-página 1.

⁽³⁾ JO L 10 de 13.1.2001, p. 33.

⁽⁴⁾ Ver, nomeadamente, Processo 730/79, *Philip Morris/Comissão*, Col. 1980, p. 2671, n.º 11; Processo C-53/00, *Ferring*, Col. 2001, p. I-9067, n.º 21; e Processo C-372/97, *Itália/Comissão*, Col. 2004, p. I-3679, n.º 44.

⁽⁵⁾ JO L 368 de 17.12.1992, p. 38.

⁽⁶⁾ Livro branco «A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», COM(2001) 370.

⁽⁷⁾ Consultar o seguinte endereço internet: http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/goteborg_concl_en.pdf (ponto 29).

⁽⁸⁾ Decisão de 22 de Dezembro de 2006, Processo N 575/06 — *Itália* (JO C 139 de 23.6.2007, p. 11); Decisão de 6 de Abril de 2006, Processo N 132/05 — *República Checa* (JO C 150 de 28.6.2006, p. 35); Decisão de 8 de Setembro de 2004, Processo N 140/04 — *Austria* (JO C 126 de 25.5.2005, p. 10); Decisão de 19 de Fevereiro de 2002, Processo N 566/02 — *Bélgica* (JO C 248 de 16.10.2003, p. 3); Decisão de 11 de Novembro de 2003, Processo N 134/01 — *Itália* (JO C 311 de 20.12.2003, p. 18); Decisão de 24 de Julho de 2002, Processo N 833/01 — *Itália* (JO C 242 de 8.10.2002, p. 8); Decisão de 22 de Outubro de 1997, Processo N 79/97 — *Países Baixos* (JO C 377 de 12.12.1997, p. 3); Decisão de 4 de Maio de 1999, Processo C 21/98 — *Itália* (JO L 227 de 28.8.1999, p. 12); Decisão de 21 de Dezembro de 2000, N 508/99 — *Itália* (JO C 71 de 3.3.2001, p. 21); e Decisão de 8 de Julho de 1999, Processo N 121/99 — *Austria* (JO C 245 de 28.8.1999, p. 2).

⁽⁹⁾ Decisão de 27 de Fevereiro de 2002, Processo C 644/01 — *Austria* (JO C 88 de 12.4.2002, p. 16). Ver também Decisão de 12 de Setembro de 2007, Processo N 76/07 — *Austria*, ainda não publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*.

⁽¹⁰⁾ Decisão de 20 de Dezembro de 2006, Processo C 46/04 (ex NN 65/04) — França, considerandos 176 e 177 (JO L 112 de 30.4.2007 p. 41).

⁽¹¹⁾ Decisão da Comissão, de 22 de Dezembro de 2006, Processo N 575/06 — *Itália* — *Região de Friuli-Veneza Giulia* — prorrogação do regime de auxílios em vigor N 134/01 — *Itália* — *Região de Friuli-Veneza Giulia* — Projecto de Lei n.º 06/1-A — Auxílio ao estabelecimento de infra-estruturas e serviços no sector dos transportes de mercadorias, à reestruturação do transporte rodoviário de mercadorias e ao desenvolvimento do transporte combinado (ainda não publicada); Decisão da Comissão, de 13 de Setembro de 2006, Processo N 196/06 — *Austria* — *Orientações para os auxílios no domínio dos sistemas de transbordo no sector do transporte intermodal* (JO C 280 de 18.11.2006); Decisão de 6 de Abril de 2006, Auxílio estatal N 132/05 — *República Checa* (JO C 150 de 28.6.2006, p. 35); Decisão da Comissão, de 25 de Janeiro de 2006, Processo N 247/04 — *Bélgica* — Auxílio ao transporte combinado na Região da Valónia (JO C 136 de 3.6.2005, p. 43). Decisão da Comissão, de 25 de Janeiro de 2006, N 160/05 — *Polónia* — Regime de apoios ao desenvolvimento de sistemas intermodais (JO C 272 de 9.11.2006, p. 10). Decisão da Comissão, de 16 de Março de 2005, Processo N 238/04 — *Alemanha* — Regime de auxílios ao financiamento de novas linhas de transporte combinado (JO C 136 de 3.6.2005, p. 43). Decisão da Comissão, de 19 de Fevereiro de 2002, N 566/02 — *Bélgica* — Decisão do Governo da Flandres relativa a auxílios ao transporte combinado no contexto da legislação de desenvolvimento económico (JO C 248 de 16.10.2003); Decisão da Comissão, de 9 de Dezembro de 1998, Processo N 598/98 — *Países Baixos* (JO C 29 de 4.2.1999, p. 13). Decisão da Comissão, de 8 de Julho de 1999, Processo N 121/99 — *Austria* (JO C 245 de 28.8.1999, p. 2). Decisão da Comissão, de 4 de Maio de 1999, Processo N 508/99 — *Itália* — *Província de Bolzano-Alto Adige* — Lei n.º 4/97 (JO C 71 de 3.3.2001, p. 21). Decisão da Comissão, de 15 de Novembro de 2000, Processo N 755/99 — *Itália* — *Província de Bolzano-Alto Adige* — Lei n.º 8/98 (JO C 71 de 3.3.2001, p. 19).