



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 12.8.2015  
C(2015) 5642 final

VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÉ ZNĚNÍ

Tento dokument je poskytnut pouze pro  
informační účely.

**Věc:** **Státní podpora SA.39962 (2014/N) – Česká republika, Program podpory modernizace a výstavby překladišť kombinované dopravy**

Vážený pane ministře,

**1. ŘÍZENÍ**

- (1) Dopisem ze dne 14. listopadu 2014, který Komise zaevidovala téhož dne, oznámila Česká republika Komisi, že plánuje zavést režim podpory na modernizaci a výstavbu překladišť kombinované dopravy.
- (2) V dopise ze dne 13. února 2015 požádala Komise české orgány, aby jí k zamýšlenému režimu podpory poskytly doplňující informace. České orgány je předložily v dopise ze dne 12. března 2015, který byl zaevidován téhož dne.
- (3) Komise však oznámení stále považovala za neúplné, a dopisem ze dne 20. května 2015 si proto vyžádala další údaje. České orgány jí je poskytly v dopise ze dne 18. června 2015, který byl opět zaevidován téhož dne.

Lubomír ZAORÁLEK  
ministr zahraničních věcí  
Ministerstvo zahraničních věcí České republiky  
Loretánské náměstí 5  
118 00 Praha 1  
Česká Republika

## 2. POPIS REŽIMU PODPORY

### 2.1 Cíl režimu podpory

- (4) Cílem oznámeného režimu je navýšit kapacitu překladišť kombinované dopravy, zejména pro účely kontinentální kombinované dopravy, a přesunout tak nákladní přepravu ze silnice na železnici.
- (5) Prostřednictvím tohoto režimu hodlají české orgány nabízet pobídky pro soukromé investice do vybudování dostačující překládkové kapacity, aby bylo možné přesunout více přepravy ze silnice na železnici, případně vnitrozemské vodní cesty. České orgány vysvětlily, že se jedná zejména o rozvíjení přepravních spojení s intermodálními silničními návěsy a výměnnými nástavbami, které vyžadují nejen nákladnější překládací techniku, ale oproti kontejnerům také až pětinašobnou plochu pro meziskladování.
- (6) České orgány taktéž uvedly, že cíl režimu podpory je v souladu s cíli, jež jsou zakotveny v právních dokumentech a politických strategiích jak na úrovni Unie, tak na úrovni vnitrostátní.
- Na úrovni Unie byly zmíněny:
    - směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy<sup>1</sup>,
    - bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“<sup>2</sup>,
    - nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU<sup>3</sup>.
  - Na úrovni vnitrostátní byly zmíněny:
    - mezinárodní závazky České republiky v rámci Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC)<sup>4</sup>,
    - požadavky a cíle Dopravní politiky České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050<sup>5</sup>; zejména pak vytvoření podmínek pro přesun nákladů ze silnic na železnice, k čemuž je zapotřebí přístupná

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

<sup>2</sup> COM(2011) 144 final ze dne 8. března 2011.

<sup>3</sup> Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

<sup>4</sup> Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 35/1995 Sb., o sjednání Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC).

<sup>5</sup> Usnesení vlády České republiky ze dne 12. června 2013 č. 449.

a moderní vysokokapacitní infrastruktura překladišť kombinované dopravy.

- (7) České orgány rovněž vzaly v úvahu doporučení, která byla vydána v rámci projektu COSMOS<sup>6</sup> pro požadavky na neutrální překladiště kombinované dopravy.
- (8) České orgány dále vysvětlily, že předmětný režim do značné míry obsahově odpovídá podprogramu 1 „Podpora na výstavbu nových, rozšíření a modernizaci stávajících překladišť kombinované dopravy“, jenž byl součástí předchozího režimu podpory kombinované dopravy na období let 2006 až 2010 včetně<sup>7</sup>. České orgány Komisi informovaly, že po dobu trvání uvedeného režimu se podpora kombinované dopravy v České republice realizovala v minimálním rozsahu, a to kvůli nedostatku prostředků ve státním rozpočtu.

## 2.2 Argumenty českých orgánů

- (9) České orgány sdělily Komisi své argumenty a závěry, proč je aktivování investic do další překladištní kapacity nezbytné.
- (10) Ministerstvu dopravy si opakovaně stěžují operátoři kombinované dopravy a logistické společnosti, že kapacita překladišť kombinované dopravy je nedostatečná a v určitých lokalitách s vysokým přepravním potenciálem má nevyhovující technický stav; v některých stávajících soukromých překladištích kombinované dopravy navíc podle nich není zajištěn nediskriminační přístup ke službám. Že tyto problémy s překladišti existují, potvrdily i diskuse na konferencích a jednání s oborovými svazy.
- (11) Za účelem ověření, zda jsou stížnosti oprávněné, uskutečnilo Ministerstvo dopravy veřejnou konzultaci se zainteresovanými subjekty, především se Svazem dopravy (sekcí kombinované dopravy), jakožto oborovým sdružením podnikatelů v dopravě, a se sdružením automobilových dopravců ČESMAD Bohemia. Z odpovědí v rámci této veřejné konzultace vyvodily české orgány následující závěry:
  - Má-li se dosáhnout cíle v podobě přesunu nákladů ze silnice na železnici, je potřeba zajistit rozšíření a rozvoj veřejně přístupných (nediskriminačních) překladišť kombinované dopravy, které svým zařízením a kapacitou vyhoví požadavkům pro navýšení přeprav kombinovanou dopravou.

---

<sup>6</sup> COSMOS (kooperativní řešení pro řízení optimalizovaných služeb) byl společný vzdělávací projekt prováděný v rámci unijního programu Marco Polo II. Tento projekt zkoumal potřeby trhu, pokud jde o lepší kooperativní služby intermodální nákladní dopravy v jihovýchodní Evropě. Jedním z jeho cílů bylo podpořit intermodální dopravu jako takovou, zejména pak programy podporující přechod k (intermodálním) železničním službám (administrativní, fiskální, technická a finanční opatření) zacílené na konkrétní zainteresované subjekty (účastníky trhu, operativní partnery a politické/veřejné subjekty). [http://www.intermodal-cosmos.eu/content/cosmos-project/objectives/index\\_eng.html](http://www.intermodal-cosmos.eu/content/cosmos-project/objectives/index_eng.html)

<sup>7</sup> Opatření bylo schváleno rozhodnutím Komise ze dne 12. září 2007 o režimu podpory C 12/06 (ex N 132/05), který Česká Republika hodlá zavést na podporu kombinované dopravy (Úř. věst. L 68, 13.3.2009, s. 8).

- Provozovatelé překladišť kombinované dopravy nemají dostatek finančních prostředků pro navýšení jejich kapacity.
- (12) České orgány konstatovaly, že stávající překladiště v místech s vysokou poptávkou jsou již v současnosti využívána v plném rozsahu a jejich provozovatelé nemají dostatečnou motivaci financovat investice do rozšíření kapacity výhradně z vlastních zdrojů, neboť existuje riziko, že kapacita nebude v bezprostřední budoucnosti patřičně vytížena. Z analýzy českých orgánů vyplynulo, že silná konkurence ze strany přímé silniční dopravy nedovoluje provozovatelům překladišť generovat takové výnosy, jež by jim umožňovaly v potřebném rozsahu obnovit a rozšířit jejich zařízení. Provozovatel překladiště, který by chtěl do navýšení kapacity investovat, by tedy musel jakékoliv další investice podmínit zárukami ve formě dlouhodobých smluv s přepravci, jež by mu zajistily uhrazení celkové částky za několik let služeb bez ohledu na to, zda se plánované překládky uskuteční, či nikoliv. Dopravci by však nebyli ochotni takové riziko přijmout. Na trhu se podle českých orgánů smlouvy obvykle uzavírají jen na jeden rok. Provozovatelé překladišť se proto raději rozhodnou bez rizika využívat stávající kapacity.
- (13) České orgány zanalyzovaly životaschopnost investic do další překladištní infrastruktury pro kombinovanou dopravu a zjistily, že kontinentální kombinovaná doprava nepokryje příslušné náklady. Aby byla kontinentální kombinovaná doprava schopna soutěžit se silniční dopravou, museli by provozovatelé překladišť nabízet služby za ceny, které by nepokrývaly veškeré náklady na překládku.
- (14) České orgány také zohlednily prognózu dopravy, kterou vypracovala Správa železniční dopravní cesty a ve které se předpokládá, že v kombinované dopravě dojde do roku 2020 k celkovému navýšení o 40 %. Ministerstvo dopravy proto stanovilo jako cíl navýšit objem kontinentální kombinované dopravy (tedy jednoznačný přesun zásilek ze silnice na železnici) o více než 100 %. Množství přepravovaného zboží by se tak mělo zvýšit o 800 000 tun (z 616 528 tun v roce 2013 na přibližně 1 400 000 tun v roce 2022).
- (15) Pokud jde o environmentální dopad opatření, české orgány zdůraznily, že přesun většího množství přeprav ze silnic na železnice nebo vnitrozemské vodní cesty umožní do roku 2022 snížit množství emisí, které za rok vyprodukuje silniční doprava, a to o 36 696 až 40 032 tun v případě CO<sub>2</sub> a o 114 až 307 tun v případě NO<sub>x</sub> (v závislosti na emisních třídách motorových vozidel).

### **2.3 Překladiště kombinované dopravy v České republice**

- (16) V České republice je dnes šestnáct soukromých překladišť kombinované dopravy, z nichž tři lze považovat za překladiště vyhovující parametrům Dohody AGTC<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC), Sběrka smluv OSN, sv. 1746, s. 3; C.N.345.1997, ve znění pozdějších změn. Jedná se o právní rámec, který stanoví koordinovaný plán pro rozvoj služeb kombinované dopravy a pro rozvoj nezbytné provozní infrastruktury na základě mezinárodně dohodnutých výkonnostních parametrů a norem.

- (17) Provozovatelé těchto tří překladišť nejsou v současnosti vázáni povinností zajišťovat veřejný nediskriminační přístup ke svým zařízením. Veškerou svou kapacitu navíc využívají pro vlastní komerční přepravu a nejsou momentálně schopni nabídnout dostatečný prostor pro překládky zboží dalších zákazníků.
- (18) Ostatní překladiště svými parametry neodpovídají technickým nebo kapacitním požadavkům současného trendu kombinované dopravy, zejména pokud jde o nové ucelené vlaky s intermodálními silničními návěsy nebo s výměnnými nástavbami. Další problém tkví v tom, že některá překladiště jsou nevhodně umístěna, zejména z hlediska napojení na železniční a silniční síť, a potíž představují i změny přepravních proudů. Veřejný (nediskriminační) přístup jsou v současnosti povinni zajišťovat jen provozovatelé dvou z těchto překladišť.
- (19) Hlavní nedostatky stávajících překladišť spočívají v nedostatečné délce překládkových kolejí a nedostatečné manipulační a skladovací ploše pro přepravní jednotky<sup>9</sup>.

## **2.4 Způsobilí příjemci**

- (20) Příjemcem podpory v rámci oznámeného režimu může být vlastník stávajícího překladiště nebo budoucí vlastník nově vybudovaného překladiště; v případě pořizování překládacího zařízení jím může být též provozovatel překladiště (se souhlasem vlastníka překladiště).
- (21) České orgány prohlásily, že o podporu v rámci režimu se mohou ucházet všichni vlastníci a provozovatelé překladišť kombinované dopravy a že žádní účastníci relevantního trhu nebudou z možnosti jejího získání vyloučeni. Pro podporu v rámci režimu jsou způsobilé všechny společnosti z EHP, které mají sídlo, zastoupení, pobočku nebo dceřinou společnost v České republice, a podpora musí být využita pro investování do překladiště situovaného na území České republiky.
- (22) Pro podporu jsou způsobilé velké společnosti i malé a střední podniky<sup>10</sup>. České orgány očekávají, že v rámci tohoto režimu obdrží podporu až 50 podniků.
- (23) České orgány se zavázaly, že v případě podniků, které dříve obdržely protiprávní podporu, jež byla rozhodnutím Komise prohlášena za neslučitelnou, bude vyplácení případné podpory na základě oznámeného režimu pozastaveno, dokud tyto podniky celou částku protiprávní a neslučitelné podpory spolu s příslušnými úroky nevrátí nebo neuloží na vázaný účet.

## **2.5 Forma podpory**

- (24) Podpora v rámci tohoto režimu má být poskytována ve formě nevratných přímých dotací.

---

<sup>9</sup> Podle přílohy IV Dohody AGTC se dnes u kolejí překladiště požaduje minimální délka 600 m a cílová délka 750 m; ustanovení čl. 39 odst. 2 písm. a) bodu ii) nařízení (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1) vyžaduje délku 740 m.

<sup>10</sup> Malé a střední podniky ve smyslu doporučení Komise ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků a malých a středních podniků (Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36).

## 2.6 Způsobilé investice, způsobilé náklady a intenzita podpory

- (25) Pro podporu v rámci oznámeného režimu jsou způsobilé níže uvedené investice:
- výstavba infrastruktury v souvislosti s kombinovanou dopravou: modernizace a výstavba překladišť kombinované dopravy s veřejným (nediskriminačním) přístupem pro uživatele,
  - pořízení zařízení pro kombinovanou dopravu: způsobilé je pouze manipulační zařízení jakožto technologická součást určeného překladiště kombinované dopravy. Manipulační zařízení totiž není vzhledem ke svým rozměrům a hmotnosti a schvalovacím procedurám snadno přemístitelné. Před případným převozem do jiného místa by musela autorizovaná firma zařízení demontovat a po přepravě zase smontovat a poté by muselo být zařízení opět schváleno k provozu Drážním úřadem.
- (26) Způsobilé položky musí být používány výhradně pro operace v rámci kombinované dopravy.
- (27) Podle českých orgánů jsou pro podporu způsobilé tyto konkrétní kategorie nákladů: příprava a zabezpečení projektu, příprava staveniště, založení stavby, zemní práce, železniční spodek, železniční svršek, železniční přejezd, stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům, sdělovací zařízení pro přenos informací, zabezpečovací zařízení, elektrická zařízení, pozemní stavby, komunikace a zpevněné plochy, manipulační zařízení, doprovodná opatření (krajinařská opatření, nezbytná publicita apod.), ostatní technologická zařízení sloužící výhradně provozu překladiště a nákup nemovitostí (pozemků a staveb).
- (28) Podpora v rámci oznámeného režimu může uhradit až 49 % způsobilých nákladů investice.

## 2.7 Přístup k režimu podpory; výběrové řízení a kritéria výběru

- (29) Všechny projektové žádosti o dotaci budou zevrubně posouzeny na základě veřejně dostupné dokumentace programu, která stanoví podrobná pravidla, jimiž se režim podpory řídí, a podmínky jeho využití.
- (30) Žádosti se budou posuzovat v několika fázích. Nejprve se u nich zjistí, zda splňují veškeré podmínky vyplývající z dokumentace programu a vyhlášené výzvy. Žádosti, které všem těmto podmínkám vyhoví (tj. způsobilé projektové žádosti), budou ve druhé fázi posouzení ohodnoceny hodnotící komisí na základě předem stanovených kritérií.
- (31) České orgány budou uplatňovat tyto skupiny hodnotících kritérií (blíže specifikovaných v dokumentaci programu): soulad se základními strategickými záměry a dokumenty, technické řešení, kvalitu investičního záměru, doplňková kritéria (např. kvalifikaci žadatele, udržitelnost projektu) a podmínky a záruky veřejného (nediskriminačního) přístupu.
- (32) Na tomto základě bude sestaveno pořadí způsobilých projektových žádostí – to se uplatní v případě, že souhrnný objem dotací, které budou v jejich rámci požadovány, překročí celkovou částku státní podpory, jež byla pro daný účel alokována v rámci vyhlášené výzvy. Pokud souhrn dotací požadovaných v rámci

způsobilých projektových žádostí tento rozpočet nepřekročí, vyhoví se všem způsobilým projektovým žádostem.

## 2.8 Kritéria pro udělení podpory

- (33) Orgán, který podporu uděluje, posoudí u každé projektové žádosti potřebnou kapacitu dotčeného přecladiště kombinované dopravy, přičemž se zaměří především na jeho umístění a na existenci nebo stav stávajících přecladišť v předmětném regionu.
- (34) Investiční projekty nesmí být zahájeny dříve, než příjemce podá orgánu žádost o podporu.
- (35) S každou projektovou žádostí bude uchazeč o dotaci povinen předložit investiční záměr, jehož součástí bude odůvodnění, proč je investice nutná, a prokázání, že bez podpory by se investice nerealizovala. České orgány poskytly Komisi podrobný seznam, co musí investiční záměr obsahovat:
- U projektu nového přecladiště: základní charakteristiku projektu/stavby (včetně výkresové části), popis současného stavu a zdůvodnění realizace projektu, konkretizaci cílů projektu a konečný/výhledový stav, popis navrhovaných variant (včetně srovnávacího scénáře), časový průběh přípravy a realizace výstavby, vyhodnocení efektivnosti výstavby.
  - U projektu rozšíření/modernizace stávajícího přecladiště: rozhodující technicko-ekonomické údaje o stávajícím užívání a provozu, základní charakteristiku projektu/stavby (včetně výkresové části), popis současného stavu a zdůvodnění realizace projektu, konkretizaci cílů projektu a konečný/výhledový stav, popis navrhovaných variant (včetně srovnávacího scénáře), časový průběh přípravy a realizace výstavby, vyhodnocení efektivnosti výstavby.
  - U projektu doplnění přecládacích mechanismů: popis současného stavu a zdůvodnění realizace projektu, popis nového přecládacího mechanismu, popis navrhovaných variant (včetně srovnávacího scénáře), využití nového přecládacího mechanismu, časový průběh přípravy a realizace pořízení.
- (36) Součástí investičního záměru bude muset být popis/porovnání různých scénářů investování, resp. různých variantních řešení. Orgán poskytující podporu bude za účelem zhodnocení její potřebnosti tyto scénáře porovnávat, přičemž bude přihlížet k investičnímu záměru a k potenciálu přeprav pomocí kombinované dopravy. Při posuzování srovnávacích scénářů se bude porovnávat rozsah a kvalita projektu (včetně technického zhodnocení majetku a zajištění nediskriminačního přístupu) při poskytnutí podpory a při jejím neposkytnutí.
- (37) Příjemci budou povinni poskytovat služby kombinované dopravy každému dopravci, zasilateli zboží nebo jinému uživateli kombinované dopravy na nediskriminačním základě, za předem stanovených podmínek a za předem stanovené a zveřejněné ceny. Uchazeči o dotaci musí s žádostí předložit podmínky veřejného (nediskriminačního) přístupu včetně cen služeb. Tyto podmínky musí být zveřejněny na internetových stránkách žadatele již při

zahájení projektu. Provozování překladiště na veřejném, nediskriminačním základě bude uvedeno jako podmínka v rozhodnutí o poskytnutí dotace.

- (38) Aby se napomohlo splnění cíle v podobě navýšení objemu kontinentální kombinované dopravy, stanoví poskytovající orgán v rozhodnutí o poskytnutí dotace jako podmínku udělení veřejné podpory, jakého minimálního navýšení přeprav má příjemce dosáhnout.
- (39) Orgán poskytující podporu bude v souladu s podmínkami stanovenými v rozhodnutí o poskytnutí dotace<sup>11</sup> provádět pravidelné kontroly. Pokud tyto kontroly prokážou, že podmínky dotace nejsou plněny, bude provozovatel požádán, aby podporu vrátil<sup>12</sup>.

## **2.9 Orgán poskytující podporu**

- (40) Dotace v rámci oznámeného režimu podpory bude poskytovat Ministerstvo dopravy České republiky.

## **2.10 Právní základ; znění režimu podpory**

- (41) Vnitrostátním právním základem oznámeného režimu jsou:
- zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů,
  - vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů,
  - návrh Operačního programu Doprava 2014–2020, schválený usnesením Vlády České republiky ze dne 9. července 2014 č. 558,
  - Strategie podpory logistiky veřejných zdrojů, schválená usnesením Vlády České republiky ze dne 21. prosince 2009 č. 1571,
  - Dopravní politika České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050, schválená usnesením Vlády České republiky ze dne 12. června 2013 č. 449.
- (42) Podrobná pravidla režimu a podmínky jeho využití budou stanoveny v dokumentaci programu, v souladu se zákonem o rozpočtových pravidlech a jeho prováděcí vyhláškou č. 560/2006. České orgány přislíbily, že zveřejní úplné znění režimu podpory na internetu<sup>13</sup>.

## **2.11 Doba trvání režimu a rozpočet**

- (43) Režim potrvá od roku 2015 do roku 2020 včetně. České orgány se zavázaly tento program provádět až poté, co jej Komise schválí.

---

<sup>11</sup> Podle zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>12</sup> Viz § 14f odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>13</sup> [www.opd.cz](http://www.opd.cz)



- (44) Horní hranice rozpočtu za celou dobu trvání režimu činí 2,5 miliardy CZK (přibližně 93 milionů EUR).

## **2.12 Kumulace podpory**

- (45) Podporu v rámci oznámeného režimu nelze kumulovat s podporou, jež příjemci získají na pokrytí týchž způsobilých nákladů z jiných místních, regionálních, vnitrostátních nebo unijních režimů.

## **3. POSOUZENÍ**

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

- (46) Smlouva o fungování Evropské unie (SFEU) v čl. 107 odst. 1 stanoví, že *„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, nestanoví-li tato smlouva jinak.“*
- (47) Ke zjištění, zda má oznámené opatření rysy státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je nutno prozkoumat: 1) zda dané opatření dotčeným podnikům poskytuje selektivní hospodářskou výhodu; 2) zda je tato výhoda financována ze státních prostředků; 3) zda tato výhoda narušuje nebo by mohla narušit hospodářskou soutěž a 4) zda má dané opatření vliv na obchod mezi členskými státy.
- (48) Komise se domnívá, že oznámená podpora přináší příjemcům výhodu, neboť jim pomocí státních prostředků umožňuje ušetřit část nákladů, které by jinak museli hradit. Opatření je selektivní, jelikož podpora se bude poskytovat pouze podnikům provádějícím investice v odvětví dopravy a její poskytnutí je v diskreční pravomoci státu. Podpora od státu posiluje postavení příjemců vůči konkurenční infrastruktuře v Unii, a může tak potenciálně narušovat hospodářskou soutěž, protože trh pro provoz intermodálních překladišť je otevřen hospodářské soutěži a jednotlivé druhy intermodálních překladišť soutěží s intermodálními překladišti v jiných členských státech. Předmětná podpora má tudíž vliv na obchod mezi členskými státy.
- (49) S ohledem na výše uvedené dospěla Komise k závěru, že oznámený režim představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

### **3.2 Základ pro posouzení slučitelnosti**

- (50) Jak již bylo uvedeno ve bodě 4 výše, cílem oznámeného režimu podpory je navýšit kapacitu překladišť kombinované dopravy, zejména pro účely kontinentální kombinované dopravy, a přesunout tak nákladní přepravu ze silnice na železnici. Komise musí zjistit, zda lze tento režim považovat za slučitelný s vnitřním trhem na základě výjimek stanovených ve SFEU.
- (51) Článek 93 SFEU stanoví, že *„se Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu [...]“*. Pojem „koordinace dopravy“, s nímž dané ustanovení pracuje, svým významem přesahuje pouhé usnadňování rozvoje určité hospodářské činnosti. Tento pojem předpokládá zásah orgánů veřejné moci, jehož cílem je směřovat rozvoj odvětví dopravy ve společném zájmu.

- (52) Od vstupu nařízení (ES) č. 1370/2007<sup>14</sup> v platnost je článek 93 SFEU přímo použitelný jako právní základ ke zjišťování slučitelnosti podpor, na něž se nevztahuje uvedené nařízení, a použije se zejména u podpor na koordinaci nákladní dopravy.
- (53) Při posuzování slučitelnosti oznámeného režimu podpory s vnitřním trhem proto bude Komise vycházet z článku 93 SFEU<sup>15</sup>.
- (54) Podle ustálené rozhodovací praxe je podpora na koordinaci dopravy považována za slučitelnou s vnitřním trhem na základě článku 93 SFEU, jestliže jsou splněny tyto podmínky:
- podpora musí přispívat k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu,
  - podpora musí být nezbytná a musí mít motivační účinek,
  - podpora musí být přiměřená,
  - k dotčené infrastruktuře musí mít přístup všichni uživatelé bez jakékoli diskriminace a
  - podpora nesmí vést k narušení hospodářské soutěže v rozporu se společným zájmem.
- (55) Aby tedy Komise mohla oznámený režim podpory schválit na základě článku 93 SFEU, je třeba posoudit, zda režim splňuje těchto pět kritérií.

### **3.3 Slučitelnost režimu podpory s vnitřním trhem**

#### *3.3.1. Příspěvek k dosažení jasně vymezeného cíle společného zájmu*

- (56) Evropská unie již ve své politice určitou dobu prosazuje budování vyváženého multimodálního dopravního systému, přičemž součástí této politiky je podpora konkurenceschopnosti multimodální dopravy vůči dopravě silniční. Cílem politiky EU v oblasti multimodální dopravy je dosáhnout toho, aby se přeprava nákladů přeorientovala ze silniční na jiné druhy dopravy.
- (57) Rozvoj kombinované dopravy se snaží podpořit unijní nástroje jako směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992<sup>16</sup>. Multimodální politika je též

---

<sup>14</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>15</sup> Vzhledem k tomu, že z režimu nejsou vyloučeny železniční podniky, na příjemce z řad železničních podniků se vztahuje kapitola 2 pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008). Avšak pokud jde o posuzování veřejného financování železničních podniků ve formě poskytování prostředků na železniční infrastrukturu, v uvedené kapitole se odkazuje na článek 93 SFEU, a posouzení provedené v oddíle 3.3 tohoto rozhodnutí se tak vztahuje i na železniční podniky, jež spadají do působnosti pokynů.

v souladu se závěry Evropské rady, která na zasedání v Göteborgu v červnu 2001 prohlásila, že ústředním bodem strategie pro udržitelnou dopravu jsou opatření, jež pomáhají přejít od dopravy po silnici k jiným, ekologičtějším druhům dopravy.

- (58) Bílá kniha o dopravní politice z roku 2011 vybízí k využívání železniční a jiné ekologické dopravy, tak aby se z nich staly konkurenceschopné alternativy k silniční nákladní přepravě<sup>17</sup>.
- (59) Komise uznává, že zlepšení multimodální dopravy na trzích, které jsou volně přístupné a kde platí pravidla svobodné hospodářské soutěže a pravidla nabídky a poptávky, je v první řadě úkolem tržních subjektů. Avšak k tomu, aby se plně uvolnil potenciál, který multimodální doprava nabízí, může být zapotřebí podnítit ochotu subjektů podstupovat rizika, jež jsou s přechodem ze silniční na jiné druhy dopravy nevyhnutelně spjata.
- (60) Rozvoj multimodální dopravy a činností, které pomáhají snižovat znečištění ovzduší a přetížení silniční sítě, je proto ve společném zájmu.
- (61) Komise připomíná, že za režim přispívající k cíli společného zájmu v minulosti označila i podobné české opatření, a sice podprogram 1 „Podpora na výstavbu nových, rozšíření a modernizaci stávajících překladišť kombinované dopravy“, jenž byl součástí režimu podpory kombinované dopravy na období let 2006 až 2010<sup>18</sup>.
- (62) Ve světle informací, které obdržela od českých orgánů a které jsou popsány v oddílech 2.1 a 2.2, vyvozuje Komise závěr, že oznámený režim podpory k těmto cílům přispívá.

### 3.3.2. *Nezbytnost podpory a její motivační účinek*

- (63) Podpora musí být nezbytná k dosažení cíle společného zájmu a musí mít motivační účinek, tzn. musí změnit chování přijímajícího podniku tak, že zahájí další činnost, kterou by bez poskytnutí podpory nevykonával nebo by ji vykonával omezeně či jinak, takže by se cíle společného zájmu nedosáhlo.
- (64) V bodě 12 výše bylo vysvětleno, že provozovatelé překladišť nejsou ochotni investovat do budování nových zařízení nebo do navýšení kapacity těch stávajících, protože takové investice s sebou nesou určitá rizika a náklady, přičemž návratnost daných nákladů je nepravděpodobná, a nákladní přepravci nemají zájem tyto náklady a rizika sdílet. Samotné tržní síly tak na přesun k jiným druhům dopravy nestačí.
- (65) Investice do rozšíření kapacity intermodálních překladišť navíc v České republice nejsou bez podpory finančně udržitelné (viz též bod 13 výše).

---

<sup>16</sup> Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy, ve znění pozdějších předpisů (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

<sup>17</sup> Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, COM(2011) 144 ze dne 28. března 2011.

<sup>18</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 12. září 2007 o režimu podpory C 12/06 (ex N 132/05), který Česká Republika hodlá zavést na podporu kombinované dopravy (Úř. věst. L 68, 13.3.2009), body odůvodnění 38–41.

- (66) Oznámený režim nabízí podporu jen ve vztahu k investicím, jež přímo souvisejí s přechodem na jiné druhy dopravy (bod 21 výše). Podporu v rámci oznámeného režimu mohou získat jen vlastníci stávajících překladišť, budoucí vlastníci nově vybudovaných překladišť nebo v případě pořízování překládacích zařízení provozovatelé překladišť (se souhlasem vlastníků překladišť) (bod 20 výše). Opatření tudíž působí jako pobídka k přechodu od silniční na železniční přepravu.
- (67) České orgány budou také v každém jednotlivém případě ověřovat nezbytnost investiční podpory na základě investičního záměru a srovnávacích scénářů (body 29–32 výše).
- (68) Jelikož investiční projekty nesmí být zahájeny dříve, než příjemce podá vnitrostátním orgánům žádost (bod 34 výše), je možné mít za to, že podpora má motivační účinek.
- (69) S ohledem na výše uvedené dospěla Komise k závěru, že podpora v rámci oznámeného režimu bude nutná k podpoře přesunu dopravy ze silnice na železnici nebo vnitrozemské vodní cesty a bude příjemce vybízet k dalším investicím, které by bez podpory nerealizovali.

### 3.3.3. Přiměřenost podpory

- (70) Intenzita podpory v rámci režimu nepřesáhne 49 % způsobilých nákladů (bod 28 výše) na infrastrukturu překladišť kombinované dopravy. Výše popisované manipulační zařízení (viz druhá odrážka bodu 25 výše) považuje Komise za součást způsobilé překladištní infrastruktury: za prvé, pohyblivost takového zařízení bývá omezena na areál překladiště a jeho přemístění na jiné dopravní překladiště není snadné a za druhé, toto zařízení slouží výhradně pro operace v rámci kombinované dopravy, konkrétně pro překládání kontejnerů ISO, silničních návěsů nebo výměnných nástaveb apod. z jednoho druhu dopravního prostředku do druhého.
- (71) Komise má za to, že maximální intenzita podpory v rámci oznámeného opatření je v souladu s jinými případy, o nichž rozhodovala dříve a u nichž hodnotila intenzity podpory ve výši 50 % způsobilých nákladů investice jako přiměřené<sup>19</sup>.
- (72) Pokud jde o přiměřenost podpory, konstatuje Komise rovněž toto: za prvé, podporu v rámci režimu není možné kumulovat s žádnou jinou podporou na tytéž způsobilé náklady (bod 45 výše). Za druhé, jednotlivá podpora se poskytuje pouze poté, co je v podrobné srovnávací analýze prokázána její nezbytnost.

---

<sup>19</sup> Viz například rozhodnutí Komise ze dne 17. října 2012 ve věci SA.34501, Německo – *Ausbau des Binnenhafens Königs Wusterhausen/Wildau*; rozhodnutí Komise ze dne 19. září 2012 ve věci SA.34985, Rakousko – *Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, 2013–2017*, 54. bod odůvodnění (Úř. věst. C 43, 15.2.2013, s. 19); rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2010 ve věci N 490/2010, Belgie – *Verlenging van steunregeling N 550/2001 inzake publiek-private samenwerking voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen in het Vlaams Gewest*; rozhodnutí Komise ze dne 31. ledna 2001 ve věci N 597/2000, Nizozemsko – *Subsidieregeling voor bijzondere bedrijfsaansluitingen op vaarwegen*; rozhodnutí Komise ze dne 14. září 2001 ve věci N 208/2000, Nizozemsko – *SOIT*, a rozhodnutí Komise ze dne 15. listopadu 2000 ve věci N 755/1999, Itálie – *Bolzano*.

- (73) Intenzitu podpory ve výši 49 % způsobilých investičních nákladů, která je navrhována v rámci oznámeného režimu, tudíž lze považovat za přiměřenou sledovanému cíli, jímž je podnítit přechod na jiné druhy dopravy.

*3.3.4. Otevřený a nediskriminační přístup ke způsobilé infrastruktuře intermodálních překladišť*

- (74) Jak již bylo dříve popsáno (viz bod 37 výše), příjemci podpory v rámci oznámeného režimu budou povinni poskytovat služby kombinované dopravy každému přepravci, zasilateli zboží či jinému uživateli kombinované dopravy na otevřeném a nediskriminačním základě.

*3.3.5. Narušení hospodářské soutěže*

- (75) Komise bere na vědomí, že objem kombinované dopravy se má v České republice do roku 2020 zvýšit o 40 % (viz bod 14 výše). Co se týče nákladní dopravy v EU obecně (včetně mezinárodní námořní dopravy), Komise odhaduje, že ve srovnání s rokem 2005 by se její objem mohl zvýšit o přibližně 40 % do roku 2030 a o něco málo více než 80 % do roku 2050<sup>20</sup>.
- (76) V bodech 16 až 19 výše bylo vysvětleno, že většina soukromých překladišť kombinované dopravy v České republice nenabízí koleje o dostačující délce v souladu s mezinárodními normami. Delšími kolejemi disponují jen tři překladiště, ale jejich kapacita je plně vytěžována a dopravci nemají k těmto zařízením otevřený, nediskriminační přístup.
- (77) Omezení plánované intenzity podpory na 49 % zajistí, že podmínky obchodování nebudou dotčeny v rozporu se společným zájmem. Vlastníci a provozovatelé překladišť budou i tak muset investice do značné míry financovat z vlastních zdrojů nebo si opatřit externí financování za tržních podmínek.
- (78) Režim je horizontální, tj. otevřený všem investorům, kteří jsou ochotni investovat do překladišť kombinované dopravy. Podpora může být poskytnuta vlastníkům stávajících překladišť i budoucím vlastníkům nově vybudovaných překladišť a v případě pořízování překládacích zařízení provozovatelům překladišť (se souhlasem vlastníků překladišť).
- (79) Na trhu, kde se očekávají rostoucí objemy nákladů a kde – jak prokázala rozsáhlá analýza trhu – dopravci potřebují další kapacitu, kterou však trh není schopen zajistit (v zásadě proto, že vlastníci a provozovatelé překladišť nejsou ochotni podstupovat riziko), tudíž není pravděpodobné, že by další kapacita, která bude díky podpoře v rámci oznámeného režimu vybudována, nenarušila hospodářskou soutěž v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

#### **4. ZÁVĚR**

S ohledem na výše uvedené se Komise rozhodla:

---

<sup>20</sup> Pokud by se politika nijak nezměnila. Pracovní dokument útvarů Komise provádějící bílou knihu „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, 28. března 2011, SEK(2011) 391 v konečném znění, bod 17.

- nevznést proti oznámenému režimu podpory na modernizaci a výstavbu překladišť kombinované dopravy námitky, neboť se jedná o režim, který je slučitelný s vnitřním trhem podle článku 93 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Pokud tento dopis obsahuje důvěrné informace, které by neměly být zpřístupněny třetím stranám, uvědomte o tom prosím Komisi do patnácti pracovních dnů od data jeho obdržení. Pokud Komise neobdrží v této lhůtě odůvodněnou žádost, bude předpokládat, že souhlasíte se zpřístupněním informací třetím stranám a se zveřejněním úplného znění tohoto dopisu v závazném jazykovém znění na internetové stránce: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Žádost prosím zašlete doporučeně nebo faxem na níže uvedenou adresu:

Evropská komise  
Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž  
State Aid Greffe  
B-1049 Brusel  
Fax č.: 32 2 296 12 42

S úctou  
Za Komisi

Margrethe Vestager  
členka Komise

**ÚŘEDNĚ OVĚŘENÝ OPIS**  
Za generální tajemnici

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
ředitel spisovny  
**EVROPSKÁ KOMISE**