

21.5.08 - 15:10



EVROPSKÁ KOMISE

Stálé zastoupení ČR při EU BRUSEL		
Došlo:	21-05-2008	Ref. SEA
Číslo:	Přílohy:	
DLB 1661		

V Bruselu dne 20.V.2008
K(2008)1619 v konečném znění

Věc: Státní podpora č N 358/2007 – Česká republika
Režim státní podpory pro hospodářské subjekty na modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy

Pane ministře,

1. POSTUP

1. Dopisem ze dne 27. června 2007 oznámily české orgány Komisi v souladu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES svůj úmysl zavést režim státní podpory pro hospodářské subjekty na modernizaci plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy (dále jen „program modernizace plavidel“). Oznámení bylo zaevidováno pod číslem jednacím N358/2007.
2. Dopisem ze dne 22. srpna 2007 a dopisem ze dne 12. listopadu 2007 požádala Komise české orgány o doplňkové informace ohledně daného režimu podpory. Požadované informace obdržela Komise v dopise ze dne 19. září 2007, v dopise ze dne 8. ledna 2008, v dopise ze dne 29. února 2008 a v dopise ze dne 21. března 2008.

JUDr. Karel SCHWARZENBERG
Ministr zahraničních věcí
Ministerstvo zahraničních věcí České republiky
Loretánské náměstí 5
118 00 Praha 1
Česká republika

Commission européenne, B-1049 Bruxelles – Europese Commissie, B-1049 Brussel – Belgium
Telephone: 00 32 (0) 2 299.11.11

2. POPIS REŽIMU PODPORY

2.1. Cíl programu modernizace plavidel

3. Cílem programu modernizace plavidel je zefektivnění užívání plavidel, zvyšování úrovně bezpečnosti a snižování vlivu vodní dopravy na životní prostředí.

2.2. Právní základ

4. Právním základem programu modernizace plavidel jsou:

- Usnesení české vlády č. 1242/2004 ze dne 8. prosince 2004 ke *strategii udržitelného rozvoje*;
- Usnesení české 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. 560/2005 Sb., *o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku*;
- Zákon 218/2000 Sb., *o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů*.

2.3. Forma podpory

5. Podpora bude poskytnuta ve formě nenávratné přímé dotace.

2.4. Příjemci

6. Potenciálními příjemci budou všichni provozovatelé lodí, jejichž plavidla jsou vedena v plavebním rejstříku České republiky bez ohledu na státní příslušnost provozovatele.

2.5. Rozpočet, míra podpory a pravidla pro kumulaci

7. Celkový finanční objem podpory realizovaný v letech 2008–2013 představuje (z Evropského fondu pro regionální rozvoj, dále jen EFRR, 85 % a ze státního rozpočtu ČR 15 %) částku 443,5¹ mil. Kč.
8. Maximální míra podpory bude činit 49% způsobilých nákladů vymezených níže v oddílu 2,8.
9. Podpora se nesmí kumulovat s ostatní podporou na tytéž způsobilé náklady.

¹ 17,33 milionů EUR (směnný kurz 1 EUR = 25,595 CZK, Úř. věst. C76, 27.3. 2008, s.1).

2.6. Doba trvání

10. Program modernizace plavidel se má zavést poté, co Komise schválí státní podporu. Dotace se budou žadatelům poskytovat během období 2008-2013. Posledním dnem, do kterého se může podpora poskytovat, je 31. prosinec 2013.

2.7. Podmínky režim podpory

11. Všechny projekty musejí obsahovat:

- popis současného stavu,
- odůvodnění nutnosti investice s prokázáním toho, že bez podpory by se investice nerealizovala; vyhodnocení efektivity a hospodářské výnosnosti této investice,
- technický popis zakoupených aktiv;
- schválenou technickou dokumentaci,
- v případě remotorizace prokázání pozitivního dopadu na životní prostředí a dokladování stáří stávajícího motoru na plavidle,
- v případě modernizace plavidla/plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní dopravy prokazatelné vyhodnocení přínosu modernizace plavidla porovnáním stávajících a předpokládaných objemů přeprav po modernizaci (v tunách a v tunokilometrech),
- v případě modernizace plavidla/plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti provozu vnitrozemské plavby zdůvodnění a vyhodnocení aspektů, které zvýší bezpečnost plavby a pozitivní dopad pro životní prostředí.

2.8. Způsobilé výdaje

12. Program modernizace plavidel se člení do tří konkrétních podprogramů:

- Podprogram 1 – pořízení nízkoemisních pohonných jednotek – remotorizace (tento podprogram představuje 47,8 % rozpočtu režimu);
- Podprogram 2 – modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality nákladní dopravy (tento podprogram představuje 19,1 % rozpočtu režimu);
- Podprogram 3 – modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské plavby a v konečném důsledku k eliminaci ekologických škod (tento podprogram představuje 33,1 % rozpočtu režimu).

2.8.1. Podprogram 1 – Pořízení nízkoemisních pohonných jednotek

13. Způsobilé výdaje zahrnují:

- pořízení nízkoemisních lodních pohonných jednotek²;

² České orgány potvrzují, že nové motory nebudou mít vyšší spotřebu paliv než motory staré nebo nebudou mít vyšší spotřebu paliva na tunu přepravovaného zboží (tj. na stálé množství zboží bude spotřeba paliva stejná nebo nižší).

- pořízení nízkoemisních pomocných agregátů;
 - přímo související návazné prvky (např. převodovka) a náklady na montáž.
14. Referenční investice podle bodu 81 písm. b) ekologických pokynů se odečte od způsobilých nákladů. Pouze v případech jako zde, kdy nelze určit referenční investici, tj. technicky srovnatelnou investici zajišťující nižší stupeň ochrany životního prostředí, jež by věrohodně mohla být uskutečněna bez podpory, lze celé investiční náklady považovat za způsobilé.
15. České orgány v této souvislosti registrují, že ve srovnávací analýze, tj. ve srovnání se situací bez podpory nepředstavuje pro podniky výměna motorů hospodářsky výhodný způsob řešení. A protože kromě toho u již namontovaných motorů neexistuje povinnost dodržovat emisní limity, mohly by podniky nadále provozovat plavidla bez remotorizace. Z tohoto důvodu by měly být způsobilými k podpoře celkové náklady na nové motory. To české orgány osvětlily ve studii týkající se jednoho potenciálního příjemce (velké společnosti). Studie prokazuje, že z ekonomického hlediska není výhodné nahradit motory během jejich reálné doby životnosti.
16. Od způsobilých nákladů se odečítají tyto provozní přínosy:
- tržní cena stávajícího motoru na plavidle; odhad tržní ceny bude doložen znaleckým posudkem soudního znalce,
 - provozní přínosy (úspory) vyplývající z nižší spotřeby paliva během prvních pěti let provozu,
 - provozní přínosy (zvýšené čisté příjmy u jednotlivých plavidel) v důsledku zvýšení obrátkovosti plavidla (plavidlo může vykonat v daném roce více obrátů v přepravní relaci, např. ČR-Hamburk a zpět),
 - veškeré další provozní přínosy, jako třeba nižší náklady na údržbu (nižší náklady na opravy), se od způsobilých nákladů odečtou.
17. Nové motory budou muset odpovídat směrnici Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 97/68/ES *o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje*³. Tato směrnice byla transponována do českého práva vyhláškou č. 6/2006 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách. Podle uvedeného právního předpisu jsou v současné době u všech nově namontovaných motorů závazné striktní emisní limity. Ty však nejsou závazné u motorů již namontovaných.
18. Splnění emisních požadavků musí příjemci podpory prokázat předložením certifikace motoru vydanou výrobcem, která zaručuje splnění maximálních přípustných hodnot u znečišťujících plyných látek a částic.

2.8.2. Podprogram 2 – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality

19. Účelem dootyčného podprogramu je zvýšit multimodalitu tak, že se podpoří překládka zboží, pokud není zaveden systém přepravy zboží na jedné a téže přepravní

³ Úř. věst. L 225, 25.6.2004, s.3.

jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru), tj. pokud se zboží nedopravuje v přepravních jednotkách používaných v kombinované dopravě⁴).

20. Způsobilé výdaje zahrnují:

- pořízení odlehčených stohovacích krytů nákladového prostoru,
- zvýšení jícňů,
- přepravní rámy na osobní automobily.

21. Kromě zvýšení multimodality učiní investice plavidla konkurenceschopnějšími a provozně flexibilnějšími:

- Odlehčené stohovací kryty nákladového prostoru urychlí operace nakládky/vykládky a zajistí flexibilitu plavidel v oblasti nejen kusových, ale i hromadných přeprav. *Podpora povede k efektivnějšímu využití nákladových prostor plavidel.*
- Zvýšením jícňů nákladových prostorů se zvýší kapacita plavidel při převozu agrárních komodit, které mají malou měrnou hmotnost. V rámci nárůstu přepravních výkonů jednoho plavidla při přepravě agrárních komodit s malou měrnou hmotností tak dojde k efektivnějšímu využití nákladového prostoru plavidla a zároveň i ke snížení spotřeby pohonných hmot a emisí výfukových plynů do ovzduší v rámci jedné přepravy.
- Přepravní rámy na osobní automobily, jež se upevní na plavidla, učiní plavidla konkurenceschopnějšími při přepravě osobních automobilů. Plavidla budou moci přepravovat automobily vzhledem k jejich nízké měrné hmotnosti i za nízkých vodních stavů.

2.8.3. *Podprogram 3 – Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy*

22. Způsobilé výdaje zahrnují:

- dovybavení plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením,
- výměnu obšívky,
- zhotovení ocelových podlah nákladových prostorů,
- vybavení radarovým zařízením,
- vybavení autopilotem.

23. Podle českých orgánů bude mít financování výše uvedených opatření tyto dopady:

⁴ 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.“

- Opatřením plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením se při zhoršených plavebních podmínkách pomůže udržovat plavidla v požadovaném směru plavby, a zlepší se tak manévrovací vlastnosti plavidla⁵.
- Výměna obšívky zkvalitní vodotěsnost a pevnost podponorové části plavidla⁶.
- Zhotovením ocelových podlah nákladových prostorů se zásadním způsobem zpevní lodní těleso jak v podélném, tak v příčném směru. Ocelová podlaha, která je oproti dřevěné vodotěsná, významně přispívá k oddělení a zabezpečení přepravovaného zboží v nejexponovanějších částech plavidla. Pevným spojením podlahových ocelových desek s konstrukcí lodního tělesa tak dojde k vodotěsnosti podlahy a vytvoření tzv. dvojitého dna⁷.
- Vybavením plavidel radarem se přispěje k bezpečnosti plavby, zejména za nízké viditelnosti.
- Vybavením plavidel autopilotem se významně přispěje k hospodárnému provozu plavidel tím, že se sníží spotřeba paliva. Snížená spotřeba se pozitivně promítne do celkového objemu emitovaných exhalací výfukových plynů daného plavidla.

3. ZHODNOCENÍ OPATŘENÍ

3.1. Poskytnutí podpory

24. Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy jsou „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem“.

⁵ České orgány uvádějí, že význam příďového dokormidlovacího zařízení je nejen v oblasti manévrování (zajištění do plavebních komor, do přístavů, při otáčení plavidla apod.), ale i v oblasti hospodárnosti provozu pohonné jednotky (hlavního motoru), protože bez příďového dokormidlovacího zařízení se složitější manévrování plavidla zajišťuje pouze použitím hlavního motoru, a to opakovaným přidáváním a snižováním otáček vpřed i vzad, čímž dochází k opakovanému zatěžování celého systému, nárůstu spotřeby pohonných hmot, a to vše navíc při malé účinnosti kormidel z důvodu nízké rychlosti. Příďové dokormidlovací zařízení tedy výše zmiňované manévrovací problémy nejen odstraňuje, ale svou účinností odlehčuje pohonné jednotce plavidla, u které nedochází k prudkému navyšování otáček, a tím ani k nárůstu spotřeby a nadměrnému uvolňování emisí výfukových plynů. Vybavením plavidel takovým zařízením se zlepšuje bezpečnost vnitrozemské plavby.

⁶ Zkorodovaná a ztenčená obšívka představuje dvě potenciální hrozby, a to ve smyslu negativního dopadu na bezpečnost plavby (z důvodu hloubkové koroze může dojít ke snížení podélné pevnosti trupu) a ve smyslu negativního dopadu na životní prostředí (netěsnostmi, ke kterým jsou nejvíce náchylná zkorodovaná místa obšívky, může dojít k úniku přepravovaného nákladu nebo ropných produktů přímo do vodního toku/infrastruktury). Koroze obšívky může již pokročit natolik, že může dojít ke snížení podélné pevnosti, a v důsledku toho k rozsáhlému poškození trupu, kdy následky povedou k ekologickým škodám.

⁷ Výsledným efektem ocelových podlah nákladových prostorů je zvýšená bezpečnost plavby a v případě havárie i minimalizace ekologické škody.

3.1.1. Státní prostředky

25. Finanční prostředky pocházejí částečně ze státního rozpočtu a částečně z EFRR, kam se dostávají ze státního rozpočtu. Režim podpory tudíž zahrnuje využití státních prostředků.

3.1.2. Selektivní hospodářská výhoda

26. Dotace se budou poskytovat provozovatelům lodí, jejichž plavidla jsou vedena v plavebním rejstříku České republiky. Opatření tudíž některé podniky zvýhodňuje.

3.1.3. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy

27. Jestliže 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 ovlivněny⁸.
28. Nařízení Rady (EHS) č. 3921/91 ze dne 16. prosince 1991, *kterým se stanoví podmínky, za nichž může dopravce nerezident provozovat přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách uvnitř členského státu*⁹ zliberalizovalo přístup na kabotážní trhy od 1. ledna 1993. Nařízení Rady (ES) č. 1356/96 ze dne 8. července 1996 *o společných pravidlech, která se vztahují na přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách mezi členskými státy s cílem zavedení svobody poskytování těchto přepravních služeb*¹⁰ navíc zliberalizovalo přístup na trh pro mezinárodní dopravu vnitrozemskou plavbou od 2. srpna 1996.
29. Režimem se tudíž narušuje hospodářská soutěž a ovlivňuje obchod mezi členskými státy.
30. Vzhledem k výše uvedenému se Komise domnívá, že modernizace plavidel je státní podporou ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

3.2. Posouzení slučitelnosti

3.2.1. Podprogram 1 – Pořízení nízkoemisních pohonných jednotek

3.2.1.1. Právní základ pro hodnocení

31. Účelem výše uvedeného podprogramu je podporou pořizování nízkoemisních pohonných jednotek zlepšit ochranu životního prostředí.
32. Státní podpora na ochranu životního prostředí je slučitelná se společným trhem ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud vede k činnostem na zvýšení ochrany

⁸ 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.

⁹ Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 1.

¹⁰ Úř. věst. L 175, 13.7.1996, s.3.

životního prostředí, aniž negativně ovlivní podmínky obchodu v míře, jež by byla v rozporu s veřejným zájmem.

33. Pravidla, jež Komise použije při posouzení slučitelnosti environmentální podpory, jsou shrnuta v pokynech Společenství k ochraně životního prostředí (dále jen „pokyny“)¹¹.

3.2.1.2. Slučitelnost podpory

34. Právní předpisy EU o nízkoemisních pohonných jednotkách u plavidel vnitrozemské plavby se vztahují pouze na nové motory a nepůsobí retroaktivně (viz oddíl 1.8. Podprogram 1 – Pořízení nízkoemisních pohonných jednotek). Motory nabyté a namontované přede dnem stanoveným v právním předpisu proto nespádají do jeho působnosti¹². Vnitrostátní právní předpisy zároveň neukládají přísnější pravidla než právní předpisy EU.
35. Komise se tudíž s ohledem na odst. 74 písm. b) pokynů domnívá, že tento podprogram umožní podnikům zvýšit úroveň ochrany životního prostředí při neexistenci norem Společenství pro motory už namontované. Cílem podpory je kromě toho také zlepšení co do spotřeby paliva.
36. Opatření podpory je rovněž v souladu jak s odstavcem 86 o modernizačních úkonech s cílem ochrany životního prostředí v odvětví dopravy, neboť:
- způsobilými náklady jsou celkové čisté vícenáklady, jež jsou zahrnuty podle metodologie výpočtu způsobilých nákladů podle odstavců 80 až 84 pokynů a
 - na motory již namontované se nevztahují ekologické normy.
37. Komise dospívá k závěru, že podmínky slučitelnosti ve smyslu oddílů 3.1.1, 3.1.2 a 3.2 jsou v tomto případě splněny:
- Pokud jde o odstavec 76, nepřesáhne podpora 50 % způsobilých nákladů;
 - Způsobilé investice jsou vymezeny v souladu s odstavci 80 až 84:
 - Referenční investice podle bodu 81 písm. b) ekologických pokynů se odečte od způsobilých nákladů. Pouze tehdy, kdy jako zde nelze určit referenční investici, lze za způsobilé považovat celkové investiční náklady. Způsobilé náklady se budou počítat netto, tj. bez případných provozních přínosů v souvislosti s dodatečnou investicí na ochranu životního prostředí, jež vzniknou během prvních pěti let trvání investice;
 - Podpora bude mít účinek pobídky, neboť povede k tomu, že příjemce podpory změni chování tak, že úroveň ochrany životního prostředí se zvýší:

¹¹ Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s.1.

¹² Termíny pro povinné používání motorů závisejí na druhu a obsahu motoru.

- projekty s podporou nezačnou dříve, než příjemce požádá o podporu vnitrostátní orgány;
- české orgány předložily informace prokazující, že ve srovnávací analýze, tj. ve srovnání se situací bez finanční podpory by nebyla využita ekologicky šetrnější varianta.

38. Komise se tudíž domnívá, že předmětný podprogram je slučitelný se společným trhem, neboť vede k činnostem posilujícím ochranu životního prostředí, aniž jsou negativně dotčeny podmínky obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

3.2.2. Podprogram 2 – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality

3.2.2.1. Právní základ pro hodnocení

39. Komise se domnívá, že žádná z výjimek podle čl. 87 odst. 2 Smlouvy se na oznámená opatření podpory nevztahuje. Předmětná opatření podpory nejsou rovněž určena na podporu provedení významného projektu společného evropského zájmu ani na nápravu vážné poruchy v hospodářství členského státu ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. b) Smlouvy, ani na podporu kultury a uchování kulturního dědictví ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. d).

40. V rozsudku *Altmark*¹³ Soudní dvůr vyjádřil názor, že byť nařízení č. 1191/69¹⁴ a nařízení č. 1192/69¹⁵ nejsou použitelná, nařízení Rady (ES) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vodních cestách¹⁶ "stanoví taxativně podmínky, za kterých mohou orgány členských států přiznat podporu na základě článku 77 [nyní 73] Smlouvy"¹⁷. Podle Soudního dvora: «článek 3 tohoto nařízení stanoví, že «aniž jsou dotčena ustanovení nařízení (EHS) č. 1192/69 [...] a nařízení (EHS) č. 1191/69 [...], činí členské státy koordinační opatření a ukládají závazky související s veřejnou službou a zahrnující přiznání veřejné podpory na základě článku 77 Smlouvy pouze v následujících případech a za následujících podmínkách». Z toho plyne, že členské státy nejsou oprávněny dovolávat se článku 77 [nyní 73] Smlouvy mimo případů stanovených druhotným právem Společenství"¹⁸.

41. V tomto ohledu se nepoužije žádná z výjimek pro podporu určenou na potřeby koordinace vnitrozemské přepravy podle nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4.

¹³ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003. *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg vs. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, věc C-280/00, Sb. 2003 s. I-07747.

¹⁴ Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1.

¹⁵ Nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků, Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 8.

¹⁶ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.

¹⁷ Rozsudek *Altmark*, bod 108.

¹⁸ Rozsudek *Altmark*, bod 107.

června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách¹⁹, kterou se provádí článek 73 Smlouvy.

42. V čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES se uvádí, že za slučitelné se společným trhem lze považovat podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
43. Při neexistenci konkrétnějšího ustanovení lze oznámený režim posoudit pouze na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy.
44. 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) Smlouvy. Podpora musí splňovat cíl společného zájmu, musí být nezbytná, přiměřená a neměla by negativně ovlivnit podmínky obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

3.2.2.2. Stanovení cíle společného zájmu

45. Předmětný podprogram je zaměřen na zvýšení multimodality v nákladní dopravě a na podporu překládky zboží, jež se nedopravuje v přepravních jednotkách používaných v kombinované přepravě.
46. Evropská rada na svém zasedání v Göteborgu v červnu 2001 prohlásila změnu poměru mezi jednotlivými druhy dopravy za stěžejní v rámci strategie trvale udržitelného rozvoje. Bílá kniha Komise „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“²⁰ (dále jen „evropská bílá kniha o dopravě“) zdůraznila, že „*změna poměru mezi druhy dopravy zahrnuje více než jenom hledání správného místa pro každý konkrétní druh dopravy a zajišťování multimodality*“ (strana 40).
47. Stejně tak sdělení Komise „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“²¹, které přináší přezkum evropské bílé knihy o dopravě v polovině období, znovu zdůrazňuje nezbytnost „*posunů k ekologicky šetrnějším druhům dopravy (...), zejména na velkých vzdálenostech, v městských oblastech a v přetížených koridorech*“. Zdůrazňuje rovněž, že „*součinnost různých druhů dopravy, tj. účinné využívání jednotlivých druhů dopravy samostatně nebo ve spojení, povede k optimálnímu využití zdrojů*“ a vyzývá k „*využívání železniční dopravy a dalších druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, aby se staly konkurenceschopnými alternativami silniční přepravy*“ (strana 4).

¹⁹ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.

²⁰ Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout. KOM(2001) 370 ze dne 12.9.2001.

²¹ 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 – KOM(2006) 314, 22.6.2006.

48. Nařízení 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. 1382/2003²² zdůrazňuje nutnost „převést alespoň očekávaný celkový nárůst v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ale pokud možno více, na pobřežní plavbu, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu nebo na kombinaci druhů dopravy s co nejkratšími silničními úseky“ (čtvrtý bod odůvodnění).
49. Tato strategie byla dále rozvinuta ve sdělení Komise o podpoře vnitrozemské vodní dopravy „Naiades“²³ (dále jen program „Naiades“).
50. Uvádí, že „v rámci liberalizovaného trhu vnitrozemské vodní dopravy usiluje Evropská komise o podporu a upevnění konkurenčního postavení vnitrozemské vodní dopravy, zejména zvýšením její integrace do multimodálních dodavatelských řetězců“.
51. Komise se tedy domnívá, že je ve společném zájmu podporovat investice do vybavení k překládce, neboť se tím napomáhá snižovat přetížení silnic a podporuje se tak multimodalita ve vnitrozemské vodní dopravě.
- 3.2.2.3. Nezbytnost a přiměřenost, absence narušování hospodářské soutěže v míře neslučitelné se společným zájmem
52. Je stanoveno, že „pro úplné uvolnění potenciálu intermodální dopravy je třeba podpořit ochotu vzít na sebe rizika spojená s přechodem ze silniční dopravy na alternativní způsoby. Mnoho dopravních společností dnes působí na trzích, které procházejí celkovou restrukturalizací. Jejich marže jsou nízké, plánování obtížné a budoucnost nejistá. Proto se musí vytvořit praktické a tržně orientované podpůrné programy s cílem pomoci intermodálnímu odvětví převzít rizika a reagovat na výzvu dosáhnout trvale udržitelného a velkého převodu na jiný druh dopravy v souladu s cíli vytýčenými v Bílé knize Komise z roku 2001“²⁴.
53. Vybavení k překládce je nezbytné pro hladké fungování řetězce kombinované dopravy. Státní podpora pro vybavení k překládce proto pomáhá snižovat systémové náklady, čímž zlepšuje její konkurenční postavení vůči dopravě silniční.
54. Výše uvedený program Naiades, přijatý dne 17. ledna 2006, obsahuje doporučení pro legislativní kroky, politické nástroje a podpůrné nástroje na období 2006 – 2013 s cílem plného využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy a implementace těchto

²² Úř. věst. L 328, 24.11.2006, s. 1.

²³ Integrovaný evropský akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu, KOM(2006) 6, 17.1.2006, bod II, třetí pododstavec.

²⁴ 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“), důvodová zpráva, bod 5.

doporučení má být "vykonána v těsné spolupráci s vnitrostátními a regionálními orgány, říční komisí, jakož i s evropskými představiteli daného odvětví"²⁵.“ Stanoví „konkrétní akce“, jimiž „se musí využít tržní potenciál vnitrozemské vodní dopravy a dále zatraktivnit její využití“²⁶.

55. Soustřeďuje se na pět vzájemně propojených strategických oblastí pro komplexní politiku vnitrozemské vodní dopravy s tím, že jednou z těchto oblastí je loďstvo. Uznává, že „jsou stále zapotřebí soustavné investice do modernizace a do inovací, aby se udržel náskok loďstva v těchto oblastech“²⁷. Komise pro dosažení těchto cílů vyzývá členské státy k tomu, aby hrály aktivní roli při provádění akčního programu.
56. V programu Naiades se Komise vyrovnává s řadou překážek multimodality, z nichž jednou je „roztržštěná tržní struktura trhu a silná konkurence“, jež „vedou k omezené schopnosti reinvestovat. Spolu s dlouhou dobou životnosti plavidel to vytváří vysoký práh pro modernizaci plavidel“²⁸.
57. Rada podpořila program Naiades v závěrech o podpoře vnitrozemské vodní dopravy ze dne 31. května 2006. V těchto závěrech vyzvala Rada členské státy, aby „vyvíjely snahu o poskytnutí dostatečných finančních zdrojů a pobídek pro cílené provádění navrhovaných opatření“²⁹.
58. Dokument zdůrazňuje, že Komise by měla mimo jiné „usnadnit přijetí vnitrostátních režimů podporujících přístup společností provozující vnitrozemskou vodní dopravu k financování; tyto vnitrostátní režimy by mohly zejména umožnit novým podnikům, novým podnikatelům a dalším subjektům nově zapojeným do tohoto odvětví, aby se aktivně zúčastnily vnitrostátní vodní dopravy, a podnítit investice do modernizace loďstva a do inovací, do bezpečnosti a do otevírání nových segmentů trhu“³⁰.
59. Vyzývá rovněž členské státy „k dalšímu rozvoji politik jednotlivých členských států zaměřených na stimulaci přepravy vnitrostátními vodními cestami při zohlednění evropského akčního programu a na povzbuzování regionálních, místních i přístavních orgánů a podniků k tomu, aby působily v tomtéž směru“³¹.
60. Komise závěrem vyjadřuje přesvědčení, že program Naiades spolu s výše uvedeným dokumentem Rady představuje novou perspektivu Komise a nové konkrétní cíle pro modernizaci plavidel a zvýšení environmentálních výhod a konkurenceschopnosti vodní dopravy.

²⁵ Program Naiades Programme, III. Akční program, odstavec 1.

²⁶ Program Naiades Programme, I. Úvod, odstavec 2.

²⁷ Program Naiades Programme, III. Akční program, 2. Loďstvo, odstavec 1.

²⁸ Program Naiades, II. Motivace, Nastávající úkoly, odstavce 1 a 2.

²⁹ Závěry Rady o podpoře vnitrozemské vodní dopravy, odstavec 14, odrážka 2.

³⁰ Závěry Rady o podpoře vnitrozemské vodní dopravy, odstavec 11, odrážka 3.

³¹ Závěry Rady o podpoře vnitrozemské vodní dopravy, odstavec 14, odrážka 1.

61. Komise v této souvislosti upozorňuje, že navrhovaná podpůrná opatření jsou plně v souladu s uvedenou částí programu Naiades a se závěry Rady. Komise se tudíž domnívá, že míra popory 49 %, jež přesahuje míry podpory uplatněné členskými státy před přijetím programu Naiades, je v souladu se zvýšenou potřebou podporovat tento ekologicky šetrný dopravní prostředek a měla by se považovat za slučitelnou se společným trhem.
62. Současně ve svém dokumentu Rada vyzývá Komisi, aby předložila návrh Evropského fondu obnovy vnitrozemské vodní dopravy³². Tento fond by měl být zaměřen na koncepty a technologie vedoucí ke zvýšení účinnosti logistiky, jakož i ke zvýšení environmentální a bezpečnostní výkonnosti a měl by být koordinován s vnitrostátními programy členských států. V dané záležitosti rovněž program NAIADES konstatuje, že je možné znovu zhodnotit možnosti rezervního fondu pro vnitrozemské vodní cesty, zřízeného nařízením Rady (ES) č. 718/1999. V tomto bodu nebylo doposud dosaženo pokroku. Komise se proto domnívá, že je obzvláště důležité, aby členské státy směly provádět své vlastní vnitrostátní programy podpory.
63. Komise dále upozorňuje, že projekty, jež se mají financovat, budou vybrány na základě objektivních kritérií a že s veškerými potenciálními příjemci se bude zacházet na základě zásady nediskriminace a že při posuzování projektů se budou brát v úvahu očekávané pozitivní dopady (během období alespoň tří let u MSP a alespoň pěti let u velkých podniků).
64. Očekávaným pozitivním dopadem, jak je uvedeno, musí být převážně dotčeny mimopražské oblasti NUTS II³³. Komise také upozorňuje, že u každého vybraného projektu se budou muset jasně prokázat přínosy co do objemů přepravených po modernizaci.
65. Komise má za to, že plánovaná míra podpory na modernizaci plavidel s cílem zvýšit multimodalitu přispěje v souladu se zavedenou praxí³⁴ k rozvoji daného odvětví a nezmění podmínky obchodu tak, aby to bylo v rozporu se společným zájmem.

³² Závěry Rady o podpoře vnitrozemské vodní dopravy, odstavec 11, odrážka 2.

³³ S výjimkou Prahy bude režim podpory dostupný pro příjemce, kteří působí v oblastech podle cíle konvergence za programové období 2007-2013 (tj. v oblastech s hrubým domácím produktem na obyvatele menším než 75 % průměru ve Společenství).

³⁴ Rozhodnutí Komise ze dne 12. září 2007, podpora č. N 76/07 – Rakousko – Verlängerung des ERP – Verkehrsprogramms – Prêts Bonifiés au secteur du transport, Úř. věst. C/282/2007, 24.11.2007; rozhodnutí Komise ze dne 22. prosince 2006, podpora č. N 575/06 – Itálie – region Friuli-Venezia Giulia – prodloužení stávajícího povoleného režimu podpory č. N 134/01 – Itálie – region Friuli-Venezia Giulia – návrh zákona č. 106/1-A – Podpora výstavby infrastruktury a zavedení služeb v odvětví přepravy zboží, restrukturalizace nákladní silniční dopravy a rozvoje kombinované dopravy, dosud nezveřejněno v Úředním věstníku; rozhodnutí Komise ze dne 6. dubna 2006, podpora č. N 132/05 – Česká republika – Režim podpory kombinované dopravy, Úř. věst. C 150, 28.6.2006, s. 35; rozhodnutí Komise ze dne 8. září 2004, podpora č. N 140/04 – Rakousko – Program podpory pro kombinovanou dopravu po silnici, železnici a vodních cestách, Úř. věst. C 126, 25.5.2005, s. 10; rozhodnutí Komise ze dne 19. února 2002, podpora č. N 566/02 – Belgie – Rozhodnutí vlámské vlády o podpoře pro kombinovanou dopravu ve smyslu právních předpisů o hospodářském rozvoji, Úř. věst. C 248, 16.10.2003; rozhodnutí Komise ze dne 11. listopadu 2003, podpora č. N 134/01 – Itálie – region Friuli-Venezia Giulia – návrh zákona č. 106/1 – Podpora výstavby infrastruktury a zavedení služeb v odvětví přepravy zboží, restrukturalizace nákladní silniční dopravy a rozvoje kombinované dopravy, Úř. věst. C 311, 20.12.2003, s. 18; rozhodnutí Komise ze dne 24. července 2002, podpora č. N 833/01 – Itálie – autonomní provincie Trento – zákon provincie

66. Komise proto došla k závěru, že plánovaný podprogram lze považovat za slučitelný se Smlouvou o ES v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

3.2.3. *Podprogram 3 – Modernizace plavidel vedoucí ke zvýšení bezpečnosti vnitrozemské vodní dopravy*

3.2.3.1. Právní základ pro hodnocení

67. Komise se domnívá, že je třeba zmodernizovat provozní stav plavidel, aby se využil tržní potenciál vnitrozemské plavby, a že tato modernizace učiní využití vnitrozemské vodní přepravy atraktivnějším, a tudíž podněcuje přechod k ekologicky šetrnějším způsobům dopravy, což je, jak je prokázáno výše, v souladu s dopravní politikou Komise (viz oddíl 3.2.2 Podprogram 2 – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality). Komise se tudíž domnívá, že stejně jako u podprogramu 2 lze opatření posoudit na základě čl. 87 odst. 3 písm. c).

68. Jak uvedeno výše (viz oddíl 2.2.2 Podprogram 2 – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality), je třeba splnit tři podmínky, aby mohla být státní podpora prohlášena za slučitelnou se společným trhem podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Podpora musí splňovat cíl společného zájmu, musí být nezbytná, přiměřená a neměla by negativně ovlivnit podmínky obchodu v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

3.2.3.2. Stanovení cíle společného zájmu

69. Cílem tohoto opatření je zvýšit bezpečnost při vnitrozemské vodní dopravě a zajistit modernizaci vnitrozemské vodní dopravy tak, aby se podpořilo její konkurenční postavení oproti ostatním prostředkům dopravy.

70. Komise se obecně domnívá, že přizpůsobit plavidla tak, aby odpovídala bezpečnostním normám, je nutné a že posílení bezpečnosti plavidel patří mezi hlavní cíle dopravní politiky.

71. Komise se tedy domnívá, že může být třeba státní intervence v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, zejména při zohlednění toho, že obecným cílem režimu podpory je povzbudit růst v tuzemské a mezinárodní přepravě za využití vnitrozemské plavby, a k odstranění technických překážek dopravy. K těmto závěrům se dospělo na výše citovaném zasedání Evropské rady v Göteborgu v červnu 2001, v bílé knize o dopravě, ve sdělení Komise „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“, v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 ze dne 24. října 2006, kterým se zavádí druhý program Marco Polo a dále byly rozvinuty v programu Naiades (viz výše oddíl 3.2.2 Podprogram 2 – Modernizace plavidel za účelem zvýšení multimodality).

č. 6/99, Zvláštní ustanovení pro odvětví dopravy, Úř. věst. C 242, 8.10.2002, s. 8; rozhodnutí Komise ze dne 22. října 1997, podpora č. N 79/97 – Nizozemsko, Úř. věst. C 377, 12.12.1997, s. 3; 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, podpora č. N 508/99 – Itálie – provincie Bolzano-Alto Adige – zákon č. 4/97, Úř. věst. C 71, 3.3.2001, s. 21; rozhodnutí Komise ze dne 8. července 1999, podpora č. N 121/99 – Rakousko – Úř. věst. C 245, 28.8.1999, s. 2.

72. V souladu s programem Naiades „by se mělo zvážit přizpůsobení konstrukce plavidel a jejich norem podmínkám konkrétních řek. Historicky osvědčenou bezpečnost vnitrozemské plavby, přestože je příkladná, lze ještě dále zlepšit palubní informační technologií a informační technologií na břehu (říčními informačními službami), navigačním zařízením, konstrukcí plavidel (...)“³⁵.
73. Mezi navržené nástroje patří „podpůrný program zaměřený na podporu (...) technologií zvyšujících bezpečnost na úrovni členských států“³⁶.
74. Komise má tudíž za to, že podpora je v souladu s programem Naiades, který uznává nutnost podpořit technologie zvyšující bezpečnost. Komise se proto domnívá, že podpora představuje pobídku k tomu, aby provozovatelé lodí zvýšili bezpečnost provozu, a je tudíž nezbytná k tomu, aby provozovatelé plavidel do takových vybavení investovali.
75. Komise se tedy domnívá, že tento podprogram je v souladu s cíli dopravní politiky Komise a splňuje cíl společného zájmu.

3.2.3.3. Nutnost a přiměřenost

76. V daném případě bude vyrovnání omezeno na způsobilé náklady podle oddílu 2.8 tohoto rozhodnutí. Tyto způsobilé náklady mají sloužit k úhradě investic do bezpečnosti provozu plavidel a jsou specifické pro vnitrozemskou vodní dopravu – vybavením plavidel příďovým dokormidlovacím zařízením selepší manévrovací schopnost plavidel, výměnou obšivek se zvýší bezpečnost provozu, zhotovením ocelových podlah nákladových prostorů se zpevní lodní těleso a vybavením plavidel radarem a autopilotem se přispěje k bezpečnosti plavby. Vybavení je specifické pro užití ve vnitrozemské lodní dopravě. Komise se tudíž domnívá, že výdaje, jež se mají financovat, jsou náklady přímo spojené s využitím infrastruktury a že podporou se vyrovnají vícenáklady spjaté s užitím vnitrozemských vodních cest.
77. Náklady provozu v vnitrozemské vodní dopravě jako takové kromě toho nejsou způsobilé – dotace pokryje pouze náklady přímo a výlučně spjaté s vybavením specifickým pro vnitrozemskou vodní dopravu. To jsou investice zaměřené na zlepšení bezpečnosti provozu plavidel a účelem je financovat pouze investici do vybavení spojeného s bezpečným provozem plavidel. Protože podpora hradí pouze maximálně 49 % nákladů na toto vybavení, musejí provozovatelé plavidel nést více než polovinu těchto nákladů sami. Způsobilé náklady jsou jasně definovány, a jsou tudíž nezbytně nutné k dosažení cíle režimu.

³⁵ Program Naiades, III. Akční program, 2. Loďstvo, Zkvalitnit účinnost logistiky a environmentální a bezpečnostní výkonnost vnitrozemské vodní dopravy, odstavce 2 a 3.

³⁶ Program Naiades, III. Akční program, 2. Loďstvo, Zkvalitnit účinnost logistiky a environmentální a bezpečnostní výkonnost vnitrozemské vodní dopravy, nástroje, odrážka 2.

78. Odhadovaný počet příjemců v rámci tohoto režimu je 25, což lze konstatovat na základě průzkumu provedeného českými orgány. 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.
79. Podle informací českých orgánů činí minimální odhadovaná cena jednoho podporovaného plavidla nevybaveného bezpečnostním vybavením přibližně 50 milionů CZK (zhruba 2 miliony EUR). Celkové náklady na financování vybavení tudíž nepřesáhnou 25 % této ceny³⁷.
80. Provozovatelé plavidel budou nadto muset financovat alespoň 51 % způsobilých nákladů ze svých vlastních zdrojů a přednost budou mít provozovatelé požadující nízké míry podpory. Příjemci mohou na tytéž způsobilé náklady požádat o podporu pouze jednou.
81. Komise tudíž dospěla k závěru, že podpora je nezbytná a přiměřená ke stanoveným cílům a že předpokládaná míra podpory (49 %) je přiměřená k dosažení stanovených cílů.
- 3.2.3.4. Absence narušení hospodářské soutěže v míře, jež by byla v rozporu se zájmem Společenství
82. Režim se vztahuje na všechny provozovatele, jejichž plavidla jsou vedena v plavebním rejstříku České republiky bez ohledu na státní příslušnost provozovatele.
83. Komise se domnívá, že opatření nezahrnuje mezi způsobilé příjemce pouze české podniky a že provozovatelé z jiných členských států mohou také zapsat svá plavidla v České republice. Toho opatření tudíž nemá diskriminační povahu, jak již Komise rozhodla v předchozích rozhodnutích³⁸. Komise nadto upozorňuje, že určité omezení režimu státní podpory podnikům působícím na území členského státu bytostně patří k fungování státní podpory a že, jak Komise posoudila výše, toto opatření nezpůsobí zbytečné narušení hospodářské soutěže.
84. Podpora se poskytne, pokud žadatel splní stanovené podmínky. Postup poskytnutí podpory ukládá stejné povinnosti všem potenciálním příjemcům a stanoví objektivní pravidla pro výpočet nákladů i částky podpory.
85. Komise tudíž dospěla k závěru, že podpora bude poskytována na základě zásady nediskriminace.

³⁷ V případě, kdy jeden příjemce obdrží podporu na financování všech způsobilých nákladů v rámci režimu podpory. V případech, kdy jeden příjemce obdrží pouze podporu na jedno konkrétní vybavení v rámci způsobilých nákladů, bude tento procentní podíl značně nižší.

³⁸ Podobně viz N 649/2006 Německo, Pokyny pro podporu těžkých vozidel šetrných k životnímu prostředí, Úř. věst. C 139/2007, 23.6.2007.

86. Komise dále bere na vědomí, že podmínky, doba trvání a částka peněžních prostředků k rozdělení budou zveřejněny na internetové stránce ministerstva dopravy, aby se zajistila transparentnost výběrového řízení, a že doba trvání režimu podpory je omezena na období 2008-2013.
87. Bez státní finanční intervence pravděpodobně dojde k dalšímu přesunu zboží, zejména ve formě silniční dopravy. Státní intervenci lze tudíž vnímat jako nástroj, kterým se předchází odstranění provozovatelů vnitrozemské vodní přepravy z trhu, tj. jako nástroj, který přispívá k udržení co možná nejvyššího počtu soutěžících podniků z různých druhů dopravy, což je v souladu s dopravní politikou Společenství. 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.
88. Kromě toho Komise bere na vědomí, že podpora má také dopad na situaci regionu, pokud jde o míru nezaměstnanosti, jakož i ekologický rozměr. Ohlášené opatření nepovede ke zvýšení kapacity odvětví vnitrozemské vodní dopravy.
89. Komise tudíž dospěla k závěru, že podporou nebude narušena hospodářská soutěž v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, a že podpora bude omezena na minimum nezbytné ke zvýšení bezpečnosti ve vnitrozemské vodní dopravě.

4. ROZHODNUTÍ

Na základě výše uvedených úvah tudíž Komise rozhodla, že nevznese námitky k předmětnému režimu podpory, na základě toho, že podpora je slučitelná se společným trhem.

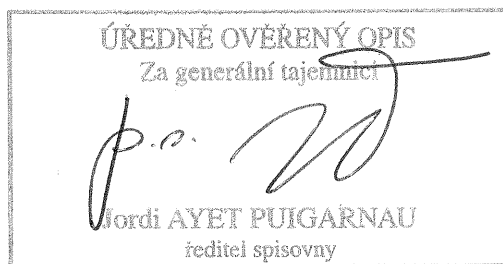
Pokud tento dopis obsahuje důvěrné informace, které by neměly být zpřístupněny třetím stranám, uvědomte o tom Komisi do patnácti pracovních dnů od data jeho obdržení. Neobdrží-li Komise v této lhůtě odůvodněnou žádost, bude to považovat za Váš souhlas se zpřístupněním třetím stranám a se zveřejněním celého dopisu v závazném znění na této internetové stránce: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm.

Žádost zašlete doporučeně nebo faxem na adresu Generálního ředitelství Evropské komise pro energetiku a dopravu:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A, Unit A2
B-1049 Brussels
Číslo faxu: + 32.2.296.41.04

S úctou,

Za Komisi



Antonio TAJANI
místopředseda Komise