

Sdělení Komise kterým se stanoví pokyny ke státní podpoře doplňující financování Společenstvím pro zahájení mořských dálnic

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 317/08)

ÚVOD

1. Bílá kniha „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout se“ z roku 2001 ⁽¹⁾ zavedla pojem „mořské dálnice“ jako vysoce kvalitní dopravní služby založené na pobřežní plavbě. Mořské dálnice se skládají z infrastruktury, zařízení a služeb v přinejmenším dvou členských státech. Účelem mořských dálnic je převést významnou část nákladní dopravy ze silnic na moře. Jejich úspěšné zavedení pomůže dosáhnout dvou hlavních cílů evropské dopravní politiky, tedy snížení dopravního přetížení na silnicích a omezení dopadu nákladní dopravy na životní prostředí. Přezkum bílé knihy v polovině období ⁽²⁾ poukazuje na zhoršení problému dopravního přetížení silnic, který stojí Společenství 1 % HDP, i hrozbu, kterou pro cíle z Kjóta představují emise skleníkových plynů z dopravy, a znovu potvrzuje význam mořských dálnic.

DOPLŇUJÍCÍ STÁTNÍ PODPORA PRO PROJEKTY „MOŘSKÝCH DÁLNIC“ PROGRAMU MARCO POLO II

2. Kapitola 10 Pokynů Společenství pro státní podporu námořní dopravě ⁽³⁾ za jistých podmínek umožňuje podporu na zahájení činnosti pro nové nebo zlepšené dopravní služby pobřežní plavby s maximální dobou trvání tři roky a s maximální mírou 30 % provozních nákladů a 10 % investičních nákladů.
3. Druhý program „Marco Polo“ (dále jen „Marco Polo II“), který byl zaveden nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 ze dne 24. října 2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“) a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 1382/2003 ⁽⁴⁾, je jedním ze dvou nástrojů financování Společenstvím, které přímo a výslovně podporují mořské dálnice, a to jako jednu z pěti akcí, které jsou podporovány za účelem zamezení dopravy na silnicích nebo jejího převedení ze silniční na jiný druh dopravy. Marco Polo II podporuje v rámci mořských dálnic hlavně služby. Podpora se přiděluje prostřednictvím každoročních výzev k předkládání návrhů adresovaných subjektům v odvětví. Přidělovaná finanční podpora je omezena granty dostupnými na základě programu Marco Polo. Finanční prostředky na mořské dálnice lze rovněž poskytovat prostřednictvím regionální politiky.
4. Podle čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 1692/2006 jsou „akce mořských dálnic“ v rámci programu Marco Polo II za jistých podmínek způsobilé pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím s maximální mírou 35 % celkových nákladů na zavedení a provozování dopravní služby a s maximální dobou trvání 60 měsíců, jak je stanoveno v příloze I sloupci B bodě 1 písm. a) a bodě 2 písm. a).
5. V článku 7 nařízení (ES) č. 1692/2006 se uvádí: *Finanční pomoc Společenství pro akce, na něž se program vztahuje, nevylučuje, aby těmito akcím byla poskytnuta státní podpora na celostátní, regionální nebo místní úrovni, je-li tato podpora slučitelná s pravidly pro státní podpory stanovenými Smlouvou a je-li v rámci úhrnných limitů stanovených v příloze I pro každý druh akce.*
6. Podle článku 7 nařízení (ES) č. 1692/2006 proto orgány členských států mohou doplňovat financování Společenstvím přidělením svých vlastních finančních prostředků na projekty vybrané podle kritérií a postupů stanovených v uvedeném nařízení, a to v mezích stropů stanovených v uvedeném nařízení. Účelem článku 7 nařízení (ES) č. 1692/2006 je umožnit, aby podniky, které mají zájem o projekt,

⁽¹⁾ KOM(2001) 370.

⁽²⁾ KOM(2006) 314 v konečném znění: Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu: Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent. Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období.

⁽³⁾ Sdělení Komise C(2004) 43 (Úř. věst. C 13, 17.1.2004, s. 3.).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 328, 24.11.2006, s. 1.

mohly počítat s předem určenou částkou veřejných finančních prostředků bez ohledu na jejich původ. Může se skutečně stát, že finanční prostředky Společenství přidělené nařízením (ES) č. 1692/2006 nepostačují na to, aby byla všem vybraným projektům poskytnuta maximální možná podpora. Pokud je v daném roce předložen velký počet způsobilých projektů, mohou být některým projektům přiděleny omezené částky finančních prostředků Společenství. Třebaže velký počet vybraných projektů by byl příznakem úspěchu programu Marco Polo II, úspěch by byl ohrožen, kdyby příslušné podniky stáhly své návrhy projektů nebo kdyby byly odrazeny od jejich předložení v budoucnu kvůli nedostatku veřejných finančních prostředků, které jsou nezbytné pro zahájení příslušných služeb. Stanovení předem určené částky veřejného financování, s níž lze počítat, je navíc pro potenciální zájemce podstatné.

7. V této souvislosti Komise zjistila, že se mezi zúčastněnými stranami a orgány členských států vyskytují obavy, zda orgány členských států mohou udělovat doplňující státní podporu pro projekty programu Marco Polo II, které překračují rámec toho, co je umožněno pro pobřežní plavbu na základě kapitoly 10 Pokynů Společenství pro státní podporu námořní dopravě. Podmínky způsobilosti režimů podpory podle pokynů pro státní podporu námořní dopravě se poněkud liší od podmínek způsobilosti programu Marco Polo II. Pokyny stanoví maximální míru 30 % provozních nákladů (35 % celkových nákladů v programu Marco Polo II) a maximální dobu trvání tři roky (ve srovnání s pěti lety v programu Marco Polo II). Takové rozdíly pravděpodobně zmátly případné potenciální zájemce o akce mořských dálnic.
8. Z výše uvedených důvodů Komise soudí, že maximální doba trvání a míra státní podpory a financování Společenství u projektů, které byly vybrány na základě uvedeného nařízení, by měly být stejné. V případě, že nejsou poskytovány finanční prostředky Společenství nebo v míře, kterou nepokrývá financování Společenstvím, proto Komise na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy povolí státní podporu na zahájení projektů „mořských dálnic“ programu Marco Polo II s maximální mírou 35 % provozních nákladů a maximální dobou trvání pěti let⁽¹⁾. Totéž bude platit pro projekty vybrané na základě programu Marco Polo II, které budou financovány prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR)⁽²⁾ nebo Fondu soudržnosti⁽³⁾.
9. Podpora na zahájení činnosti určená pro provozní náklady nesmí překročit výše uvedenou dobu trvání a míru, a to bez ohledu na zdroj financování. Podpora nemůže být spojována s vyrovnávací platbou za poskytování veřejné služby. Komise rovněž připomíná, že v případě těchto způsobilých nákladů nelze využívat dva finanční nástroje Společenství.
10. Členské státy budou muset sdělit Komisi státní podporu, kterou hodlají udělit na základě tohoto sdělení projektům vybraným podle nařízení (ES) č. 1692/2006.

DOPLŇUJÍCÍ STÁTNÍ PODPORA PRO PROJEKTY „MOŘSKÝCH DÁLNIC“ TEN-T

11. Článek 12a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě⁽⁴⁾ stanoví vytvoření „mořských dálnic“, které soustředí toky nákladní dopravy na námořní logistické trasy tak, aby se zlepšily stávající námořní spoje nebo vytvořily nové, životaschopné, pravidelné a časté námořní spoje pro přepravu zboží mezi členskými státy, a tím se snížilo přetížení pozemních komunikací nebo se zlepšila dostupnost okrajových a ostrovních regionů a států. Transevropská síť mořských dálnic se musí skládat ze zařízení a infrastruktury pro nejméně dva přístavy dvou různých členských států.
12. Hlavní směry Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě se týkají podpory Společenství pro rozvoj infrastruktury, a to i v případě mořských dálnic. Ustanovení čl. 12a odst. 5 druhé odrážky rozhodnutí č. 1692/96/ES zahrnuje možnost poskytnutí podpory Společenství na zahájení činnosti

⁽¹⁾ Je třeba si uvědomit, že zvláštní podmínka obsažená v příloze I bodu 2 písm. b) nařízení Marco Polo II (ohledně omezení financování založeném na nákladu skutečně převedeném ze silnice na jiné druhy dopravy) se vztahuje na financování Společenstvím, nikoli na doplňující státní podporu, kterou se zabývá toto sdělení.

⁽²⁾ Nařízení (ES) č. 1080/2006 ze dne 5. července 2006 (Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 1.).

⁽³⁾ Nařízení (ES) č. 1084/2006 ze dne 11. července 2006 (Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 79.).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1.

- určitěmu projektu, aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy. Tuto podporu lze poskytnout, *pokud je nutná pro finanční životaschopnost projektu*. Může totiž nastat případ, že konsorciu přístavů a provozovatelů předkládajícímu návrh vzniknou počáteční ztráty v zahajovacím období služeb mořských dálnic.
13. Podpora na zahájení činnosti na základě hlavních směrů Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě je omezena na „řádně odůvodněné kapitálové náklady“, tj. je třeba ji chápat jako podporu investic. Ta může zahrnovat amortizaci lodí přidělených službě ⁽¹⁾. Podle hlavních směrů Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě je podpora na zahájení činnosti omezena na dva roky a její maximální míra je 30 %.
14. V rámci projektů TEN-T mohou členské státy poskytovat finanční prostředky v míře, v jaké není k dispozici financování Společenstvím. V případě podpory na zahájení činnosti pro námořní dopravu však čl. 12a odst. 5 druhá odrážka rozhodnutí č. 1692/96/ES odkazuje na ustanovení Smlouvy týkající se státních podpor. Členské státy proto mohou poskytovat doplňující podporu v míře, v jaké není dostupné financování Společenstvím, musí ale přitom dodržovat pravidla pro státní podporu. Jelikož pro podporu pobřežní plavby byly pokyny k použití pravidel pro státní podporu stanoveny kapitolou 10 Pokynů Společenství pro státní podporu námořní dopravě, vztahují se uvedené pokyny na doplňující státní podporu. Pokyny Společenství pro státní podporu námořní dopravě však umožňují podporu investic s maximální mírou 10 % během tří let. V důsledku toho se v případě, že projekt mořské dálnice bude vybrán jako projekt TEN-T, avšak nebude mu udělena maximální podpora Společenství pro investice, tj. 30 % během dvou let, může stát, že veřejná podpora nedosáhne maximální možné částky, jestliže vnitrostátní podpora nepřesáhne 10 % v průběhu tří let povolených Pokyny Společenství pro státní podporu námořní dopravě. Kromě toho rozdíl v maximální době trvání obou režimů (dva roky na základě rozhodnutí č. 1692/96/ES a tři roky na základě Pokynů Společenství pro státní podporu námořní dopravě) může vyvolávat nejistotu a zmatek. Kvůli srozumitelnosti a aby byla umožněna předem určená veřejná podpora pro podniky podílející se na projektu mořské dálnice TEN-T, by maximální míra a doba trvání doplňující státní podpory poskytované členskými státy měla být stejná, jako je maximální míra a doba trvání financování Společenstvím.
15. Z výše uvedených důvodů a na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy v případě, že finanční prostředky Společenství nejsou poskytovány pro podporu na zahájení činnosti, nebo pro část, kterou nepokrývá financování Společenstvím, Komise povolí státní podporu investic s maximální mírou 30 % a maximální dobou trvání dvou let do projektů odpovídajících článku 12a rozhodnutí 1692/96/ES a vybraných v souladu s postupem stanoveným nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí ⁽²⁾. Totéž bude platit v případě, že se členské státy rozhodnou financovat projekt prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj nebo Fondu soudržnosti.
16. Podpora na zahájení činnosti určená pro investice nesmí překročit dobu trvání a míru uvedené v tomto bodě, a to bez ohledu na zdroj financování. Podpora nemůže být spojována s vyrovnávací platbou za poskytování veřejné služby. I v tomto případě Komise připomíná, že v případě týchž způsobů nákladů nelze využívat dva finanční nástroje Společenství.
17. Členské státy budou muset sdělit Komisi státní podporu, kterou hodlají udělit na základě tohoto sdělení projektům vybraným podle nařízení (ES) č. 680/2007.

POUŽITELNOST

18. Komise použije pokyny stanovené v tomto sdělení prvním dnem po jeho zveřejnění v Úředním věstníku.

⁽¹⁾ Příručka ze dne 28. února 2005 vydaná ve spojitosti s výzvou k předkládání návrhů pro TEN-T 2005; odstavec 4.3 (Podpora na zahájení činnosti související s kapitálovými náklady).

⁽²⁾ Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1.