

EVROPSKÁ KOMISE

Stálé zastoupení ČR při EU BRUSEL		
Došlo:	14-04-2014	Ref. SEA
Číslo:	4172	Přílohy:

V Bruselu dne 11.4.2014

C(2014) 2532 final

**Věc:**            **Státní podpora č. S.A. 38003 (2013/N) – Česká republika**  
**Prodloužení režimu č. N 358/2007 – Režim státní podpory pro hospodářské subjekty na modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy**

Vážený pane ministře,

## **I.      POSTUP**

- (1)    Dne 19. prosince 2013 oznámila Česká republika v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) prodloužení režimu státní podpory již dříve schváleného rozhodnutím Komise o státní podpoře č. N 358/2007<sup>1</sup> o další dva roky, tj. do 31. prosince 2015. Uvedené oznámení bylo zaevidováno Komisí pod číslem SA. 38003.

## **II.     POPIS OPATŘENÍ**

### *Cíl a typ podpory*

- (2)    Dříve schválený režim poskytuje přímé podpory na modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy. Cílem tohoto programu modernizace plavidel je zajistit efektivnější užívání plavidel, zvýšit úroveň bezpečnosti a snížit vliv vodní dopravy na životní prostředí.
- (3)    Program modernizace plavidel se člení do tří konkrétních podprogramů:
- Podprogram 1 se týká pořízení nízkoemisních pohonných jednotek prostřednictvím remotorizace, což představuje 47,8 % celkového finančního objemu rozpočtu režimu;

<sup>1</sup>    Rozhodnutí Komise K(2008) 1619 ve věci státní podpory č. N 358/2007 – Česká republika – Režim státní podpory pro hospodářské subjekty na modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy, Úř. věst. C 177/1, 12.7.2008, s. 3 (dále jen „rozhodnutí Komise č. N 358/2007“)

Vážený pan  
PhDr. Lubomír Zaorálek  
Ministr zahraničních věcí  
Ministerstvo zahraničních věcí České republiky  
Loretánské náměstí 5  
118 00 Praha 1  
Česká republika

- Podprogram 2 se týká modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní dopravy a představuje 19,1 % celkového finančního objemu rozpočtu režimu;
  - Podprogram 3 se týká modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby a v konečném důsledku k eliminaci ekologických škod a představuje 33,1 % celkového finančního objemu rozpočtu režimu.
- (4) Podrobnější popis jednotlivých podprogramů je uveden v rozhodnutí Komise č. N 358/2007.

#### *Příjemci*

- (5) Podpora je určena všem provozovatelům lodí, jejichž plavidla jsou vedena v plavebním rejstříku České republiky, bez ohledu na státní příslušnost provozovatele.

#### *Rozpočet, intenzita a doba trvání*

- (6) Původní odhadovaný rozpočet dříve schváleného režimu na období 2008–2013 činil 443,5 milionu CZK, z toho 85 % bylo poskytnuto z Evropského fondu pro regionální rozvoj a 15 % ze státního rozpočtu ČR.
- (7) Maximální intenzita podpory v rámci režimu bude činit 49 % způsobilých nákladů, jak je stanoveno ve shora uvedených podprogramech programu modernizace plavidel.
- (8) Podpora se nesmí kumulovat s ostatní podporou na tytéž způsobilé náklady.

#### *Prodloužení dříve schváleného režimu*

- (9) Oznámení se týká prodloužení dříve schváleného režimu na další dva roky, tj. do 31. prosince 2015. Všechny ostatní podmínky dříve schváleného režimu zůstávají nezměněny. Celkový rozpočet dříve schváleného režimu podpory bude vyčerpán do konce jeho prodloužení.

#### *Právní základ*

- (10) Režim je založen na těchto právních nástrojích:
- Usnesení vlády č. 1242/2004 ze dne 8. prosince 2004 ke strategii udržitelného rozvoje;
  - Usnesení vlády č. 245/2005 ze dne 2. března 2005 k postupu přípravy České republiky na čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti v letech 2007–2013, jímž se vymezuje Národní rozvojový plán na léta 2007–2013 a Národní strategický referenční rámec České republiky na období 2007–2013, podle kterých je nastaven Operační program Doprava a prioritní osa 6 Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy;
  - Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v České republice. Tento program je založen na zákonu č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, na požadavcích stanovených rozhodnutím Rady 99/296/ES o monitorování emisí skleníkových plynů a na Evropském programu pro změnu klimatu;

- Vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku;
- Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů.

### **III. POSOUZENÍ REŽIMU PODPORY**

#### **3.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU**

- (11) Prodloužením dříve schváleného režimu se nemění posouzení Komise uvedené v rozhodnutí o podpoře č. N 358/2007, že dotyčný režim představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

#### **3.2. Slučitelnost s vnitřním trhem**

- (12) Pokud jde o slučitelnost opatření, Komise konstatuje, že oznámení se týká pouze prodloužení dříve schváleného režimu podpory o dva roky. Cíl, který je s opatřením spojen, se od schválení režimu nezměnil. Stejně tak zůstávají nezměněny podmínky poskytnutí podpory, zejména pokud jde o její příjemce, intenzitu, způsobilé náklady a jiné podmínky způsobilosti. Od té doby, kdy bylo dřívější opatření schváleno, nedošlo ani k žádným podstatným změnám dopravní politiky Unie. Oznámené prodloužení proto nemění důvody, na jejichž základě bylo vydáno posouzení, podle něhož byl dříve schválený režim v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES<sup>2</sup> shledán slučitelným se společným trhem.
- (13) V době, která uplynula mezi dřívějším schválením a stávajícím oznámením, se však změnil právní rámec pro posuzování podpory na koordinaci dopravy. Konkrétně se vstupem v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007<sup>3</sup> dne 3. prosince 2009, jímž byla zrušena nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, se článek 93 SFEU stal přímo použitelným jako právní základ pro stanovení slučitelnosti podpory, na niž se nevztahuje uvedené nařízení, a zejména podpory na koordinaci pozemní dopravy. Článek 100 SFEU definuje pozemní dopravu jako „dopravu po železnicích, silnicích a vnitrozemských vodních cestách“.
- (14) Dále dne 28. března 2011 Komise přijala bílou knihu s názvem „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (dále jen „bílá kniha“)<sup>4</sup>. Bílá kniha se zaměřuje na vytvoření plně funkční a celounijní multimodální „hlavní sítě“ TEN-T do roku 2030. Záměrem bílé knihy je také optimalizovat výkonnost multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších oborů dopravy. Pro politiku TEN-T stanoví tyto relevantní cíle: 30 % objemu silniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné obory dopravy, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.

<sup>2</sup> S účinností od 1. prosince 2009 se články 87 a 88 Smlouvy o ES staly v uvedeném pořadí články 107 a 108 SFEU.

<sup>3</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

<sup>4</sup> Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM(2011) 144 ze dne 28.3.2011.

- (15) Evropská komise rovněž dne 10. září 2013 přijala balíček NAIADES II: „Směrem ke kvalitní vnitrozemské vodní dopravě“. Tento balíček mimo jiné zahrnuje sdělení<sup>5</sup> se stejným názvem, které stanoví program pro opatření politiky v oblasti vnitrozemské vodní dopravy na období 2014–2020 s cílem vytvořit pro vnitrozemskou vodní dopravu takové podmínky, aby se stala kvalitním oborem dopravy.
- (16) S ohledem na tento vývoj Komise znovu přezkoumá slučitelnost každého z podprogramů podle oznámené změny.

### 3.2.1. Podprogram 1 – Pořízení nízkoemisních pohonných jednotek

- (17) Podprogram se zaměřuje na podporu pořízení nízkoemisních pohonných jednotek pro plavidla vnitrozemské vodní dopravy za účelem zlepšení účinnosti ochrany životního prostředí. Podpora na ochranu životního prostředí je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, pokud vede k posílení ochrany životního prostředí, aniž by negativně ovlivnila podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- (18) Ze stejných důvodů, jako jsou ty, které jsou uvedeny v 37. až 40. bodě odůvodnění rozhodnutí Komise č. N 358/2007, Komise konstatuje, že podprogram 1 je slučitelný s vnitřním trhem, neboť vede k posílení ochrany životního prostředí, aniž jsou negativně dotčeny podmínky obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Oznámená změna toto posouzení slučitelnosti nemění.
- (19) Podprogram 1 navíc splňuje cíle, které Komise stanovila ve sdělení NAIADES II, tj. vytvořit podmínky pro to, aby se vnitrozemská vodní doprava stala kvalitním oborem dopravy: dobře řízeným, účinným, bezpečným a dbajícím na dodržování přísných norem na ochranu životního prostředí. Podprogram 1 odpovídá konkrétnímu opatření **finanční pobídky 2014**, jež má být přijato do roku 2016, jak je stanoveno ve sdělení NAIADES II: Zajištění finanční podpory z programů EU<sup>6</sup>, národních programů a rezervního fondu odvětví na podporu investic do snižování emisí (část balíčku NAIADES II) (Komise, členské státy a odvětví).

### 3.2.2. Podprogram 2 – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality a Podprogram 3 – Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy

#### 3.2.2.1. Právní základ slučitelnosti

- (20) Článek 93 SFEU stanoví, že „se Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu [...]“. Pojem „koordinovat dopravu“ použitý v uvedeném ustanovení svým významem přesahuje pouhý fakt usnadnění rozvoje hospodářské činnosti. Znamená zásah veřejných orgánů, jehož cílem je usměrňovat rozvoj odvětví dopravy ve společném zájmu.
- (21) Podprogram 2 i podprogram 3 mají za cíl koordinaci dopravy. Cílem podprogramu 2 je zvýšit multimodalitu v nákladní dopravě prostřednictvím modernizace plavidel, a umožnit tak překládku zboží, které se běžně nedopravuje v přepravních jednotkách

<sup>5</sup> COM(2013) 623 final, 10.9.2013.

<sup>6</sup> Nástroj pro propojení Evropy (KOM/2011/0665 v konečném znění) a Horizont 2020 (KOM(2011) 809 v konečném znění).

používaných v kombinované dopravě. Cílem podprogramu 3 je zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy prostřednictvím modernizace plavidel, konkrétně dovybavení plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením, výměny obšívky a zhotovení ocelových podlah nákladových prostorů, vybavení radarovým zařízením a vybavení autopilotem, a v konečném důsledku eliminace ekologických škod.

- (22) Podle dosavadní rozhodovací praxe bude podpora na koordinaci dopravy považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle článku 93 SFEU, budou-li splněny tyto podmínky<sup>7</sup>:
- podpora musí přispívat k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu;
  - podpora musí být nezbytná a mít pobídkový účinek;
  - podpora musí být přiměřená;
  - přístup k dotyčné podpoře musí být zajištěn všem zájemcům na nediskriminačním základě a
  - podpora nesmí vést k narušení hospodářské soutěže v rozporu se společným zájmem.
- (23) Komise se níže bude zabývat otázkou, zda podprogramy 2 a 3 tyto podmínky splňují, aby je bylo možné považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

#### 3.2.2.2. Cíl společného zájmu:

- (24) Oba podprogramy usilují o podporu multimodality posílením atraktivity vnitrozemské vodní dopravy ve srovnání s jinými obory dopravy, a to prostřednictvím modernizace plavidel.
- (25) Unie již delší čas sleduje politiku usilující o vytvoření vyváženého multimodálního dopravního systému a posílení konkurenceschopnosti multimodální dopravy ve vztahu k silniční dopravě je součástí této politiky. Cílem unijní politiky v oblasti multimodální dopravy je přechod od silniční nákladní dopravy na jiné obory dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí.
- (26) Účelem nástrojů Unie, např. směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992<sup>8</sup>, je podpora rozvoje kombinované dopravy. Politika multimodální dopravy je v souladu se závěry zasedání Evropské rady v Göteborgu v červnu 2001, podle nichž opatření na podporu přechodu od silniční dopravy na obory dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, jsou jádrem politiky udržitelné dopravy.

<sup>7</sup> Nejnověji viz rozhodnutí Komise ze dne 25. července 2012 ve věci č. SA.33669 (2011/N) – Rakousko – Třetí prodloužení dopravního programu ERP, 69. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise ze dne 20. března 2013 ve věci č. SA.35575 (2012/N) – Francie – Plan d'aide au report modal vers le transport par voies navigables, 51. bod odůvodnění; a rozhodnutí Komise ze dne 5. června 2013 ve věci č. SA.35139 (2012/N) – Francie – Prolongation et actualisation du Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale (N 651/2007) pour la période 2013-2017, 98. bod odůvodnění.

<sup>8</sup> Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy v pozměněném znění (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

- (27) Bílá kniha nabádá k používání železniční dopravy a jiných oborů dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí a měly by se stát konkurenceschopnou alternativou nákladní silniční dopravy.
- (28) Komise uznává, že zlepšení multimodální dopravy na trzích, na které je volný přístup a kde vládou pravidla volné hospodářské soutěže, poptávky a nabídky, je především úkolem účastníků těchto trhů. V zájmu plného rozvinutí potenciálu multimodální dopravy může však být třeba podpořit ochotu přijmout rizika, která s sebou nese přechod od silniční dopravy na alternativní obory dopravy.
- (29) Pokud jde o podprogram 2, Komise zastává názor, že podpora investic do zařízení umožňujícího překládku zboží, které se běžně nedopravuje v přepravních jednotkách používaných v kombinované dopravě, je ve společném zájmu, protože snižuje přetížení silniční dopravy a podporuje multimodalitu s vnitrozemskou vodní dopravou.
- (30) Cílem podprogramu 3 je zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy prostřednictvím modernizace plavidel, jež posílí její konkurenceschopnost ve vztahu k jiným oborům dopravy. Tato modernizace tak podpoří přechod na ty obory dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, což je cíl, který je plně v souladu s dopravní politikou Unie a novým balíčkem NAIADES II.
- (31) Komise tudíž dospěla k závěru, že podprogramy 2 a 3 přispívají k rozvoji multimodální dopravy, neboť snižují znečištění ovzduší a přetížení silniční dopravy, což je považováno za cíl společného zájmu.

#### 3.2.2.3. Nezbytnost a přiměřenost podpory:

- (32) Aby bylo možné uvedenou podporu považovat za podporu, která „odpovídá potřebě“ koordinace dopravy, musí být nezbytná a přiměřená k dosažení stanoveného cíle.

#### *a) Podprogram 2 – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality*

- (33) Účelem podprogramu 2 je zvýšit multimodalitu tak, že se podpoří překládka zboží, pokud není zaveden systém přepravy zboží na jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru), tj. pokud se zboží nedopravuje v přepravních jednotkách používaných v kombinované dopravě<sup>9</sup>. Vybavení k překládce je nezbytné pro hladké fungování řetězce kombinované dopravy. Státní podpora pro vybavení k překládce proto pomáhá snižovat systémové náklady, čímž zlepšuje konkurenční postavení vůči dopravě silniční.
- (34) Jak je vysvětleno v 11. bodě odůvodnění druhé odrážky rozhodnutí Komise č. N 358/2007, všechny projekty musí obsahovat odůvodnění nutnosti investice s prokázáním toho, že bez podpory by se investice nerealizovala. Dále musí obsahovat vyhodnocení efektivity a hospodářské výnosnosti této investice.

<sup>9</sup> V souladu se směrnicí Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38) 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“.

- (35) České orgány uvádějí, že všechny žádosti o financování v rámci podprogramu 2 na období 2008 až 2013 obsahovaly finanční analýzu prokazující pobídkový účinek na základě čisté současné hodnoty a analýzy vnitřní návratnosti, z níž vyplývá, že bez požadované veřejné podpory by projekty nebylo možné uskutečnit. Kromě toho se dosažení cílů programu pravidelně vyhodnocuje i po uplynutí doby udržitelnosti projektu. Podpora v rámci podprogramu 2 bude poskytována pouze tehdy, pokud se prokáže jako nezbytná pro realizaci projektu.
- (36) Pokud jde o přiměřenost opatření, maximální intenzita podpory v rámci režimu činí 49 % způsobilých nákladů. České orgány vysvětlily, že požadovaný podíl veřejné podpory je důležitým faktorem pro hodnocení projektů v rámci podprogramu 2. Projekty požadující veřejnou podporu v celkové výši nižší než 49 % způsobilých výdajů jsou hodnoceny výše než projekty požadující nejvyšší možnou intenzitu 49 %. České orgány však upozorňují, že v průběhu provádění režimu v letech 2008 až 2013 nikdo z žadatelů nežádal o podporu s intenzitou nižší než 49 %, třebaže by to zvýšilo pravděpodobnost, že jejich projektu bude dána přednost před projekty ostatních uchazečů. České orgány navíc vysvětlily, že v uvedeném období bylo nutno upustit od 66 % vybraných projektů, protože žadatelé nebyli schopni financovat zbývajících 51 % způsobilých nákladů z vlastních prostředků. V tomto ohledu je plánovaná intenzita podpory ve výši 49 % omezena na nezbytné, a tedy i přiměřené minimum k dosažení cíle společného zájmu v souladu s rozhodovací praxí Komise<sup>10</sup>.

*b) Podprogram 3 – Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy*

- (37) Komise připomíná, že hospodářská soutěž mezi různými druhy dopravy v odvětví dopravy trpí selháním trhu z toho důvodu, že různé druhy dopravy neplatí reálné náklady negativních externalit, jimiž zatěžují společnost. Komise se tedy domnívá, že může být třeba státní intervence u koordinačních opatření v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, zejména při zohlednění toho, že cílem režimu podpory je povzbudit růst v tuzemské a mezinárodní přepravě za využití vnitrozemské plavby, a k odstranění technických překážek dopravy.
- (38) Program Naiades uznává nutnost podpořit technologie zvyšující bezpečnost ve vnitrozemské vodní dopravě. V rámci podprogramu 3 je podpora je omezena na nezaplacené, vnější a infrastrukturní náklady, jež konkurenční druhy dopravy nemusejí nést. Ty jsou uvedeny v oddíle 1.8.3 rozhodnutí Komise č. N 358/2007. Tyto náklady jsou přímo a výlučně spjaté s vybavením specifickým pro vnitrozemskou vodní dopravu a nevznikají podnikům z hospodářské soutěže s ostatními druhy dopravy (železniční, silniční dopravou).
- (39) Pokud jde o přiměřenost opatření, Komise v 76. bodě odůvodnění rozhodnutí Komise č. N 358/2007 uvedla, že částka podpory dostupná v rámci tohoto podprogramu je 5,7 milionu EUR a bude rozdělena mezi příjemce na základě výběrového řízení, jež umožní vybrat projekty nejlépe vyhovující cíli tohoto režimu. Způsobilé náklady jsou jasně definovány, a jsou v souladu s cílem režimu. Provozovatelé plavidel zaplatí více

<sup>10</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 15. června 2011 ve věci č. SA.32224 – Holandsko – stavba Alblasterdam Container Transferium, C 215, 21.7.2011, s. 22, a ve věcech č. S.A. 34985, č. NN29/2008, č. SA34985 a č. N76/2007.

než 50 % způsobilých nákladů. V tomto ohledu je intenzita podpory ve výši 49 % omezena na minimum nezbytné ke zvýšení bezpečnosti ve vnitrozemské vodní dopravě.

#### 3.2.2.4. Nediskriminační přístup:

- (40) V podprogramu 2 i v podprogramu 3 se podpora poskytuje, pokud žadatel splní stanovené podmínky. Podpora je určena všem provozovatelům loďstev, jejichž plavidla jsou vedena v plavebním rejstříku České republiky, bez ohledu na státní příslušnost provozovatele. Postup poskytnutí podpory ukládá stejné povinnosti všem příjemcům a stanoví objektivní pravidla pro výpočet nákladů i částky podpory.

#### 3.2.2.5 Narušení hospodářské soutěže v rozporu se společným zájmem:

- (41) Cílem státní podpory poskytované v rámci podprogramu 2 a podprogramu 3 na modernizaci plavidel je zvýšit používání vnitrozemské vodní dopravy ve vztahu k jiným způsobům dopravy.
- (42) Podle České republiky mělo provádění režimu pozitivní dopad na stabilizaci celkové kapacity lodní tonáže ČR. Před zahájením režimu docházelo v České republice ke kontinuálnímu odlivu kapacity lodní tonáže mimo vodní cesty ČR (prodej plavidel, jejich šrotace, dlouhodobé charterové kontrakty na třetizemní a kabotážní přepravy mimo Českou republiku), a to zejména v letech 2006 až 2008.
- (43) Komise navíc upozorňuje, že silniční doprava v této oblasti roste velice rychle, takže v důsledku časově omezené přechodné podpory vnitrozemské vodní dopravy by nebyla dotčena silniční přeprava v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- (44) Komise tudíž dospěla k názoru, že podporou není narušena hospodářská soutěž v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

#### 3.2.3. Závěr

- (45) Na základě předchozí analýzy Komise dospěla k závěru, že podprogram 1 je slučitelný s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, zatímco podprogram 2 a podprogram 3 jsou slučitelné s vnitřním trhem podle článku 93 SFEU.

## IV. ROZHODNUTÍ

- (46) Komise proto rozhodla:

že oznámené prodloužení režimu schváleného rozhodnutím Komise č. N 358/2007 – „Režim státní podpory pro hospodářské subjekty na modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy“ – o dva roky je slučitelné s vnitřním trhem podle článku 93 a čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

Pokud tento dopis obsahuje důvěrné informace, které by neměly být zpřístupněny třetím stranám, uvědomte o tom Komisi do patnácti pracovních dnů od data jeho doručení. Neobdrželi Komise v této lhůtě odůvodněnou žádost, bude to považovat za Váš souhlas se zpřístupněním třetím stranám a se zveřejněním celého dopisu v závazném znění na této internetové adrese:

**<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>**;

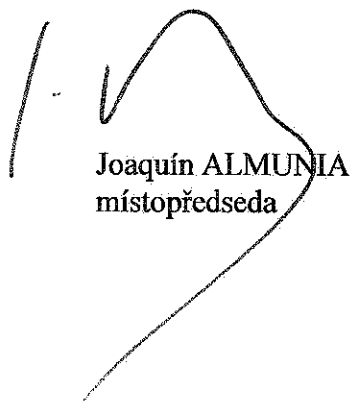
Žádost zašlete doporučeně nebo faxem na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

Commission européenne / Europese Commissie



Direction générale de la concurrence  
Greffe des concentrations  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax: +32 22961242

S úctou,  
za Komisi



Joaquín ALMUNIA  
místopředseda