STATE AID — CZECH REPUBLIC

State aid No C 12/2006 (ex N 132/2005)

Aid scheme to support combined transport

Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty

(2006/C 150/05)

(Text with EEA relevance)

By means of the letter dated 4 April 2006 reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified Czech Republic of its decision to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty concerning part of the abovementioned aid/measure.

The Commission decided not to raise any objections to certain other aid/measure, as described in the letter following this summary.

Interested parties may submit their comments on the aid/measure in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A
Building/Office DM 28 6/109
B-1049 Brussels
Fax No: (32-2) 296 41 04

These comments will be communicated to Czech Republic. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

TEXT OF SUMMARY

PROCEDURE

With letter dated 16.3.2005 the Czech Permanent Representation notified an aid scheme to support combined transport. With letter dated 16.3.2005 the Czech Permanent Representation notified an aid scheme to support combined transport. The aid was registered on 16.3.2005 under N 132/2005. With letter of 19.5.2005 the Commission asked further questions regarding this scheme to which the Czech authorities replied by letter registered by DG TREN on 11.7.2005. A technical meeting between the Czech authorities and the Commission services took place on 14.6.2005. A second request of information was sent by letter dated on 5.9.2005. The reply to this request was sent by the Czech authorities by letter dated on 5.10.2005. A third request of information was sent by letter on 1.12.2005. The reply to this request was sent by the Czech authorities by letter dated on 9.1.2006

DESCRIPTION OF THE MEASURE/AID IN RESPECT OF WHICH THE COMMISSION IS INITIATING THE PROCEDURE

Beneficiaries will be combined transport operators, railway hauliers and operators of terminals. All large, small and medium-sized enterprises are eligible. All EU companies having registered offices, agencies, branches or subsidiaries in the Czech Republic will have access to the aid. Beneficiaries will be combined transport operators, railway hauliers and operators of terminals. All large, small and medium-sized enterprises are eligible. All EU companies having registered offices, agencies, branches or subsidiaries in the Czech Republic will have access to the aid.

The expected budget for the period 2006 — 2010 is CZK 1 580 million (EUR 55 702 450).

The legal basis is Draft Resolution of the Government of the Czech Republic on the framework policy for the development of, and support for combined transport in the 2006-2010 period.

The aim of the scheme is to develop combined transport in order to achieve a traffic shift from freight road transport to other modes of transport. The scheme should mainly increase the use of unaccompanied combined transport by improving its competitiveness.

The measures envisaged by the Czech Republic are the following: Aid for the construction, extension and modernisation of existing combined transport terminals, aid for the acquisition of combined transport equipment and investment grants and finally aid for the start-up phase of new combined transport routes.

As regards the aid for the acquisition of combined transport equipment and investment grants one of the measures notified concern the aid for the purchase of special wagons for the use of combined transport. In the notification the authorities of the Czech Republic consider that these special wagons cannot be used for traditional railway services, but exclusively and only for the transport of intermodal transport units. These wagons have a special construction, modified only for the transport of intermodal transport units, which makes it impossible to use these wagons for carrying goods carried by traditional railway cars — for example, the wagons do not have a floor, sidings or end boards, but are equipped with fixing pieces (twistlocks).

The subsidy will only be provided for these special railway wagons and the applicant must provide their precise specification and use them for a specific new combined transport line. The principal objective of the support is to secure the necessary number of railway wagons for the respective combined transport line, or the railway wagons for the 'new' combined transport systems (e.g. preparation of road trailers), which have not been operated in the Czech Republic so far. The same principle will be used also for the special road vehicles for combined transport, and the support will be also extended to inter-modal transport units with the exception of ISO containers.

The aid intensity will be up to 50 % of the total cost for infrastructure aid, 30 % of the total costs for the acquisition of combined transport equipment and the start-up phase of new combined transport routes.

ASSESSMENT OF THE MEASURE/AID

According to Article 87(1) of the EC-Treaty, any aid granted by a Member State which distorts or threatens to distort competition shall be incompatible with the common market, in so far as it affects trade between Member States, save as otherwise provided for in the Treaty. Under the proposed scheme, the selected beneficiaries receive State contributions to costs arising from the transport of goods in combined transport while other undertakings, national or from other Member States, being active in the same area do not get such contributions. In view of the above, the Commission finds that the notified aid scheme involves aid within the meaning of Article 87(1) and is hence, in principle, prohibited unless it may be deemed compatible with the common market by virtue of any of the exemptions provided for in the Treaty or secondary legislation.

Article 87(3)(c) states that aid to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas may be considered to be compatible with the common market where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest. The development of combined transport and of activities that contribute to reduce road congestion are therefore in the common interest within the meaning of Article 87(3)(c) of the Treaty. Article 87(3)(c) of the Treaty is thus the appropriate legal basis to analyse the notified aid scheme.

The Commission has doubts whether the aid for the purchase of certain types of wagons for the use of combined transport can be declared compatible with the Treaty. Particular attention must be given to the possibility to authorise State aid to rolling stocks, in particular in consideration of the risk that, depending on the nature of the assets in question, such aid might be equivalent to operating aid, to which the Commission has a particularly restrictive.

On he other hand, in light of the Commission policy encouraging combined transport, the measure could be found compatible on the basis of Article 87.3(c) if, in particular it were ensured that such wagons can only be used for combined transport operations and not normal railway transport despite the declarations of Czech authorities. At the present stage, the Commission has no sufficient information available in order to definitively establish that such wagons can only and exclusively be used in the framework of a combined transport service.

Alternatively, aid granted for the acquisition of rolling stock not exclusively dedicated to combined transport could be declared compatible if the beneficiaries of the aid were only small or medium enterprises. Article 4.5 of the Commission Regulation (EC) No 70/2001 of 12.1.2001 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to small and medium-sized enterprises [1] allows aid investment on railway wagons for SMEs. In particular, the aid intensity fixed by Article 4.2 is 15 % for small and 7,5 % for medium-sized enterprises. In order to apply these provisions, the Commission would need to have the confirmation that this measure would only be benefit small and medium-size enterprises and within these thresholds.

In accordance with Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, all unlawful aid can be subject to recovery from the recipient.

TEXT OF LETTER

„Komise by ráda informovala Českou republiku, že se po prozkoumání informací poskytnutých orgány České republiky ohledně výše uvedené podpory/opatření rozhodla zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES, pokud jde o investiční podporu pro železniční vozy, které mají být použity v kombinované dopravě, a nevznést vůči žádné z částí oznámeného opatření námitky.

1. **Postup**

1. Dopisem ze dne 16. března 2005 oznámilo Stále zastoupení České republiky program podpory kombinované dopravy. Dne 16. března 2005 byla podpora zaevidována pod číslem N 132/2005.

2. V dopise ze dne 19. května 2005 položila Komise v souvislosti s tímto programem další otázky a orgány České republiky na ně odpověděly dopisem, který GŘ TREN zaevidovalo dne 11. července 2005.

[1] OJ L 10, 13.1.2001, p. 33.

3. Dne 14. června 2005 se konala technická schůzka s orgány České republiky a útvary Komise.

4. Druhá žádost o informace byla zaslána dopisem ze dne 5. září 2005. Orgány České republiky na tuto žádost odpověděly dopisem ze dne 5. října 2005. Třetí žádost o informace byla zaslána dopisem ze dne 1. prosince 2005. Orgány České republiky na tuto žádost odpověděly dopisem ze dne 9. ledna 2006.

2. **Popis programu**

2.1 *Cíl*

5. Cílem programu je rozvinout kombinovanou dopravu, a přesunout tak přepravu nákladu ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy. Tento program by měl především posílit využívání nedoprovázené kombinované dopravy zlepšením její konkurenceschopnosti.

Právní základ

6. Návrh usnesení vlády České republiky ke koncepci rozvoje a podpory kombinované dopravy pro období 2006 až 2010 (dále jen ‚návrh usnesení').

2.2 *Příjemci podpory*

7. Příjemci podpory budou provozovatelé kombinované dopravy, železniční dopravci a provozovatelé překladišť. Způsobilé jsou všechny velké, malé a střední podniky.

8. K podpoře mají přístup všechny společnosti v EU, které mají sídlo, agentury, pobočky nebo dceřiné společnosti v České republice.

2.3 *Druh a míra podpory*

9. Podpora se uskuteční formou nevratných dotací.

***Podprogram 1:* Podpora na výstavbu nových, rozšíření a modernizaci stávajících překladišť kombinované dopravy**

10. Dotovaná překladiště musí být veřejná a dostupná na základě nediskriminačního přístupu všem zúčastněným provozovatelům a uživatelům.

11. Mezi uznatelné náklady patří:

— získání pozemků, pokud jsou bezprostředně nutné pro technologii překládky a s tím související dopravu,

— opatření v oblasti infrastruktury, která jsou na těchto pozemcích nutná pro překládku, případně stanovená právními předpisy [včetně ADR ([2]), RID ([3]) a ADN ([4])],

— pozemní stavby, pokud jsou potřebné k rozvoji činností souvisejících s provozováním překladiště,

— mechanismy a technická zařízení pro překládku.

12. Podporovat lze rovněž náklady na nové překládací mechanismy, které nahrazují překládací mechanismy ve stávajících překladištích kombinované dopravy po uplynutí doby jejich životnosti, pokud je nezbytnost jejich podpory zvlášť prokázána. Při stanovení výše příspěvku se bere v úvahu zůstatková hodnota každého nahrazovaného mechanismu.

13. Míra podpory dosáhne nejvýše 65 % uznatelných nákladů dotovaného záměru, avšak nejvýše 50 % celkové výše vzniklých nákladů.

14. Podmínkou pro poskytnutí podpory je, že financování investičního záměru není pouze pro soukromý kapitál rentabilní a poskytnutí investiční dotace nevede k narušení hospodářské soutěže. Příjemce podpory musí provozovat uvedené zařízení po dobu nejméně 15 let při výši podílu příspěvku nad 50 % uznatelných nákladů, po dobu nejméně 10 let při výši podílu příspěvku mezi 30 % až 50 % z celkových investičních nákladů a po dobu nejméně 5 let při výši podílu příspěvku méně než 30 % z celkových investičních nákladů.

15. Příjemce podpory je povinen na stavební práce a dodávky vypsat výběrové řízení. Výběr dodavatele zakázky týkající se podporovaného záměru musí příjemce podpory provést v souladu se zákonem č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou č. 240/2004 Sb., o informačním systému o zadávání veřejných zakázek a metodách hodnocení nabídek podle jejich ekonomické výhodnosti.

16. Příjemci podpory musí svěřit správu infrastruktury třetím osobám pouze na základě zadávacího řízení v souladu se zákonem č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách. Do uvedeného zákona byly provedeny příslušné právní předpisy Společenství týkající se této oblasti ([5]).

17. V České republice jsou překladiště kombinované dopravy ve vlastnictví soukromých společností. V současné době je provozováno osm překladišť kombinované dopravy. Nejvýznamnějšími překladišti z hlediska objemu překládky jsou Mělník, Praha-Uhříněves, Praha-Žižkov, Želechovice-Lípa. V ostatních překladištích (Lovosice, Přerov) jsou objemy překládky poměrně nízké a v přístavních překladištích (Děčín, Ústí nad Labem) představují téměř nulové hodnoty – v roce 2004 bylo po vnitrozemských vodních cestách v rámci kombinované dopravy přepraveno 240 TEU, tj. přibližně 2 000 t nákladu.

([2]) Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 77/2004 Sb.m.s, ve znění pozdějších předpisů, kterým se vyhlašují opravy ‚Přílohy A – Všeobecná ustanovení a ustanovení týkající se nebezpečných látek a předmětů' a ‚Přílohy B – Ustanovení o dopravních prostředcích a o přepravě' Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR).

([3]) Vyhláška č. 53/1962 Sb., ministra dopravy a spojů ze dne 1. června 1962 o změně Přílohy 1 (Předpisy o látkách a předmětech vyloučených z přepravy nebo připuštěných k přepravě za zvláštních podmínek – RID) k Mezinárodní úmluvě o přepravě zboží po železnicích (CIM), ve znění pozdějších předpisů.

([4]) Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách – Dohoda ADN, sjednaná v Ženevě dne 26. května 2000 (dosud nebyla ratifikována).

([5]) Směrnice Rady 71/304/EHS, směrnice Rady 89/665/EHS, směrnice Rady 92/13/EHS, směrnice Rady 92/50/EHS, směrnice Rady 93/36/EHS, směrnice Rady 93/37/EHS, směrnice Rady 93/38/EHS, směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/52/ES, směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/4/ES.
V současné době se připravuje nový zákon o veřejných zakázkách, který je ve fázi druhého čtení v Poslanecké sněmovně. Do uvedeného zákona budou provedeny tyto směrnice: směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES.

18. Překladiště Praha-Žižkov ukončí zanedlouho provoz, neboť se nachází v hustě obydlené části hlavního města.

19. Žádné ze stávajících překladišť nesplňuje požadavky podle Dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC) ([6]). Ve většině případů nelze srovnávat infrastrukturu kombinované dopravy České republiky s infrastrukturou sousedních zemí, zejména Rakouska a Německa.

20. Slovensko, vzniklé po rozdělení bývalého Československa, je v podobné situaci jako Česká republika. V žádné ze sousedních zemí (Polsku, Rakousku, Slovensku, Německu) se v bezprostřední blízkosti hranic České republiky překladiště nenacházejí.

***Podprogram 2:* Podpora pořízení vybavení pro kombinovanou dopravu – investiční příspěvky.**

Investiční příspěvky slouží k pořízení speciálních zařízení (vybavení), zejména pro inovační technická řešení, která jsou žádoucí pro zaváděcí fázi nových linek kombinované dopravy. Uznatelné investiční náklady jsou uvedeny v příloze 2 návrhu usnesení.

21. Uznatelné položky budou určeny výhradně pro kombinovanou dopravu:

Uznatelné investiční náklady na pořízení:

— speciálních drážních vozidel a plavidel vnitrozemské vodní dopravy, určených pro kombinovanou dopravu a k nim vázaných překládacích mechanismů,

— Nákup posunovacích lokomotiv nepatří do uznatelných nákladů.

— Speciální železniční vozy určené výhradně k použití v kombinované dopravě. Ve svém oznámení uvádějí orgány České republiky, že tyto speciální železniční vozy nemohou být použity pro tradiční železniční služby, nýbrž výhradně a pouze pro přepravu intermodálních přepravních jednotek. Tyto železniční vozy mají speciální konstrukci uzpůsobenou pouze pro přepravu intermodálních přepravních jednotek, a proto nemohou být použity pro přepravu zboží, které přepravují tradiční železniční vozy. Vozy například nemají podlahu, boční či čelní stěny, avšak jsou vybaveny fixačními prvky (šroubové uzávěry). Dotace budou poskytnuty pouze na tyto speciální železniční vozy a žadatel musí předložit jejich přesnou specifikaci a využívat je pro konkrétní novou linku kombinované dopravy. Hlavním cílem podpory je zajistit nezbytný počet železničních vozů pro příslušnou linku kombinované dopravy nebo železniční vozy pro ‚nové' systémy kombinované dopravy (např. příprava silničních přípojných vozidel), které dosud nejsou v České republice provozovány. Stejná zásada se uplatní také v případě speciálních silničních vozidel pro kombinovanou dopravu a podpora se bude také týkat intermodálních přepravních jednotek s výjimkou ISO-kontejnerů.

— Náklady na úpravu plavidel pro účely kombinované dopravy. Renovace plavidel se bude provádět v souladu s klasifikačními kritérii a pod dohledem uznávané klasifikační organizace, a to včetně zkoušení renovovaného plavidla loděnicí, kterou schválí uznávaná klasifikační organizace.

— inovačních systémů zpracování informací, které mají doklad o technické shodě a jsou povoleny pro provoz pro účely kombinované dopravy.

Uznatelné provozní náklady:

— náklady související s použitím infrastruktur železniční dopravy;

— pronájem a odpisy přepravních jednotek, zejména výměnných nástaveb a kontejnerů (mimo ISO-kontejnery) a silničních návěsů umožňujících vertikální překládku, určených pro kombinovanou dopravu;

— pronájem a odpisy drážních vozidel (lokomotiv, nákladních vozů) a plavidel vnitrozemské vodní dopravy, určených pro kombinovanou dopravu;

— získání odborné způsobilosti osob přímo se podílejících na daném projektu kombinované dopravy;

— informační opatření, jejichž pomocí jsou v rámci daného záměru potenciální uživatelé informováni o nových nabídkách služeb kombinované dopravy.

22. Míra podpory dosáhne nejvýše 30 % z celkových nákladů na pořízení vybavení pro kombinovanou dopravu.

***Podprogram 3:* Podpora zaváděcí fáze nových linek kombinované dopravy**

23. Cílem tohoto opatření je zavést kontinentální linky kombinované dopravy, a nabídnout tak alternativu k přímé silniční dopravě a zároveň zmírnit hospodářská rizika přímo související s provozem nových linek kombinované dopravy. Kontinentálními linkami se rozumí linky, které vyžadují svoz a rozvoz nákladu na obou koncích linky. Linkou kombinované dopravy se rozumí pravidelné spojení mezi několika místy, určené pro zásilky kombinované dopravy, včetně s tím spojených služeb.

24. Podmínkou pro poskytnutí podpory je, že se jedná o kombinovanou dopravu provozovanou na území České republiky. Předmětem podpory budou vnitrostátní i mezinárodní linky. U mezinárodních linek se podpora poskytne pouze na vzdálenost na území České republiky za předpokladu, že linka má začátek nebo konec v České republice. Na tranzitní linky lze poskytnout podporu pouze v případě, že linka má pravidelnou zastávku na území České republiky pro nakládku či vykládku zásilek kombinované dopravy.

25. Dotace jsou zejména určeny na podporu kontinentálních linek kombinované dopravy. Tento podprogram však neumožňuje poskytnutí dotací na linky vedoucí do přístavů v Severním moři, do kterých již vedou linky kombinované dopravy z České republiky.

26. K využití podpory musí žadatel prokázat, že linka má příznivý vliv na přesun ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí a že je záměr v dlouhodobém časovém horizontu životaschopný a rentabilní.

([6]) Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC) v rámci EHK OSN stanoví právní rámec pro rozvoj infrastruktury a služeb mezinárodní kombinované dopravy, zejména infrastruktury a služeb kombinované silniční a železniční dopravy, a pro zlepšení jejich efektivity. Dohoda AGTC vstoupila v platnost dnem 20. října 1993.

27. Pokud ve stanovené době nebude dosaženo stanovených cílů, nebo rentability podporované linky kombinované dopravy bude dosaženo před uplynutím stanovené doby, zastaví se poskytování podpory.

28. Dotace lze poskytovat nejvýše po dobu tří let od zahájení provozu linky a může činit nejvýše 30 % z uznatelných nákladů.

29. Každá dotovaná linka kombinované dopravy bude hodnocena a průběžně monitorována v souladu s podmínkami stanovenými v programu. Každou žádost posoudí hodnotící komise v souladu se stanovenými kritérii. Žádost musí také uvádět očekávaný přínos záměru oproti stávajícímu stavu, tj. s ohledem na silniční dopravu, a popis dopadu na stávající linky kombinované dopravy. Zejména se vypracuje metodika podobná metodice užívané pro projekt převodu na jiný druh dopravy podle projektu Marco Polo.

30. Uznatelné náklady jsou stanoveny v příloze 2 návrhu usnesení a popsány v bodu 21. Pro podprogram 3 je podpora poskytována formou hrazení prokazatelné ztráty provozované linky – systémového neinvestičního příspěvku.

2.4 *Rozpočet a doba trvání*

31. Očekávaný rozpočet na období 2006 – 2010 činí 1 580 milionů Kč (55 702 450 EUR).

2.5 *Postup*

32. Hodnocení předložených žádostí o podporu provádí mezirezortní komise. Ministr dopravy jmenuje členy komise, složené ze zástupců ministerstva dopravy, financí, ministerstva pro místní rozvoj, životního prostředí a Svazu dopravy České republiky. Příjemce podpory musí postupovat v souladu se zákonem č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou č. 240/2004 Sb., o informačním systému o zadávání veřejných zakázek a metodách hodnocení nabídek podle jejich ekonomické výhodnosti.

Žádosti musí splňovat tyto podmínky:

Pro podprogram 1:

33. Důvodová zpráva, členěná na:

— popis současného stavu,

— zdůvodnění potřeby uskutečnění opatření,

— popis navrhovaných variant,

— porovnání stávající a budoucí dopravní situace, předpokládaný přepravený objem v tunách, tuno-kilometrech, zásilkách a přepravních jednotkách,

— předpokládaný přínos záměru,

— provozní technologii,

— stavebně-technický program,

— popis, resp. zdůvodnění jednotlivých částí zařízení,

— popis vlivu na ostatní stávající překladiště kombinované dopravy (pokud jde o záměr v blízkosti státní hranice, je potřebné zohlednit i vliv na překladiště v sousedním státě).

Pro podprogramy 2 a 3:

34. Podpora záměru nesmí vést k narušení hospodářské soutěže mezi nesilničními druhy dopravy. Podmínkou získání podpory je, že zaváděcí fáze linky kombinované dopravy je nerentabilní. Naproti tomu je nutno prokázat, že po ukončení podpory bude provoz linky rentabilní.

35. Je nutno uvést předpokládaný přínos záměru ve srovnání se stávající situací, zákaznický potenciál, dopad na konkurenční služby.

36. V krátkém popisu záměru v žádosti je nutné shrnout podstatu obsahu záměru, jakož i důvody, proč se má realizovat, a dále uvést efekty (přínosy) záměru vedoucí ke zlepšení konkurenceschopnosti kombinované dopravy oproti stávajícímu stavu. Při žádosti o podporu pro zavedení technické inovace je potřebné přiložit povolení pro uvedení příslušných zařízení do provozu.

37. Z podkladů musí vyplývat, jaký zákaznický potenciál se otevírá tímto záměrem. Zde je nutno identifikovat okruh uživatelů při zavedení záměru, jakož i předpokládané prognózy plánovaného převedení přepravy ze silniční dopravy na kombinovanou dopravu. Žadatel musí předložit základní data, na základě kterých bude možné zkontrolovat skutečně dosažené přínosy záměru.

38. Dále je nutno zhodnotit působení záměru na konkurenční služby. Sem patří jak současné relace, tak i stávající technické a technologické systémy kombinované dopravy. V této souvislosti je nutno prokázat, že záměr povede k převedení přepravy ze silniční dopravy na dopravu železniční nebo vnitrozemskou vodní a že nedojde k narušování stávající nabídky kombinované dopravy.

39. Podnikatelský záměr je nutno předložit pro časové období, které o 12 měsíců přesahuje dobu trvání požadované podpory. Z podnikatelského záměru musí vyplývat výše plánovaných nákladů a výnosů za každý rok plánované podpory i doba, ve které bude dosaženo hospodářské rentability záměru. Vývoj výnosů by měl obsahovat i vazbu na plánovanou linku kombinované dopravy ve vztahu k obvyklým cenám silniční dopravy. Od toho je nutno odvíjet výši požadované podpory. Pokud jsou pro záměr k dispozici další finanční zdroje, musí být uvedeny. V rizikové analýze je nutné prokázat, jak se promítnou změněné rámcové podmínky na úspěchu záměru, jakož i potřebu podpory. Subjekty, které výlučně nepodnikají v kombinované dopravě, musí vést průkazné oddělené účetnictví.

2.6 *Hodnocení záměru*

40. V článku 10 návrhu usnesení je stanoven postup hodnocení záměru. Schvalovací instituce stanoví výzvou termín podání žádostí pro příslušný rok. Ve výzvě zveřejní, mimo podmínky uvedené v tomto programu, další podrobnosti upřesňující program v příslušném roce.

41. Žadatel o podporu doručí schvalovací instituci v termínu daném výzvou žádost o poskytnutí podpory včetně požadovaných příloh. Mezirezortní komise na základě posouzení úplnosti žádosti včetně příloh a vyhodnocení kritérií uvedených v příloze 5 návrhu usnesení ‚Kontrolní list hodnocení záměru' vybere konkrétní příjemce podpory a doporučí výši příspěvku.

42. Kritéria stanovená v příloze 5 se mimo jiné týkají relevance a kvality záměru včetně slučitelnosti záměru s dopravní politikou Společenství a České republiky, politiky životního prostředí, příznivého dopadu v kombinované dopravě, pokud jde o zvýšení objemu přepravy přepravních jednotek přepravovaných ročně, příznivého vlivu na modalsplit, technické úrovně projektu a případných multiplikačních efektů. Hodnocení také přihlíží k hodnocení žadatelů a horizontálním cílům jako nediskriminace.

43. Schvalovací instituce vydá vybraným žadatelům ‚Rozhodnutí o registraci záměru', což je považováno za odsouhlasení daného záměru k podpoře. V tomto rozhodnutí si současně může vyžádat doplnění (upřesnění) příloh dle podmínek programu.

44. Žadatel, který obdržel Rozhodnutí o registraci záměru, doručí do stanoveného termínu žádost o vydání ‚Rozhodnutí o účasti státního rozpočtu na financování záměru' včetně požadovaných příloh dle čl. 8 návrhu usnesení. Pokud žadatel toto ve stanoveném termínu nedodá, vystavuje se nebezpečí, že mu bude registrace zrušena.

45. Schvalovací instituce po kontrole úplnosti a správnosti všech podkladů od žadatele vydá ‚Rozhodnutí o účasti státního rozpočtu na financování záměru'.

2.7 *Kontrolní opatření*

46. Majetek, který je pořízen z poskytnutého příspěvku, nesmí být po stanovenou dobu převeden příjemcem podpory na jiného majitele nebo dán za předmět zástavy. Výjimku tvoří případy, kdy příjemce podpory převede majetek pořízený se státní účastí na nabyvatele, který převezme zabezpečování služby kombinované dopravy v rozsahu, který byl smluvně ujednán se schvalovací institucí při rozhodování o podpoře, a tuto skutečnost příjemce podpory prokazatelně zdokladuje.

47. Příjemci podpory podléhají kontrole ze strany příslušných orgánů. Ministerstvo dopravy bude také čtvrtletně kontrolovat, zda jsou dodržovány podmínky pro provozní dotaci.

48. Příjemce podpory použije podporu pouze k účelu, na který byla poskytnuta.

49. V případě, že podpora nebyla použita k účelu, na který byla poskytnuta, případně nebyly dodrženy rozhodující projektované parametry a podmínky programu, které budou jmenovitě uvedeny v ‚Rozhodnutí o účasti státního rozpočtu na financování záměru', vystavuje se příjemce podpory sankcím podle odst. 3, § 44, zákona č. 218/2000 Sb.

50. Užití podpory podléhá kontrole ze strany schvalovací instituce a dalších orgánů státní správy (finanční orgány, NKÚ, atd.).

51. Co se týče dotací na výstavbu nebo rozšíření překladišť, pokud budou pozemky, objekty a zařízení vyřazeny z provozu před uplynutím stanovené doby, určeny pro jiný účel nebo prodány, je nutné finanční prostředky získané z veřejných rozpočtů na nákup pozemků vrátit státu. Pro zbývající část příspěvku platí, že po odpočtu ceny za získání pozemků ji příjemce podpory musí vrátit ve výši odpovídající podílu doby provozování a stanovené doby. Zbývající část příspěvku na překládací mechanismy se musí vrátit ve výši odpovídající podílu mezi dobou, po kterou byly používány, a stanovenou dobou jejich životnosti.

2.9 *Kumulace*

52. Podporu nelze kumulovat s místními, regionálními nebo státními dotacemi.

3. **Posouzení režimu podpory**

53. Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou podpory poskytované státem, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž, neslučitelné se společným trhem, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, nestanoví-li tato smlouva jinak. V rámci navrhovaného režimu dostávají vybraní příjemci podpory státní příspěvek na náklady související s přepravou zboží v kombinované dopravě, zatímco jiné podniky, vnitrostátní nebo podniky z jiných členských států, které působí ve stejné oblasti, takový příspěvek nedostávají.

54. Zvláště když podpora poskytovaná členským státem posiluje postavení určitého podniku ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují na trhu v rámci Společenství, musí se mít za to, že posledně jmenované podniky jsou touto podporou ovlivněny ([7]). V tomto případě oznámené opatření posiluje postavení podniků, které jsou příjemci podpory, ve srovnání s jinými podniky působícími v rámci trhu Společenství.

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

55. V tomto ohledu je skutečnost, že hospodářský sektor byl na úrovni Společenství liberalizován, prvkem, který může sloužit ke stanovení toho, zda má podpora reálný nebo potenciální vliv na hospodářskou soutěž a na obchod mezi členskými státy ([8]). Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy ([9]) osvobodila od 1. července 1993 operace kombinované dopravy uvedené v článku 1 ([10]) od všech kvót a povolení.

56. Kromě toho není nutné, aby byl podnik, který je příjemcem podpory, zapojen do obchodu v rámci Společenství. Podpora, kterou členský stát podniku poskytne, může pomoci zachovat nebo zvýšit jeho činnost na domácím trhu, a v důsledku toho mají podniky usazené v jiných členských státech méně příležitostí proniknout na trh dotčeného členského státu ([11]). Nadto může posílení podniku, který dosud do obchodu v rámci Společenství nebyl zapojen, dostat tento podnik do postavení, které mu umožní proniknout na trh jiného členského státu.

57. S ohledem na výše zmíněné skutečnosti Komise shledala, že oznámený režim podpory představuje podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1, a je proto v zásadě zakázán, pokud by ovšem nebyl považován za slučitelný se společným trhem na základě kterékoliv z výjimek ustanovených ve Smlouvě nebo v sekundárních právních předpisech.

3.1 *Výjimka pro opatření podpory*

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

59. Společenství již určitou dobu prosazuje politiku dosažení vyváženého intermodálního dopravního systému a podpora konkurenceschopnosti kombinované dopravy vůči dopravě silniční je nedílnou součástí této politiky. Cílem politiky ES v oblasti kombinované dopravy je přesunout přepravu nákladu ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy.

60. O podporu rozvoje kombinované dopravy se snaží nástroje Společenství jako například směrnice Rady 92/106/EHS. Bílá kniha o dopravní politice ([12]) vyzývá k využívání železniční dopravy a dalších druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, aby se staly konkurenceschopnými alternativami silniční přepravy.

61. Jak se uvádí v navrhovaném nařízení, které se týká programu Marco Polo ([13]), představuje intermodální doprava komplexní alternativu dopravy, do které jsou zapojeni různí účastníci s různými obchodními strukturami. Tento dopravní trh je roztříštěný a malý a je často ještě rozdělen upřednostňováním různých druhů dopravy a odlišnými vnitrostátními strukturami.

62. Komise uznává, že zlepšit intermodální dopravu v rámci trhů, na které je volný přístup a kde převažují pravidla volné hospodářské soutěže, poptávky a nabídky, je v první řadě úkol hospodářských subjektů. Pro úplné uvolnění potenciálu intermodální dopravy je však třeba podpořit ochotu vzít na sebe rizika spojená s přechodem ze silniční dopravy na alternativní způsoby.

63. Kromě toho je zaměření na intermodální alternativy také ve stále větší míře odůvodněno následujícími skutečnostmi: Evropský průmysl si udržuje anebo zvyšuje konkurenceschopnost své výroby se sídlem v Evropě v převážné míře díky moderní logistice, optimalizaci výroby a odbytu a vytváření hodnot v procesu. Tyto sofistikované zásobovací řetězce jsou stále citlivější na klesající spolehlivost a rostoucí náklady silniční dopravy. Evropský výrobní průmysl bude proto muset intermodální logistice věnovat hlavní pozornost.

64. Mnoho dopravních společností mimo to působí v současnosti na trzích, které procházejí celkovou restrukturalizací, s čímž souvisejí nízké marže a obtížnost plánování. Proto se musí vytvořit praktické a tržně orientované podpůrné programy s cílem pomoci dopravnímu odvětví převzít rizika a reagovat na výzvu dosáhnout udržitelného a rozsáhlého přechodu na jiný druh dopravy v souladu s cíli vytyčenými v Bílé knize Komise z roku 2001. Rozvoj kombinované dopravy a činností, které přispívají ke snížení dopravního přetížení silnic je proto ve společném zájmu ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

65. Jelikož neexistuje žádné konkrétnější ustanovení, lze oznámený režim podpory posoudit pouze na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

([8]) Viz věc C-409/00 *Španělsko* v. *Komise* [2003] Sb. rozh. s. I-1487, bod 75.

([9]) Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

([10]) ‚1. Tato směrnice se vztahuje na operace kombinované dopravy, aniž je dotčeno nařízení (EHS) č. 881/92 (5).
Pro účely této směrnice se "kombinovanou dopravou" rozumí přeprava zboží mezi členskými státy, kdy nákladní automobil, přívěs, návěs s tahačem i bez tahače, výměnná nástavba nebo kontejner o délce 20 a více stop využívá v počátečním a konečném úseku cesty silnici a ve zbývajícím úseku železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu nebo námořní dopravu, pokud tento úsek přesahuje vzdálenost 100 km vzdušnou čarou, a kdy počáteční nebo konečný úsek silniční dopravy je na cestě:
— mezi místem nakládky zboží a nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce v případě počátečního úseku a mezi nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce zboží a místem vykládky zboží v případě konečného úseku nebo,
— v okruhu, který nepřesahuje 150 km vzdušnou čarou od vnitrozemského nebo námořního přístavu nakládky nebo vykládky.‘

([11]) V této oblasti viz zejména věc C-310/99 *Itálie* v. *Komise* [2002] Sb. rozh. s. I-2289, bod 84.

([12]) Bílá kniha *Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout*. KOM(2001) 370.

([13]) Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se stanoví druhý program ‚Marco Polo‘ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí (‚Marco Polo II‘), KOM(2004)478 v konečném znění.

66. V této souvislosti je třeba splnit tři podmínky, aby mohla být státní podpora prohlášena za slučitelnou se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c). Podpora musí být nezbytná, přiměřená a nesmí měnit podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

Podprogram 1: infrastruktura

Nezbytnost

67. Vysoké náklady na rozvoj překladišť kombinované dopravy jsou jedním z hlavních důvodů, proč se nestaví žádná nová překladiště, nebo se jich staví jen nedostatečný počet. Pokud by infrastruktura kombinované dopravy nebyla spolufinancována veřejným sektorem, soukromé hospodářské subjekty by do této infrastruktury za normálních podmínek neinvestovaly, neboť její životaschopnost nelze bez státního financování zaručit ([14]). Tyto důvody také objasňují, proč v České republice nebylo za posledních 12 let postaveno žádné překladiště. Bez životaschopných překladišť nemůže být kombinovaná doprava efektivně provozována.

68. Poskytnutí dotací na výstavbu nových, rozšíření a modernizací stávajících překladišť kombinované dopravy proto urychlí rozvoj intermodální dopravy v České republice. Dostupnost vhodné infrastruktury v odvětví kombinované dopravy je nezbytným předpokladem pro rozvoj služeb v tomto odvětví za účelem omezení silniční dopravy. Ze srovnání cen intermodální dopravy s jinými druhy dopravy vyplývá, že tento druh dopravy není v současnosti schopen silniční dopravě konkurovat. Důvodem jsou dodatečné náklady, které vznikají provozovatelům intermodální dopravy.

69. Komise se domnívá, že v zájmu zajištění intermodálního a trvale udržitelného dopravního systému pro budoucnost je třeba dát přednost investicím do infrastruktury, neboť tento druh dopravy vyžaduje nákladné specializované vybavení, kterého by nebylo zapotřebí, kdyby zboží bylo přepravováno po silnici. Poskytnutím příspěvku na náklady na tyto objekty může kombinovaná doprava finančně konkurovat dopravě silniční.

70. Dále je třeba vzít v potaz, že jednak žádné ze stávajících překladišť nesplňuje parametry podle dohody AGTC, jednak není infrastruktura kombinované dopravy v České republice srovnatelná s infrastrukturou v sousedních zemích, zejména v Rakousku a Německu.

([14]) Viz Skupina na vysoké úrovni pro financování projektů transevropské dopravní sítě v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru, závěrečná zpráva, květen 1997, bod 25 a násl.; viz též rozhodnutí Komise ze dne 22. prosince 1998, N 517/98 – *Spojené království*, poznámka pod čarou č. 12.

71. Plánovaný program je proto považován za nezbytný pro povzbuzení investic a pro realizaci záměrů na podporu kombinované dopravy v České republice.

Přiměřenost a nediskriminace

72. Podpora je přístupná nediskriminačně, jelikož Program podpory stanoví, že dotaci mohou obdržet všechny podniky z EU se sídlem, zastoupením, pobočkou nebo dceřiným podnikem v České republice. Dodržování rovného přístupu k dotacím bude kontrolovat Ministerstvo dopravy.

73. Výběrové řízení popsané v oddíle 2.5 je v návrhu usnesení jasně vysvětleno. Jak vyplývá z článku 6 až 9 návrhu usnesení, zahrnuje také kvantitativní prvky. Díky tomu získává výběrové řízení nezbytnou transparentnost. Při hodnocení popsaném v oddíle 2.6 se bude postupovat podle přílohy 5 návrhu usnesení, která se týká zejména relevance a kvality záměru.

74. V případě porušení těchto podmínek musí být dotace vrácena.

75. Komise závěrem poznamenává, že maximální výše dotace je stanovena na 50 % celkových investičních nákladů, což je v souladu s praxí Komise ([15]).

76. Vzhledem k tomu, že jsou záměry vybírány na základě kvalitativních kritérií a že je podpora omezena na 50 %, má Komise za to, že je podpora přiměřená.

Absence narušení podmínek obchodu v rozporu se společným zájmem

77. Za prvé, v žádné ze sousedních zemí (Polsku, Rakousku, Slovensku, Německu) se v bezprostřední blízkosti hranic České republiky překladiště nenacházejí. Za druhé, cílem dotyčného programu je zlepšit infrastrukturu kombinované dopravy v České republice. V současnosti připadají s ohledem na význam překládaných objemů v úvahu pouze čtyři překladiště, z nichž jedno brzy ukončí provoz. Dotyčný program bude nediskriminačně přístupný pro všechna uvedená překladiště za účelem zlepšení jejich infrastruktury, budou-li splněny všechny podmínky.

([15]) Rozhodnutí Komise ze dne 14. září 2000, N 208/2000 – *Nizozemsko (SOIT)*, Úř. věst. C 315, 4.11.2000; rozhodnutí Komise ze dne 15. listopadu 2000, N 755/99 – *Itálie (provincie Bolzano – zákon č. 8/1998)*, Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 19; rozhodnutí Komise ze dne 21. prosince 2000, N 815/A/99 – *Itálie (region Piemont)*, Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 20; rozhodnutí Komise ze dne 3. října 2002, N 406/02 Směrnice na podporu kombinované dopravy, Úř. věst. C 88, 12.4.2002, s. 16.

78. Aby byly zajištěno, že podmínky obchodu nebudou nepatřičně narušovány, musí dále podnikatelský záměr, který má žadatel předložit, zahrnovat analýzu možných vlivů na trh a popis vlivu na ostatní stávající překladiště kombinované dopravy (pokud jde o záměr v blízkosti státní hranice, je zapotřebí zohlednit i vliv na překladiště v sousedním státě). Tyto informace zohlední příslušné orgány při rozhodování.

79. Komise se proto domnívá, že obchod mezi členskými státy nebude narušen způsobem odporujícím společnému zájmu.

80. Komise proto došla k závěru, že navrhovaná opatření podpory uvedená v podprogramu 1 lze považovat za slučitelná se Smlouvou o ES v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

Podprogram 2: vybavení pro kombinovanou/intermodální dopravu

81. a) *Pokud jde o opatření zahrnutá v podprogramu 2, s výjimkou podpory na nákup některých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu.* Vybavení k překládce je nezbytné pro hladké fungování řetězce kombinované dopravy. Náklady, které vznikají při překládce, tvoří celých 30 % nákladů řetězce intermodální dopravy. Státní podpora pro vybavení k překládce proto pomáhá snižovat systémové náklady na kombinovanou dopravu, čímž zlepšuje její konkurenční postavení vůči dopravě silniční. Má se za to, že míra podpory stanovená pro toto vybavení v rámci tohoto programu je v souladu s praxí Komise v této oblasti ([16]).

82. Kromě toho budou financovány pouze jednotky kombinované dopravy, nikoli standardní námořní kontejnery, které jsou většinou používány při přepravě, kterou nelze definovat jako kombinovanou dopravu.

83. Komise má za to, že plánovaná míra podpory ve výši 30 % přispěje v souladu se zavedenou praxí k rozvoji daného odvětví a nezmění podmínky obchodu tak, aby to bylo v rozporu se společným zájmem.

84. Komise proto došla k závěru, že navrhovaná opatření podpory uvedená v podprogramu 2 lze s výjimkou opatření uvedených v odstavci b) považovat za slučitelná se Smlouvou o ES v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud nenaruší podmínky obchodu způsobem odporujícím společnému zájmu.

85. *Inovační systémy zpracování informací pro kombinovanou dopravu* jsou rovněž zásadním předpokladem pro úspěch kombinované dopravy. Silniční dopravce může prostřednictvím řidiče nákladní vozidla a jeho mobilního telefonu snadno sledovat dálkovou silniční dopravu po celé Evropě. Provozovatel kombinované dopravy by však musel sledovat kontejner a železniční vůz. Při tomto sledování je třeba vzít v potaz různé, někdy málo kompatibilní informační systémy používané několika provozovateli v různých členských státech. Počáteční investice do těchto elektronických systémů pro kombinovanou dopravu jsou proto mnohem vyšší než investice nutné pro srovnatelnou silniční dopravu.

86. Má se za to, že míra podpory stanovená pro toto vybavení v rámci dotyčného programu je v souladu s praxí Komise v této oblasti ([17]). Komise usuzuje, že plánovaná míra podpory ve výši 30 % přispěje k rozvoji daného odvětví a nezmění podmínky obchodu tak, aby to bylo v rozporu se společným zájmem.

87. Komise shledává, že tyto investice neovlivňují obchod tak, aby to bylo v rozporu se společným zájmem. Spadá tedy do oblasti působnosti čl. 87 odst. 3 písm. b) Smlouvy ([18]).

88. *Pokud jde o informační opatření,* pomocí kterých jsou potenciální uživatelé informováni o nových nabídkách služeb kombinované dopravy, v rámci daného záměru, domnívá se Komise, že poskytování dotací na tato informační opatření motivuje hospodářské subjekty k provádění činností prospěšných pro kombinovanou dopravu, které by bez státní podpory neuskutečnily.

89. Komise došla v předchozích rozhodnutích ([19]) k závěru, že jestliže záměry na výstavbu a přizpůsobení překladišť a nákup specifického vybavení lze prohlásit za slučitelné se společným trhem, lze za slučitelnou prohlásit i podporu na pomocné činnosti související s těmito záměry.

([16]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 9. prosince 1998, N 598/98 – *Nizozemsko*, Úř. věst. C 29, 4.2.1999, s. 13; rozhodnutí Komise ze dne 8. července 1999, N 121/99 – *Rakousko*, Úř. věst. C 245, 28.8.1999, s. 2; rozhodnutí Komise ze dne 4. května 1999 – *Itálie*, Úř. věst. L 227, 28.8.1999, s. 12; rozhodnutí Komise ze dne 21. prosince 2000, N 508/99 – *Itálie-Bolzano-Alto Adige – zákon č. 4/97*, Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 21.

([17]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 9. prosince 1998, N 598/98 – *Nizozemsko*, Úř. věst. C 29, 4.2.1999, s. 13; rozhodnutí Komise ze dne 8. července 1999, N 121/99 – *Rakousko*, Úř. věst. C 245, 28.8.1999, s. 2; rozhodnutí Komise ze dne 4. května 1999, C 21/98 – *Itálie*, Úř. věst. L 227, 28.8.1999, s. 12; rozhodnutí Komise ze dne 21. prosince 2000, N 508/99 – *Itálie-Bolzano-Alto Adige – zákon č. 4/97*, Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 21; rozhodnutí Komise ze dne 15. listopadu 2000, N 755/99 – *Itálie-provincie Bolzano – Alto Adige – zákon č. 8/98*, odstavec 28, Úř. věst. C 71, 3.3.2001,
s. 19; rozhodnutí Komise ze dne 8. září 2004, N 140/04 – *Rakousko*, odstavec 3, Úř. věst. C 126, 25.5.2005, s. 10; rozhodnutí Komise N 566/02 *Belgie*, odstavec 34, dosud nezveřejněno; rozhodnutí Komise N 238/04 – *Německo*, odstavec 62, Úř. věst. C 136, 3.6.2005, s. 43; rozhodnutí Komise N 833/01 *Itálie – samosprávná provincie Trento*, odstavec 41; rozhodnutí Komise N 134/01 *Itálie - Friuli-Venezia-Giulia*, odstavec 67, Úř. věst. C 311, 2003; rozhodnutí Komise ze dne 2. dubna 2005, 496/03 – *Itálie*, odstavec 27, dosud nezveřejněno; rozhodnutí Komise ze dne 25. ledna 2006, N 160/05 – *Polsko*, odstavec 27, dosud nezveřejněno; rozhodnutí Komise ze dne 26. října 1999, N 293/99 – *Belgie (VIK)*, Úř. věst. C 55, 26.2.2000, s. 11.

([18]) Viz předcházející poznámka pod čarou.

([19]) N 121/99 – Rakousko – Směrnice na podporu kombinované dopravy – rozhodnuto 7. července 1999; rozhodnutí Komise ze dne 25. ledna 2006, N 160/05 – *Polsko*, odstavec 32, dosud nezveřejněno.

90. *Pokud jde o získávání odborné způsobilosti* osob přímo se podílejících na daném záměru v oblasti kombinované dopravy, má Komise za to, že navrhovaná opatření týkající se vzdělávání lze považovat za obecné vzdělávání podle definice v čl. 2 písm. e) nařízení Komise (ES) č. 68/2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na podpory na vzdělávání ([20]). V zájmu zlepšení konkurenceschopnosti kombinované dopravy musejí být pracovníci poskytovatelů služeb kombinované dopravy řádně vzděláváni ve využívání stále dokonalejší a složitější technologie používané v daném odvětví. Tato podpora je sice částečně věnována na získání znalostí potřebných pro činnosti v kombinované dopravě, avšak takto nabyté znalosti a schopnosti jsou plně přenositelné do ostatních podniků nebo pracovních oborů. Znalosti o intermodálních technologiích totiž mohou být využity pro práci v různých druzích dopravy, například v železniční dopravě a vnitrozemské plavbě, a rovněž v celém odvětví logistiky či v odděleních logistiky v dalších odvětvích služeb a výroby. Přenositelnost těchto znalostí neustále roste díky postupující standardizaci a konvergenci informačních technologií.

91. Plánovaná míra podpory ve výši 30 % pro činnosti v oblasti vzdělávání se nachází v rámci limitů stanovených pro opatření týkající se obecného vzdělávání v čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 68/2001. Dotyčné opatření, jehož cílem je podpora získávání odborné způsobilosti pracovníků, se vztahuje pouze na náklady, které jsou v čl. 4 odst. 7 nařízení (ES) č. 68/2001 považovány za přípustné náklady. Komise poznamenává, že podporu poskytnutou na základě návrhu usnesení nelze kumulovat s dalšími místními, regionálními či státními podporami, které jsou v souladu s článkem 6 nařízení (ES) č. 68/2001. Dotyčné opatření je navíc v souladu s předchozími rozhodnutími přijatými Komisí ([21]). Dotyčné opatření lze proto považovat za slučitelné se společným trhem.

92. b) Pokud jde o *podporu na nákup některých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu*, Komise má pochybnosti o slučitelnosti tohoto druhu podpory se Smlouvou ([22]).

Podprogram 3: zavádění

93. Bílá kniha o dopravní politice ([23]) vyzývá k využívání železniční dopravy a dalších druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, aby se staly konkurenceschopnými alternativami silniční nákladní dopravy.

94. Intermodální politika představuje iniciativu zaměřenou na snížení tlaku v odvětví silniční nákladní dopravy a je v souladu se závěry Evropské rady, která na zasedání v Göteborgu v červnu 2001 prohlásila, že opatření, která pomáhají převedení ze silniční dopravy na druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí, jsou jádrem politiky trvale udržitelné dopravy.

95. Komise poznamenává, že podpora na financování nových služeb kombinované dopravy představuje provozní podporu, které je v zásadě neslučitelná se Smlouvou ([24]). Tato podpora může být povolena pouze jako mimořádné opatření ([25]).

96. Komise se proto musí přesvědčit, že toto opatření nevede k narušení obchodu tak, aby to bylo v rozporu se společným zájmem, i když je cíl plánované podpory v souladu s politikou Komise k dosažení lepšího rozložení mezi jednotlivými druhy dopravy. Proto je třeba prověřit, zda jsou splněny požadavky čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

Nezbytnost podpory zaváděcí fáze

97. Jak bylo uvedeno v 55. až 58. bodě odůvodnění, je politikou Komise podporovat intenzivnější využívání železnice při přepravě zboží, a to i prostřednictvím kombinované dopravy.

98. V předmětném případě přispěje plánovaná veřejná podpora oznámeného programu ke snížení hospodářských rizik, která bezprostředně souvisí s provozem nové služby kombinované dopravy, a vytvoří tedy motivaci pro hospodářské subjekty, aby do těchto služeb investovaly. Cílem podpory je snížit hospodářské riziko související se zavedením nových služeb kombinované dopravy na území České republiky a zajistit alternativy k trasám silniční dopravy. Linky kombinované dopravy mohou být efektivní pouze v těch směrech, kde jsou koncentrovány dopravní toky, přičemž určitou dobu trvá, než se nová linka kombinované dopravy na trhu uchytí. Komise shledává, že tento cíl spadá do působnosti její politiky podpory kombinované dopravy a snižování dopravního přetížení silnic.

99. Žadatelé však musí také poskytnout důkazy o budoucí rentabilitě služby bez veřejných dotací. V této souvislosti budou podpořeny pouze záměry, u nichž se předpokládá, že budou po zaváděcí fázi o délce trvání nejvýše tří let rentabilní, přičemž podpora je časově omezena na dobu těchto počátečních tří let.

([20]) Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 20; nařízení ve znění nařízení Komise (ES) č. 363/2004 ze dne 25. února 2004.

([21]) Rozhodnutí Komise ze dne 15. listopadu 2000, N 755/99 – *Itálie-provincie Bolzano-Alto Adige – zákon č. 8/98*, odstavec 28, Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 36; rozhodnutí Komise ze dne 8. září 2004, N 140/04 – *Rakousko*, odstavec 3, Úř. věst. C 126, 25.5.2005, s. 37; rozhodnutí Komise ze dne 2. dubna 2005, 496/03 – *Itálie*, odstavec 58, dosud nezveřejněno.

([22]) Viz následující oddíl 4.

([23]) Bílá kniha ‚Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout', KOM(2001) 370.

([24]) Viz zejména rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES v případech C 2/97 ze dne 20. ledna 1997 (Úř. věst. C 93, 22.3.1997) a C 21/98 ze dne 4. května 1999 (Úř. věst. C 227, 28.8.1999).

([25]) Viz Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí (Úř. věst. C 72, 10.3.1994); Pokyny Společenství k vnitrostátní regionální podpoře (Úř. věst. C 74, 10.3.1998); Pokyny Společenství pro státní podporu v zemědělském odvětví (Úř. věst. C 28, 1.1.2000).

100. Stanovená hodnotící kritéria jsou dále transparentní a zaručují nediskriminační přístup k opatření podpory. Bude rovněž zajištěno, že podporované záměry přispějí ke skutečnému snížení silniční dopravy a ke zlepšení efektivity dopravy intermodální.

101. Komise proto zastává názor, že podpora je v tomto případě nezbytná k dosažení cíle spočívajícího v podpoře životaschopných služeb kombinované dopravy.

Přiměřenost

102. Výše dotace, která má být poskytnuta, je omezena na nejvýše 30 % provozních nákladů nové přepravní služby a může být poskytována pouze během prvních tří let.

103. Komise poznamenává, že tyto hodnoty odpovídají hodnotám stanoveným pro finanční pomoc Společenství v rámci programu Marco Polo.

104. Plánovaná míra a doba trvání podpory je dále v souladu se stávající praxí Komise ([26]).

105. Komise došla k závěru, že plánovaná výše a doba trvání dotace je v tomto případě přiměřená na to, aby hospodářské subjekty motivovala k zahájení nových služeb kombinované dopravy, s ohledem na hospodářská rizika, která jsou s těmito druhy dopravy neoddělitelně spojena.

106. Žadatel musí prokázat dlouhodobou rentabilitu záměru. V této souvislosti je stanovena klesající výplata dotací během tříletého období provozní podpory. Zároveň musí žadatel prokázat příznivý vliv provozu linky kombinované dopravy, tj. skutečnost, že část dopravy bude i po ukončení podpory převedena ze silniční dopravy na druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí.

Absence narušení podmínek obchodu v rozporu se společným zájmem

107. V současnosti nejsou v České republice provozovány téměř žádné služby kombinované dopravy, a možný dopad na obchod by proto byl pouze omezený. Hlavním cílem tohoto programu je zavést kontinentální linky kombinované dopravy, a nabídnout tak alternativu k přímé silniční dopravě. V současnosti neexistují v České republice žádné kontinentální linky, a konkurenční prostředí v tomto odvětví kombinované dopravy tudíž nemůže být narušeno. Tento podprogram navíc neumožňuje poskytnutí dotací na linky vedoucí do přístavů v Severním moři, do kterých již vedou linky kombinované dopravy z České republiky.

108. Komise proto došla k závěru, že navrhovaná opatření podpory uvedená v podprogramu 3 lze považovat za slučitelná se Smlouvou o ES v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud nenaruší podmínky obchodu způsobem odporujícím společnému zájmu.

4. **Pochybnosti Komise, pokud jde o slučitelnost se Smlouvou v případě podpor na speciální železniční vozy pro kombinovanou dopravu**

109. Komise má pochybnosti o tom, zda lze podporu na nákup některých typů železničních vozů pro kombinovanou dopravu prohlásit za slučitelnou se Smlouvou. Možnosti schválit státní podporu na kolejová vozidla je třeba věnovat zvláštní pozornost, zejména s ohledem na riziko, že tato podpora může v závislosti na povaze dotčeného majetku odpovídat provozní podpoře, k níž je Komise zvláště restriktivní.

110. S ohledem na politiku Komise v oblasti podpory kombinované dopravy by však opatření mohlo být považováno za slučitelné na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, zejména pokud by bylo kromě prohlášení českých orgánů zajištěno, že tyto vozy lze použít pouze k provozu kombinované dopravy, a nikoli k běžné železniční dopravě. V této fázi nemá Komise k dispozici dostatek informací, aby mohla s konečnou platností určit, zda tyto vozy lze používat pouze a výhradně v rámci služby kombinované dopravy.

111. Podporu na nákup kolejových vozidel, která nejsou vyhrazena výlučně pro kombinovanou dopravu, by jinak bylo možné prohlásit za slučitelnou, pokud by příjemci této podpory byly pouze malé či střední podniky. V čl. 4 odst. 5 nařízení Komise (ES) č. 70/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory malým a středním podnikům ([27]) se povoluje podpora investic do železničních vozů pro MSP. Míra podpory stanovená v čl. 4 odst. 2 přitom činí 15 % v případě malých a 7,5 % v případě středních podniků. K uplatnění těchto ustanovení by Komise potřebovala ujištění o tom, že by na toto opatření měly nárok pouze malé a střední podniky v rámci uvedených procentuálních prahů.

([26]) N 206/2003 – Spojené království – Grant pro vodní nákladní dopravu (WFG) – rozhodnutí Komise ze dne 20. dubna 2004; N 810/02 – Itálie – Program podpory pro železniční nákladní dopravu – článek 38 zákona č. 166 ze dne 1. srpna 2002 – rozhodnutí Komise ze dne 10. prosince 2003; C 65/2000 – Francie – Podpora na zavádění námořních linek na krátkou vzdálenost – rozhodnutí Komise z února 2002; N 238/2004 Německý režim podpory na financování nového provozu kombinované dopravy, Úř. věst. C 136, 3.6.2005, s. 43.

([27]) Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 33.

5. **Rozhodnutí**

112. Komise se proto rozhodla:

— vyzvat Českou republiku postupem podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES, aby podala své připomínky a poskytla veškeré informace, které by mohly pomoci vyhodnotit danou investiční podporu na železniční vozy, které mají být použity v kombinované dopravě;

— považovat zbývající část oznámených opatření podpory za slučitelné se Smlouvou na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES a nevznášet námitky.

113. S ohledem na výše uvedené úvahy vyzývá Komise Českou republiku postupem podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES, aby podala své připomínky a poskytla veškeré informace, které by mohly pomoci vyhodnotit danou podporu/opatření, do jednoho měsíce od obdržení tohoto dopisu. Komise vyzývá orgány Vaší země, aby kopii tohoto dopisu neprodleně zaslaly potenciálnímu příjemci podpory.

114. Komise by ráda České republice připomněla, že čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES má odkladný účinek, a ráda by ji upozornila na článek 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999, který stanoví, že veškerou protiprávní podporu musí příjemce navrátit.

115. Komise tímto Českou republiku upozorňuje, že uvědomí zainteresované strany zveřejněním tohoto dopisu a jeho stručného shrnutí v *Úředním věstníku Evropské unie*. Uvědomí také zainteresované strany ze států ESVO, které jsou signatáři Dohody o EHP, zveřejněním oznámení v dodatku EHP *Úředního věstníku Evropské unie* a bude informovat Kontrolní úřad ESVO zasláním kopie tohoto dopisu. Všechny tyto zainteresované strany budou vyzvány, aby podaly své připomínky do jednoho měsíce od data zveřejnění daného dopisu či oznámení.“