



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.6.2024
C(2024) 3948 final

ANNEX

PŘÍLOHA

SDĚLENÍ KOMISE

Schválení obsahu předlohy

SDĚLENÍ KOMISE

Pokyny ke státní podpoře pro pozemní a multimodální dopravu

PŘÍLOHA
SDĚLENÍ KOMISE

Pokyny ke státní podpoře pro pozemní a multimodální dopravu

PŘEDLOHA

OBSAH

1.	Úvod.....	3
1.1	Obecné souvislosti.....	3
1.2	Cíl těchto pokynů	6
1.2.1	Odvětví železniční dopravy.....	8
1.2.2	Odvětví vnitrozemské vodní dopravy	11
1.2.3	Odvětví multimodální dopravy	12
2.	Oblast působnosti a definice	14
2.1	Oblast působnosti	14
2.2	Definice	17
2.3	Struktura pokynů	21
3.	Opatření, která nepodléhají oznamovací povinnosti	22
4.	Podpora, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu	23
4.1	Obecné podmínky slučitelnosti	23
4.1.1	Hlavní podmínky slučitelnosti.....	23
4.1.2	Soulad s dalšími ustanoveními práva EU	26
4.1.3	Kumulace.....	26
4.1.4	Transparentnost	26
4.2	Podmínky slučitelnosti zvláštních kategorií podpory na koordinaci dopravy	28
4.2.1	Provozní podpora	28
4.2.2	Investiční podpora	34
5.	Podpora, která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby v odvětví železniční nákladní dopravy	52
5.1	Obecná ustanovení	52
5.2	Skutečná služba obecného hospodářského zájmu	53
5.3	Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby	55
5.4	Doba trvání pověření	55
5.5	Soulad se směrnicí o jednotném evropském železničním prostoru a směrnicí o průhlednosti	55

5.6	Dodržování pravidel EU v oblasti veřejných zakázek	55
5.7	Vyloučení diskriminace.....	56
5.8	Výše vyrovnávací platby	56
5.9	Další požadavky, které mohou být nezbytné k zajištění toho, aby podpora neohrozila obecné zájmy EU.....	57
5.10	Transparentnost	57
5.11	Podmínky a povinnosti připojené k rozhodnutím Komise.....	57
6.	Finanční toky ve vertikálně integrovaných železničních podnicích	57
7.	Plán hodnocení <i>ex post</i>	59
8.	Podávání zpráv a monitorování.....	61
9.	Použitelnost	61
10.	Revize.....	62
Příloha I.....		63
Příloha II.....		66

1. ÚVOD

1.1 Obecné souvislosti

1. Vytvoření společného dopravního trhu je dlouhodobým cílem Evropské unie (EU), který byl podpořen liberalizací. V EU jsou konkrétně služby vnitrozemské vodní dopravy plně liberalizovány od 90. let 20. století ⁽¹⁾ a v posledních desetiletích byly postupně liberalizovány i služby železniční dopravy ⁽²⁾.
2. V letech 2001–2016 přijali spolunormotvůrci Unie čtyři legislativní balíčky týkající se služeb železniční dopravy, jejichž cílem bylo postupně otevřít trhy železniční dopravy hospodářské soutěži, a to jak v nákladní, tak v osobní dopravě. Trh železniční nákladní dopravy se otevřel hospodářské soutěži dne 15. března 2003 v Transevropské síti železniční nákladní dopravy ⁽³⁾, dne 1. ledna 2006 pro mezinárodní nákladní dopravu v celé síti na evropské úrovni ⁽⁴⁾ a dne 1. ledna 2007 pro kabotáž v železniční nákladní dopravě ⁽⁵⁾. Trh železniční osobní dopravy se otevřel hospodářské soutěži v roce 2010 pouze pro mezinárodní dopravu ⁽⁶⁾ a poté plně v roce 2019 po přijetí „čtvrtého železničního balíčku“ ⁽⁷⁾, jehož cílem bylo dokončit jednotný evropský železniční prostor zřízený směrnicí 2012/34/EU (dále jen „směrnice o jednotném evropském železničním prostoru“) ⁽⁸⁾. Čtvrtý železniční balíček přinesl řadu opatření, včetně obecného práva železničních podniků ⁽⁹⁾ usazených v jednom členském státě provozovat všechny druhy osobní dopravy v Evropské unii (s určitými omezeními) ⁽¹⁰⁾ a zásady povinného

⁽¹⁾ 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 (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 1), použitelné ode dne 5. ledna 1992, vychází z obecných zásad rovného zacházení a volného pohybu služeb, podle nichž by dopravci nerezidenti měli mít možnost provozovat služby vnitrostátní přepravy („kabotáž“) na vnitrozemských vodních cestách v Evropské unii. 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 (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 1), použitelné ode dne 2. srpna 1996, zavedlo společná pravidla upravující volný pohyb služeb na mezinárodních vnitrozemských vodních cestách.

⁽²⁾ První legislativní iniciativa na počátku 90. let 20. století vyústila v přijetí směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25), kterou měly členské státy provést do vnitrostátního práva do 1. ledna 1993.

⁽³⁾ Čl. 10 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 23. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁽⁴⁾ Čl. 1 odst. 2 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁵ Viz poznámka pod čarou č. 4.

⁽⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44), otevřela hospodářské soutěži mezinárodní železniční osobní dopravu, a to s účinností ode dne 1. ledna 2010.

⁽⁷⁾ Čtvrtý železniční balíček je souborem šesti legislativních textů určených k dokončení jednotného trhu služeb železniční dopravy. Viz https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en

⁽⁸⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32), kterou se konsoliduje a s účinností ode dne 17. června 2015 zrušuje směrnice 91/440/EHS, ve znění směrnice 2001/12/ES a směrnice 2004/51/ES, a směrnice 2007/58/ES.

⁽⁹⁾ Podle definice v čl. 3 bodě 1 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru, viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁰⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury (Úř. věst. L 352, 23.12.2016, s. 1), umožnila železničním podnikům ode dne 1. ledna 2019 přístup k vnitrostátním železničním sítím včas na to, aby mohl jízdní řád sítě začít platit dne 14. prosince 2020.

organizování nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě⁽¹¹⁾.

3. Otevření železničního trhu vyžaduje rovné podmínky, zejména mezi soukromými a veřejnými podniky, které povedou k účinné hospodářské soutěži. Pokud jsou zavedené železniční společnosti vertikálně integrované a ve veřejném vlastnictví, může refinancování uvnitř skupiny za netržních podmínek narušit hospodářskou soutěž, a to i proto, že odrazuje od vstupu na trh. Proto je třeba řádně dodržovat a prosazovat právní rámec, kterým se řídí finanční transakce ve veřejných a vertikálně integrovaných společnostech v odvětví železniční dopravy.
4. Je také nutné zajistit spravedlivé podmínky hospodářské soutěže na podporu hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy, přičemž je třeba zohlednit různou úroveň (pozitivních a negativních) externalit jednotlivých druhů dopravy⁽¹²⁾. Udržitelné odvětví dopravy je klíčové pro zajištění propojení v celé Evropě, pro podporu hospodářské, sociální a územní soudržnosti v souladu s články 170 a 174 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“) a pro dosažení cílů EU v oblasti klimatu.
5. V bílé knize o dopravě z roku 2011⁽¹³⁾ stanovila Komise cíl snížit emise z dopravy v letech 2008 až 2030 o 20 %⁽¹⁴⁾ a v letech 1990 až 2050 nejméně o 60 %. Ve svém sdělení z roku 2016 nazvaném *Evropská strategie pro nízkemisní mobilitu*⁽¹⁵⁾ navrhla Komise opatření k urychlení dekarbonizace evropské dopravy. V roce 2019 představila Komise Zelenou dohodu pro Evropu⁽¹⁶⁾, jež má transformovat EU ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, které v roce 2050 nebude produkovat žádné emise skleníkových plynů⁽¹⁷⁾. Za tímto účelem Komise stanovila cíl snížit čisté emise skleníkových plynů do roku 2030 nejméně o 55 % ve srovnání s úrovní v roce 1990⁽¹⁸⁾.
6. V prosinci 2020, po zveřejnění hodnocení bílé knihy nazvané Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje⁽¹⁹⁾, představila Komise svou Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu²⁰. Tato strategie na základě závěrů bílé knihy o dopravě z roku 2011 vytyčila plán, který má evropskou dopravu nasměrovat na správnou cestu k udržitelné a

⁽¹¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (Úř. věst. L 354, 23.12.2016, s. 22), zavedlo povinnost uzavírat smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení, a to ode dne 3. prosince 2019 s přechodným obdobím končícím dne 24. prosince 2023.

⁽¹²⁾ Společná dopravní politika musí sledovat rovněž cíle v oblasti životního prostředí stanovené Smlouvou o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“). Článek 11 Smlouvy stanoví, že „[p]ožadavky na ochranu životního prostředí musí být zahrnuty do vymezení a provádění politik a činností Unie, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje“.

⁽¹³⁾ *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* (KOM(2011) 144 v konečném znění, 28.3.2011), bod 6.

⁽¹⁴⁾ S výjimkou mezinárodní námořní dopravy, u níž se usiluje o snížení emisí mezi lety 2005 a 2050 o 40 %.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

⁽¹⁶⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ (COM(2019) 640 final, 11.12.2019).

⁽¹⁷⁾ Viz poznámka pod čarou č. 16.

⁽¹⁸⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, *Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030 – Investice do klimaticky neutrální budoucnosti ve prospěch našich občanů* (COM(2020) 562 final, 17.9.2020).

⁽¹⁹⁾ SWD(2020) 410 final, 10.12.2020.

⁽²⁰⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020) 789 final, 9.12.2020).

inteligentní budoucnosti. Scénáře, z nichž tato strategie vychází a které odrážejí scénáře podporující plán klimatických cílů do roku 2030, ukazují, že kombinací navrhovaných politických opatření lze do roku 2050 dosáhnout snížení emisí v odvětví dopravy o 90 %. Balíček legislativních návrhů „Fit for 55“⁽²¹⁾ má podpořit dosažení těchto cílů mimo jiné podporou čistších forem dopravy a paliv v dopravě, aby EU do roku 2050 dosáhla klimatické neutrality⁽²²⁾.

7. Cíl EU týkající se dosažení klimatické neutrality do roku 2050 nelze splnit bez zásadní ekologické a digitální transformace všech druhů evropské dopravy.
8. Na odvětví dopravy připadá zhruba čtvrtina všech emisí skleníkových plynů produkovaných lidskou činností v EU a toto odvětví je jednou z hlavních příčin znečištění ovzduší. Doprava vytváří i další negativní externality (jako je hluk, nehody a kongesce), jež nejsou dostatečně zohledněny v nákladech uživatelů dopravy, zejména například v silniční a letecké dopravě. Proto je třeba podniknout rozhodné kroky k přesunu většího objemu dopravy na udržitelnější formy dopravy a k optimalizaci výkonnosti multimodálních logistických řetězců⁽²³⁾. Ekologizaci odvětví dopravy podporuje několik regulačních iniciativ, zejména iniciativy zaměřené na vytvoření komplexní transevropské dopravní sítě⁽²⁴⁾, usnadnění vnitrozemské vodní dopravy⁽²⁵⁾ a revizi směrnice o kombinované dopravě⁽²⁶⁾. Pro splnění těchto cílů týkajících se ekologizace jsou zapotřebí velké investice. Politika hospodářské soutěže, zejména pravidla státní podpory, hrají důležitou roli při plnění cílů politiky EU v oblasti Zelené dohody v případech, kdy trh sám o sobě nemá dostatečné prostředky nebo pobídky k dosažení těchto cílů (viz bod 13), jelikož usměrňují opatření členských států k řešení příslušných selhání trhu a zároveň zajišťují, aby veřejná finanční podpora nepřiměřeně neovlivňovala fungování vnitřního trhu.
9. Zajištění plynulého pohybu zboží a cestujících mezi vnitrostátními sítěmi a druhy dopravy (dále jen „interoperabilita“) je zastřešujícím cílem dopravní politiky EU, který přispívá k dosažení hlavních cílů EU⁽²⁷⁾. Doprava dostala globální rozměr, a to jak z hlediska sítí využívaných cestujícími a zbožím, které jsou stále častěji přeshraniční, tak z hlediska druhů dopravy, neboť při cestách se stále častěji kombinuje více dopravních řešení. Propojení dopravních sítí a druhů dopravy v celé Evropské unii však stále brání regulační a technické překážky. K dokončení jednotného evropského dopravního prostoru a k tomu, aby občané a podniky v EU mohli plně využívat výhod propojeného dopravního prostoru, jsou zapotřebí významné investice do interoperability. Značné investice si vyžádá také zavádění digitálních infrastruktur, zejména nepřerušené pokrytí hlavních dopravních koridorů v Evropě díky infrastruktuře propojení 5G, jež podpoří širokou škálu

⁽²¹⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, „Fit for 55“: *plnění klimatického cíle EU pro rok 2030 na cestě ke klimatické neutralitě* (COM(2021) 550 final, 14.7.2021).

⁽²²⁾ Oddíl 2.2.2 sdělení uvedeného v poznámce pod čarou č. 21.

²³ Viz poznámka pod čarou č. 20.

⁽²⁴⁾ Politika v oblasti transevropských dopravních sítí („politika v oblasti TEN-T“) vychází z 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 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1). Toto nařízení se v současné době reviduje, aby byla síť bezpečnější, udržitelnější, rychlejší a pohodlnější pro uživatele.

⁽²⁵⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, *NAIADES III: Podpora evropské vnitrozemské vodní dopravy, která obstojí i v budoucnosti* (COM(2021) 324 final, 24.6.2021).

⁽²⁶⁾ Směrnice 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).

⁽²⁷⁾ Mezi ně patří řádné fungování vnitřního trhu, posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti a konkurenceschopnost a bezpečnost evropských dopravních sítí.

služeb a vyšší úroveň automatizace v různých aplikacích mobility ⁽²⁸⁾. To je důležitý cíl Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu v zájmu úspěšné digitální transformace Evropské unie do roku 2030.

1.2 Cíl těchto pokynů

10. Aby státní podpora nenarušovala hospodářskou soutěž na vnitřním trhu ani nehrozila tímto narušením a aby neovlivňovala obchod mezi členskými státy, je v čl. 107 odst. 1 Smlouvy stanovena zásada, že státní podpora je zakázána. V odvětví pozemní dopravy ⁽²⁹⁾ stanoví článek 93 Smlouvy výjimku, podle níž je podpora na koordinaci pozemní dopravy a na plnění určitých závazků souvisejících s pojmem veřejné služby slučitelná se Smlouvami.
11. Podle judikatury Soudního dvora připouští článek 93 Smlouvy slučitelnost podpory na dopravu se Smlouvou o fungování EU pouze v přesně vymezených případech, které neohrožují obecné zájmy EU ⁽³⁰⁾.
12. Pokud jde o podporu na koordinaci pozemní dopravy, Komise se domnívá, že pojem „koordinovat dopravu“ použitý v článku 93 Smlouvy má význam, který přesahuje pouhé usnadnění rozvoje hospodářské činnosti. Tento pojem předpokládá zásah veřejné správy, jehož cílem je usměrňovat vývoj odvětví dopravy ve společném zájmu.
13. Důvodem pro zásah orgánů veřejné správy v odvětví pozemní dopravy mohou být různá selhání trhu. Za prvé, odvětví dopravy s sebou nese značné negativní externality, například kongesci nebo znečištění. Tyto externality lze jen obtížně zohlednit v systémech stanovování cen za přístup k dopravní infrastruktuře. Z toho vyplývají možné cenové rozdíly mezi jednotlivými druhy dopravy, které by mohly být korigovány prostřednictvím veřejné podpory těch druhů dopravy, jež způsobují nejméně externích nákladů. Za druhé, odvětví dopravy může zaznamenat problémy koordinace v ekonomickém slova smyslu, například při přijímání společného standardu interoperability pro železnici nebo při propojování jednotlivých dopravních sítí. Za třetí, odvětví dopravy trpí také znevýhodněním prvního hráče na trhu, jež brání rozvoji těch druhů dopravy, které mají nejnižší externí náklady, ale nepřitahují dostatečné investice, jelikož investice do těchto druhů dopravy nejsou dostatečně ziskové. A konečně, někteří podnikatelé v odvětví dopravy mohou mít potíže s přístupem k financování vzhledem ke svému postavení na trhu, které způsobuje, že nemají dostatek informací.
14. Pokud jde o podporu na plnění určitých závazků souvisejících s pojmem veřejné služby, nařízení (ES) č. 1370/2007 ⁽³¹⁾ stanoví podmínky, za nichž lze organizovat a financovat veřejné služby v přepravě cestujících po železnici a jiných druzích kolejové dopravy

⁽²⁸⁾ Jak je uvedeno v akčním plánu 5G z roku 2016 (COM(2016) 118 final) a v politickém programu Digitální dekáda 2030, který stanoví základ pro vytvoření projektu pro více zemí za účelem celoevropského zavádění koridorů 5G (rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2481 ze dne 14. prosince 2022, kterým se zavádí politický program Digitální dekáda 2030). Akt o gigabitové infrastruktuře (nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1309 ze dne 29. dubna 2024 o opatřeních ke snížení nákladů na budování gigabitových sítí elektronických komunikací, o změně nařízení (EU) 2015/2120 a o zrušení směrnice 2014/61/EU (Úř. věst. L, 2024/1309, 8.5.2024) se vztahuje na odůvodněné žádosti o přístup k fyzické infrastruktuře podané za účelem zavádění prvků sítí s velmi vysokou kapacitou.

⁽²⁹⁾ Podle článku 100 Smlouvy se její hlava VI „Doprava“ v zásadě vztahuje pouze na železniční, silniční a vnitrozemskou vodní dopravu. Tyto tři druhy dopravy se obecně označují jako „pozemní doprava“, na rozdíl od dopravy námořní a letecké.

⁽³⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. října 1978, Komise v. Belgie, 156/77, EU:C:1978:180, bod 10.

⁽³¹⁾ 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).

(tramvaj, metro) a po silnici (autobusy) (a po vnitrozemských vodních cestách, pokud se členské státy rozhodnou na tyto služby použít nařízení (ES) č. 1370/2007 ⁽³²⁾), a to ode dne 2. prosince 2009 ⁽³³⁾. Co se týče nákladní dopravy, nařízení (ES) č. 1370/2007 stanovilo tříleté přechodné období ode dne 3. prosince 2009, v jehož rámci bylo nařízení (EHS) č. 1191/69 ⁽³⁴⁾ i nadále použitelné na služby nákladní dopravy. Slučitelnost podpory vyplacené ode dne 3. prosince 2012 na poskytování služeb železniční, silniční a vnitrozemské vodní nákladní dopravy proto Komise dosud posuzovala přímo podle článku 93 Smlouvy ⁽³⁵⁾.

15. Podle článku 93 Smlouvy mohou členské státy v určitých případech uložit zvláštní povinnosti k zajištění poskytování odpovídajících dopravních služeb. Politiky Komise uvedené v bodě 5 zdůrazňují potřebu zajistit poskytování odpovídajících služeb nízkouhlíkové dopravy. Jelikož stav nabídky v odvětví dopravy a potřeby Unie ukazují, že v odvětví železniční nákladní dopravy může být nedostatek komerčně životaschopných služeb, Komise uznává, že služby železniční nákladní dopravy mohou být v zájmu společnosti jako celku ⁽³⁶⁾, přičemž se má za to, že dotýčný členský stát musí každopádně zjistit, že se v porovnání se službami komerční nákladní dopravy (pokud takové služby na trhu existují) vyznačují specifickými rysy ⁽³⁷⁾. Komise konstatuje, že služby železniční nákladní dopravy nelze vždy provozovat na komerčním základě a že ve výjimečných případech mohou vyžadovat veřejnou finanční podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby. Je na členských státech, aby určily potřeby uživatelů dopravy v oblasti konektivity a případnou potřebnou podporu. Než však členské státy začnou zvažovat zavedení závazků veřejné služby v oblasti železniční nákladní dopravy, měly by vynaložit veškeré úsilí na zavedení příznivých regulačních a ekonomických rámcových podmínek pro služby železniční nákladní dopravy, po nichž existuje poptávka a které by byly poskytovány na komerčním základě. Přiměřenost dopravních služeb je třeba posuzovat s ohledem na stav nabídky a poptávky v odvětví dopravy a na potřeby společnosti. Finanční kompenzace za tyto závazky by zároveň měla podléhat podmínkám, které minimalizují narušení vnitřního trhu. Proto je třeba vyjasnit podmínky, za nichž se vyrovnávací platba za závazek veřejné služby považuje za slučitelnou s vnitřním trhem podle článku 93 Smlouvy.
16. Pokyny přijaté Komisí v roce 2008 ke státním podporám železničním podnikům ⁽³⁸⁾ (dále jen „pokyny pro železniční dopravu z roku 2008“) kodifikovaly praxi Komise při uplatňování článku 93 Smlouvy na železniční podniky. Pokyny pro železniční dopravu z roku 2008 obsahovaly rovněž pobídky ke zvýšení podílu železniční dopravy. Cílem pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 bylo doprovést liberalizaci odvětví

⁽³²⁾ Čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007, viz poznámka pod čarou č. 31.

⁽³³⁾ Tyto podmínky zahrnují vymezení závazků veřejné služby, rozsahu smluv o veřejných službách, postupu při uzavírání těchto smluv a výpočtu vyrovnávací platby vyplacené provozovatelům veřejné dopravy. Pokud jsou dodržena ustanovení nařízení (ES) č. 1370/2007, považuje se vyrovnávací platba za slučitelnou s vnitřním trhem a je vyňata z povinnosti týkající se předchozího oznámení Komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

⁽³⁴⁾ 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., zvláštní vydání v češtině, kapitola 7, svazek 1, s. 19), ve znění nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 ze dne 20. června 1991 (Úř. věst., zvláštní vydání v češtině, kapitola 7, svazek 1, s. 314).

⁽³⁵⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 24. listopadu 2023 ve věci SA.32953, Itálie, *Opatření státní podpory ve prospěch společnosti Trenitalia SpA* (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku).

⁽³⁶⁾ Viz sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4), bod 50.

⁽³⁷⁾ Viz výkladové pokyny Komise pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (Úř. věst. C 92, 29.3.2014, s. 1), bod 2.1.3.

⁽³⁸⁾ Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

železniční dopravy a dokončit jednotný evropský železniční trh s plnou interoperabilitou. Platnost pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 není stanovena, avšak kontrola účelnosti, kterou Komise provedla v roce 2020 ⁽³⁹⁾, dospěla k závěru, že pokyny z roku 2008 je třeba revidovat, aby odrážely rozhodovací praxi Komise vytvořenou v souvislosti se státní podporou posuzovanou přímo podle článku 93 Smlouvy, vývoj na trhu a politické cíle sledované Zelenou dohodou pro Evropu.

17. Komise vydáním těchto pokynů: i) nahrazuje pokyny pro železniční dopravu z roku 2008, ii) kodifikuje svou rozhodovací praxi při uplatňování státní podpory na koordinaci dopravy podle článku 93 Smlouvy (nejen na železniční dopravu, nýbrž také na vnitrozemskou vodní dopravu a multimodální dopravu), iii) poskytuje vodítko k pravidlům státní podpory použitelným na veřejné služby v železniční nákladní dopravě, iv) opakuje pravidla použitelná na vertikálně integrované železniční podniky a v) objasňuje povinnosti členských států týkající se podávání zpráv.
18. Cílem této revize je pomoci dosáhnout transformace na klimatickou neutralitu, o kterou usiluje Zelená dohoda pro Evropu, a zároveň zajistit rovné podmínky v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy. Cílem těchto pokynů a nově přijatého nařízení Komise, kterým se v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (dále jen „nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy“) ⁽⁴⁰⁾, je stimulovat udržitelné formy dopravy tím, že se činnost členských států zaměří na potenciálně méně narušující druhy podpory v odvětví pozemní dopravy.

1.2.1 Odvětví železniční dopravy

19. Odvětví železniční dopravy má pro EU strategický význam. Železniční doprava přepraví v EU každoročně přibližně 1,6 miliardy tun nákladu a 9 miliard cestujících a významně se podílí na skladbě pozemní dopravy v EU ⁽⁴¹⁾, přičemž zajišťuje čistou dopravu a vysokou úroveň účinnosti z hlediska počtu přepravených osob na jednu jízdu vozidla. Jelikož je železnice nejudržitelnějším a nejekologičtějším druhem motorové dopravy, má zásadní význam pro dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu. Jak však potvrdila studie, kterou Komise zadala v souvislosti s revizí pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 ⁽⁴²⁾, odvětví železniční dopravy dosud vykazuje řadu nedostatků, kvůli nimž trh není schopen dosáhnout cílů EU stanovených v Zelené dohodě. Nejenže by současný počet a kapacita železničních zařízení nedokázaly pokrýt kýžený nárůst přepravy, ale navíc je železniční síť v celé EU stále do značné míry nedostatečná kvůli chybějícím spojení mezi dopravními terminály a nedostatečné koordinaci mezi železničními dopravními

⁽³⁹⁾ Pracovní dokument útvarů Komise ze dne 30. října 2020 – Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (Kontrola účelnosti balíčku opatření pro modernizaci státní podpory z roku 2012, pokynů pro oblast železniční dopravy a pojištění krátkodobých vývozních úvěrů) (SWD(2020) 257 final).

⁽⁴⁰⁾ [Odkaz bude vložen po přijetí]

⁽⁴¹⁾ V roce 2019, před vypuknutím pandemie COVID-19, dosáhl objem osobní dopravy v EU 414 miliard osobokilometrů z celkových přibližně 6 bilionů osobokilometrů v rámci pozemní dopravy. S cílem zabránit šíření pandemie COVID-19 přijaly země v březnu 2020 omezující opatření, která měla na železniční osobní dopravu významný dopad. Ačkoli se v roce 2021 objem dopravy v porovnání s rokem 2019 postupně znovu zvyšoval, byl počet cestujících po železnici v členských státech stále o 37 % nižší než v roce 2019. V roce 2018 dosáhl objem nákladní dopravy v EU 400 miliard tunokilometrů z celkem 2,5 bilionu tunokilometrů v rámci pozemní dopravy. Omezení v souvislosti s pandemií COVID-19 měla významný dopad i na železniční nákladní dopravu, třebaže v menší míře než na železniční osobní dopravu. V roce 2021 dosáhl objem dopravy v EU téměř úroveň vrcholu z roku 2018, tj. 399 miliard tunokilometrů (zdroj: [Eurostat](#)).

⁽⁴²⁾ Podpůrná studie k posouzení dopadů za účelem revize pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům (E.CA Economics et al. (2022)).

systémy jednotlivých členských států. Značná část vozového parku v EU se mimoto blíží ke konci své životnosti a jeho obnovu nelze považovat za samozřejmost, jelikož menší železniční podniky nemusí být schopny udržet bez veřejné podpory potřebné finanční investice.

20. Jak zdůraznila kontrola účelnosti, kterou Komise provedla v roce 2020 ⁽⁴³⁾, některé aspekty pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 zastaraly a fakticky se již neuplatňují. Například podmínky pro vyrovnání historického dluhu přímo spojeného s činností železniční dopravy se staly zastaralými ⁽⁴⁴⁾, stejně jako zvláštní podmínky pro restrukturalizaci nákladních poboček železničních podniků, jež platily pouze do 1. ledna 2010 ⁽⁴⁵⁾, a oddíl o zrušení neomezených státních záruk ⁽⁴⁶⁾. Tyto pokyny již zmíněné prvky neobsahují.
21. Podobně kritéria slučitelnosti pro podporu na nákup a obnovu kolejových vozidel stanovená v pokynech pro železniční dopravu z roku 2008 ⁽⁴⁷⁾ odkazovala na jiné pokyny ke státní podpoře, jejichž platnost skončila nebo které byly mezitím nahrazeny ⁽⁴⁸⁾. Tyto pokyny dotyčné podmínky ruší a stanoví nové podmínky upravující podporu na pořízení kolejových vozidel, aby se usnadnil vstup na trh a/nebo rozšíření činnosti nových subjektů (viz oddíl 4.2.2.3). Při vypracovávání nových podmínek vzala Komise v úvahu v skutečnost, že vozový park se obecně blíží své očekávané životnosti nebo ji již překročil ⁽⁴⁹⁾, že nedostatečná technická normalizace v členských státech brání výměně kolejových vozidel mezi členskými státy ⁽⁵⁰⁾ a že malé a střední železniční podniky a noví účastníci na trhu mají potíže s obnovou nebo rozšířením svého vozového parku kvůli vysokým investičním nákladům na pořízení kolejových vozidel a obtížnému přístupu k financování ⁽⁵¹⁾.
22. Pokud jde o podporu na koordinaci dopravy, tyto pokyny přinášejí novinky popsané v bodech 23 až 26.

⁽⁴³⁾ Viz poznámka pod čarou č. 39.

⁽⁴⁴⁾ Kapitola 4 pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, viz poznámka pod čarou č. 38. Bod 56 pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 se týká podpory, která slouží k vyrovnání jasně stanovených a individualizovaných dluhů vzniklých před 15. březnem 2001 nebo pozdějším datem přistoupení dotyčného členského státu k Evropské unii.

⁽⁴⁵⁾ Kapitola 5 pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, viz poznámka pod čarou č. 38.

⁽⁴⁶⁾ Kapitola 7 pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, viz poznámka pod čarou č. 38. Podle bodu 4.1 oznámení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk (Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10) jsou neomezené záruky v zásadě neslučitelné se Smlouvou. To platí pro všechna hospodářská odvětví včetně dopravy.

⁽⁴⁷⁾ Kapitola 3 pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, viz poznámka pod čarou č. 38.

⁽⁴⁸⁾ Konkrétně se jedná o *Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích* (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2), *Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí* (Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s. 1), *Pokyny k regionální podpoře na období 2007–2013* (Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13), nařízení Komise (ES) č. 70/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podporu malým a středním podnikům (Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 33) a nařízení (EHS) č. 1191/69 (uvedené v poznámce pod čarou č. 34), jež již nejsou platné.

⁽⁴⁹⁾ Přestože mezi členskými státy existují rozdíly, při současném tempu obnovy (jak bylo zaznamenáno v posledních deseti letech) se velikost vozového parku v EU, zejména osobních vlaků, v příštích deseti letech sníží.

⁽⁵⁰⁾ Nedostatečná technická normalizace je důsledkem rozdílů v železniční infrastruktuře v jednotlivých členských státech, pokud jde o zabezpečovací systémy, napájecí a napěťové soustavy a rozchod kolejí (který se v některých členských státech, například ve Španělsku, Portugalsku, Irsku a Finsku, liší od standardního rozchodu kolejí 1 435 mm převažujícího v EU).

⁽⁵¹⁾ Přístup k ojetým kolejovým vozidlům nelze považovat za skutečnou alternativu k nákupu nebo pronájmu nových kolejových vozidel vzhledem k malému rozvoji trhů s ojetými kolejovými vozidly.

23. Na rozdíl od pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 se tyto pokyny vztahují nejen na železniční podniky, nýbrž i na ostatní provozovatele železniční dopravy ⁽⁵²⁾. Vztahují se rovněž na podniky působící na straně poptávky v odvětví železniční dopravy, tj. na organizátory dopravy (např. logistické společnosti, zasílatele, provozovatele multimodální dopravy), pokud se rozhodnou využívat místo silnice železnici.
24. Pokud jde o provozní podporu, bylo třeba aktualizovat kritéria slučitelnosti stanovená v pokynech pro železniční dopravu z roku 2008 pro podporu na využívání železničních infrastruktur a podporu na snížení externích nákladů ⁽⁵³⁾. Zkušenosti, které Komise získala při posuzování podpory podle pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, ukázaly, že tato pravidla bylo třeba zjednodušit a zefektivnit, aby se vyřešilo konkrétní selhání trhu, které měly pokyny řešit. Ačkoli tyto pokyny neobsahují oddíl o podpoře na využívání infrastruktury, který byl zahrnut v bodě 98 písm. a) pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, členské státy mohou využít podporu na snížení externích nákladů na dopravu na základě metodiky externích nákladů k dalšímu hrazení nákladů spojených s využíváním infrastruktury (viz oddíl 4.2.1.1). Tyto pokyny se v zájmu dalšího usnadnění rozvoje nových komerčních železničních spojů vztahují také na provozní podporu na zavedení nových komerčních spojů v rámci železniční nákladní dopravy a nových komerčních spojů v rámci železniční osobní dopravy, pokud jde o přeshraniční železniční osobní dopravu nebo dálkovou železniční osobní dopravu (viz oddíl 4.2.1.2).
25. Na základě zkušeností získaných podle pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 v souvislosti s podporou pro interoperabilitu a vzhledem k různým druhům přínosů spojených s investicemi do systémů řízení provozu ⁽⁵⁴⁾ tyto pokyny rozlišují mezi podporou pro interoperabilitu (oddíl 4.2.2.4) a podporou na technické přizpůsobení a modernizaci kolejových vozidel (oddíl 4.2.2.5). Investice do interoperability (např. investice potřebné pro přeshraniční harmonizaci systémů řízení provozu) jsou totiž ve větší míře vystaveny selhání trhu, zejména selhání koordinace a znevýhodnění prvního hráče na trhu ⁽⁵⁵⁾. Komise bude posuzovat podporu zaměřenou na podporu digitalizace s cílem usnadnit řízení provozu, nepřerušované dopravní toky a/nebo bezpečnost provozu vlaků podle oddílů těchto pokynů týkajících se podpory pro interoperabilitu (oddíl 4.2.2.4) a podpory na technické přizpůsobení a modernizaci (oddíl 4.2.2.5).
26. Na rozdíl od pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, které se netýkaly podpory na zařízení železniční dopravy ⁽⁵⁶⁾, tyto pokyny stanoví podrobná pravidla slučitelnosti investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení pro železniční dopravu (oddíly 4.2.2.1 a 4.2.2.2). Tato pravidla zohledňují rozhodovací praxi, kterou Komise

⁽⁵²⁾ Pojem „provozovatel železniční dopravy“ zahrnuje nejen „železniční podniky“ ve smyslu směrnice o jednotném evropském železničním prostoru, viz poznámka pod čarou č. 8 (tj. jakýkoli soukromý nebo veřejný podnik, jehož hlavní činností je poskytování služeb železniční nákladní a/nebo osobní dopravy s požadavkem, aby podnik zajišťoval trakci), ale také jiné železniční společnosti, jež poskytují služby železniční dopravy, nikoli však služby trakce (tj. pokud si ke svému provozu potřebují pronajmout lokomotivy).

⁽⁵³⁾ Kapitola 6 pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, viz poznámka pod čarou č. 38.

⁽⁵⁴⁾ Silný evropský rozměr železniční dopravy znamená, že je železniční doprava velmi citlivá, pokud jde o nedostatečnou interoperabilitu a koordinaci mezi vnitrostátními železničními sítěmi, což může ovlivnit její konkurenceschopnost. To platí zejména pro železniční nákladní dopravu, která je přibližně z poloviny přeshraniční. Železniční osobní doprava je zatím převážně vnitrostátní a v roce 2021 představovala přeshraniční doprava jen necelých 10 % (zdroj: [Eurostat](#)), má však velký přeshraniční potenciál, zejména pokud jde o přeshraniční noční přepravu.

⁽⁵⁵⁾ Podpůrná studie k posouzení dopadů za účelem revize pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům, viz poznámka pod čarou č. 42, oddíly 4.7 a 5.5.

⁽⁵⁶⁾ Kapitola 2 pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 (viz poznámka pod čarou č. 38) se týkala pouze účinků veřejného financování infrastruktury na železniční podniky.

vytvořila pro posuzování slučitelnosti státní podpory v odvětví pozemní dopravy podle článku 93 Smlouvy.

27. Tyto pokyny obsahují zvláštní kapitolu o slučitelnosti podpory na náhradu nákladů provozovatelů na plnění určitých závazků spojených s poskytováním veřejné služby v odvětví železniční nákladní dopravy (kapitola 5).
28. Tyto pokyny obsahují taktéž zvláštní kapitolu, která opakuje pravidla platná pro finanční toky ve vertikálně integrovaných železničních podnicích (kapitola 6).

1.2.2 Odvětví vnitrozemské vodní dopravy

29. Síť vnitrozemských vodních cest v EU pokrývá více než 25 členských států a zahrnuje přibližně 41 000 kilometrů vnitrozemských vodních cest. Ty slouží každoročně k přepravě přibližně 150 miliard tunokilometrů nákladu, který je přepravován přibližně 15 000 nákladními plavidly, přičemž v provozu je přibližně 3 000 výletních osobních lodí a 430 výletních lodí pro okružní plavby (plavidla s kapacitou nad dvanáct cestujících) ⁽⁵⁷⁾. Existuje významný potenciál pro zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy, což by snížilo emise skleníkových plynů. Za tímto účelem však musí být vnitrozemská vodní doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy za rovných podmínek.
30. Pokyny pro železniční dopravu z roku 2008 se na odvětví vnitrozemské vodní dopravy nevztahovaly. V posledních letech schvalovala Komise státní podporu na koordinaci dopravy v odvětví vnitrozemské vodní dopravy přímo podle článku 93 Smlouvy. Tyto pokyny kodifikují rozhodovací praxi v tomto ohledu a stanoví jasná kritéria slučitelnosti podpory k posílení provozu na vnitrozemských vodních cestách. V souladu s přístupem uplatňovaným v odvětví železniční dopravy se tyto pokyny vztahují na subjekty působící jak na straně nabídky (tj. podpora provozovatelům vnitrozemské vodní dopravy), tak na straně poptávky (tj. organizátoři dopravy, jako jsou logistické společnosti, zasílatelé, provozovatelé multimodální dopravy, pokud se rozhodnou přejít ze silniční dopravy na vnitrozemskou vodní dopravu).
31. Tyto pokyny stanoví podmínky slučitelnosti provozní a investiční podpory v odvětví vnitrozemské vodní dopravy. Pokud jde o provozní podporu, vztahují se pravidla, kterými se řídí podpora na snížení externích nákladů na železniční dopravu a na zavedení nových komerčních spojů, i na vnitrozemskou vodní dopravu (viz oddíl 4.2.1.1 a oddíl 4.2.1.2). Pokud jde o investiční podporu, tyto pokyny se vztahují jak na podporu na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení vnitrozemské vodní dopravy (viz oddíl 4.2.2.1), tak na podporu na pořízení plavidel vnitrozemské plavby s cílem usnadnit přístup k financování investic do loďstva (viz oddíl 4.2.2.3). Pokud jde o modernizaci plavidel vnitrozemské plavby, tyto pokyny v souladu s přístupem uplatňovaným v odvětví železniční dopravy rozlišují mezi podporou na investice do interoperability (oddíl 4.2.2.4) a podporou na technické přizpůsobení a modernizaci plavidel (oddíl 4.2.2.5). Komise bude podle těchto dvou oddílů pokynů posuzovat podporu zaměřenou na podporu digitalizace, která má usnadnit řízení provozu, nepřerušované dopravní toky a/nebo bezpečnost provozu na vnitrozemských vodních cestách.
32. Evropské odvětví vnitrozemské vodní dopravy má poměrně staré loďstvo a celkově se zdá, že má potíže zvýšit svůj podíl na dopravě ve srovnání s ostatními druhy dopravy. Mezi lety 2014 a 2020 se snížil počet provozovatelů vnitrozemské vodní dopravy působících jak v nákladní, tak v osobní dopravě a od roku 2011 trvale klesá i dostupná

⁽⁵⁷⁾ Viz poznámka pod čarou č. 25.

nosnost. Při vypracovávání těchto nových pravidel Komise zohlednila tyto problémy a skutečnost, že se odvětví vnitrozemské vodní dopravy skládá převážně z malých a středních podniků, rodinných podniků a menších přístavů, které se obtížně zapojují do rozsáhlých investic k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu ⁽⁵⁸⁾. Většinu podnikatelů v odvětví vnitrozemské vodní dopravy tvoří malé a střední podniky, které často nejsou schopny obnovit nebo rozšířit své loďstvo kvůli obtížnému přístupu k tržnímu financování. Podle těchto pokynů jsou proto malé a střední podniky jedinými možnými příjemci podpory na pořízení plavidel vnitrozemské plavby. To umožňuje nasměrovat tento druh podpory tam, kde je jí zapotřebí nejvíce, aby se podpořil rozvoj odvětví vnitrozemské vodní dopravy.

1.2.3 Odvětví multimodální dopravy

33. Multimodální doprava, tj. přeprava zboží nebo cestujících alespoň dvěma různými druhy dopravy, má zásadní význam pro větší využívání železniční a vnitrozemské vodní dopravy, neboť tyto druhy dopravy samy o sobě jen zřídka poskytují dopravní řešení „od dveří ke dveřím“. Udržitelná multimodální doprava, která zajišťuje spojení „v posledním úseku“ a „od dveří ke dveřím“, spojuje lepší environmentální výkonnost a energetickou účinnost nesilniční dopravy s dostupností a flexibilitou silniční dopravy. Je proto důležitá pro dosažení cílů Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a Zelené dohody pro Evropu.
34. Přestože se objem multimodální nákladní dopravy za posledních 30 let výrazně zvýšil, v EU stále převažuje silniční nákladní doprava. Multimodální nákladní doprava není často schopna konkurovat výhradně silniční dopravě kvůli rozdílům ve výkonnosti, pokud jde o dostupnost, spolehlivost, přesnost a rychlost v různých fázích řetězce (tj. ve službách poskytovaných železniční a vodní dopravou, překládacími terminály a silniční dopravou „v posledním úseku“), a skutečnosti, že nejsou dostatečně zohledněny negativní externality silniční dopravy.
35. Pokud multimodální nákladní doprava spočívá pouze v přepravě zboží v jedné nákladové jednotce nebo jednom vozidle po sobě jdoucími druhy dopravy (bez manipulace se samotným zbožím při změně druhu dopravy), označuje se jako „intermodální doprava“ ⁽⁵⁹⁾. „Kombinovaná doprava“ je podkategorií intermodální dopravy, která je na úrovni EU výslovně upravena směrnicí o kombinované dopravě ⁽⁶⁰⁾. Směrnice o kombinované dopravě je jediným právním nástrojem EU, který v současné době přímo podporuje intermodální dopravu a motivuje k přechodu od silniční nákladní dopravy k druhům dopravy s nižšími emisemi (vnitrozemské vodní cesty, námořní doprava a železnice). Směrnice o kombinované dopravě byla přijata v roce 1975 ⁽⁶¹⁾ a několikrát změněna tak, aby se vztahovala na širší okruh operací. Dne [datum – bude uvedeno po přijetí] přijaly Evropský parlament a Rada směrnici Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice o kombinované dopravě, a to na základě návrhu předloženého Komisí dne 7. listopadu 2023 ⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁸⁾ Evropský parlament, *Cesta k vnitrozemské vodní dopravě v Evropě, která ob stojí v budoucnu* (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_CS.html

⁽⁵⁹⁾ Skutečnost, že se intermodální jednotka a/nebo vozidlo při změně druhu dopravy nemění, omezuje manipulaci s nákladem a následně snižuje riziko poškození nebo ztráty zboží.

⁽⁶⁰⁾ Viz poznámka pod čarou č. 26.

⁽⁶¹⁾ Směrnice Rady 75/130/EHS ze dne 17. února 1975 o stanovení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 48, 22.2.1975, s. 31).

⁽⁶²⁾ Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS, pokud jde o podporný rámec pro intermodální dopravu zboží, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056,

36. Směrnice o kombinované dopravě má zvýšit environmentální výkonnost dopravy stanovením příznivějších regulačních a ekonomických podmínek pro provozování nákladní dopravy šetrnější k životnímu prostředí, jak je uvedeno ve zmíněné směrnici. Konečným cílem je snížení nákladů pro konečného uživatele, tj. organizátora dopravy, tak, aby mohla kombinovaná doprava konkurovat výhradně silniční dopravě. V zájmu jasnosti je třeba uvést, že by finanční podpora poskytovaná členskými státy na provozování kombinované dopravy, jež splňuje podmínky směrnice o kombinované dopravě, mohla představovat státní podporu. Jakákoli státní podpora poskytnutá členskými státy v souladu se směrnicí o kombinované dopravě by měla rovněž splňovat příslušné podmínky slučitelnosti stanovené buď v nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, v těchto pokynech pro udržitelnou multimodální dopravu, nebo v jakémkoli jiném příslušném nástroji práva v oblasti státní podpory (viz kapitola 3).
37. Tyto pokyny stanoví podmínky slučitelnosti provozní a investiční podpory v odvětví multimodální dopravy s cílem podpořit udržitelnou multimodální dopravu. Podle těchto pokynů je multimodální doprava považována za „udržitelnou“, je-li alespoň jedním z použitých způsobů dopravy železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, či silniční doprava, pokud je kombinována s námořní dopravou na krátké vzdálenosti. V zájmu jasnosti je třeba uvést, že podle těchto pokynů lze poskytnout podporu na námořní dopravu na krátké vzdálenosti pouze v případě, je-li kombinována s pozemní dopravou (tj. se železniční, vnitrozemskou vodní nebo silniční dopravou).
38. S ohledem na provozní podporu platí pravidla pro podporu na snížení externích nákladů na dopravu, která se vztahují na železniční dopravu, také pro udržitelnou multimodální dopravu (oddíl 4.2.1.1). Na rozdíl od pokynů pro železniční dopravu z roku 2008, které se netýkaly zavedení nových komerčních spojů, stanoví tyto pokyny konkrétní podmínky pro poskytování tohoto druhu podpory tím, že kodifikují rozhodovací praxi vypracovanou Komisí (oddíl 4.2.1.2).
39. Co se týká investiční podpory, tyto pokyny zahrnují podporu na zařízení pro multimodální dopravu a podporu na modernizaci zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu. Podpora na tato zařízení pro multimodální dopravu je omezena na podporu na investice do zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu (oddíl 4.2.2.1). V zájmu jasnosti je třeba uvést, že tyto pokyny se vztahují také na státní podporu pro ta zařízení pro multimodální dopravu, která se nacházejí v námořních přístavech a mají železniční nebo vnitrozemské vodní spojení. Pokud jde o modernizaci zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu, tyto pokyny v souladu s přístupem uplatňovaným v odvětví železniční a vnitrozemské vodní dopravy rozlišují mezi podporou na investice do interoperability (oddíl 4.2.2.4) a podporou na technické přizpůsobení a modernizaci zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu (oddíl 4.2.2.5). V zájmu jasnosti je třeba uvést, že se tyto pokyny nevztahují na podporu na pořízení zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu. Taková podpora spadá do oblasti působnosti nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, co se týká intermodálních nákladových jednotek („ILU“) a/nebo jeřábů na palubě plavidel, a je poskytována členskými státy ve formě režimů podpory za velmi specifických podmínek. Komise se domnívá, že kromě těchto případů lze podporu na pořízení zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu (např. jeřábem manipulovatelné návěsy) povolit pouze výjimečně, a proto ji bude posuzovat přímo podle článku 93 Smlouvy.

pokud jde o výpočet úspor externích nákladů a generování souhrnných údajů (COM(2023) 702 final, 7.11.2023).

2. OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

2.1 Oblast působnosti

40. Tyto pokyny se vztahují na opatření státní podpory ⁽⁶³⁾ poskytované podnikům v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a udržitelné multimodální dopravy ⁽⁶⁴⁾, pokud tato opatření podpory spadají do oblasti působnosti kapitoly 4 nebo kapitoly 5 těchto pokynů.
41. Tyto pokyny stanoví kritéria slučitelnosti podle článku 93 Smlouvy pro níže uvedené podpory:
- a) podpora v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu (kapitola 4);
 - b) podpora v odvětví železniční nákladní dopravy určená na náhradu nákladů podniků na plnění určitých závazků souvisejících s pojmem veřejné služby (kapitola 5).
42. Pokud jde o podporu na koordinaci dopravy v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy, tyto pokyny se vztahují rovněž na podniky přepravující cestující a/nebo náklad v rámci vnitrozemské vodní a multimodální dopravy a na podniky působící na straně poptávky v odvětví pozemní dopravy, tj. na organizátory dopravy ⁽⁶⁵⁾, kteří provádějí výběr mezi jednotlivými způsoby dopravy. Zkušenosti ukazují, že železniční podniky jsou pouze jedněmi z několika klíčových subjektů, jež přispívají k přechodu na udržitelnou pozemní dopravu. Komise mimoto stanovila rozhodovací praxi při uplatňování zásad pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 na opatření podpory, jejichž přímými příjemci jsou logistické podniky, které využívají služeb železniční dopravy, a nikoli železniční podniky ⁽⁶⁶⁾. Je tomu tak proto, že zásady stanovené ve

⁽⁶³⁾ V čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou státní podpory vymezeny jako „[p]odpory 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 [...], pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy“. Zásahy státu, které nesplňují některou z podmínek stanovených v čl. 107 odst. 1 Smlouvy, nepředstavují státní podporu. Posuzování slučitelnosti stanovené v těchto pokynech se na ně tudíž nevztahuje. O státní podporu se nejedná v případě financování z prostředků EU, které centrálně spravují orgány, agentury, společné podniky nebo jiné subjekty EU a které není přímo ani nepřímo pod kontrolou členských států. To platí například pro financování poskytované Unií podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38).

⁽⁶⁴⁾ V zájmu jasnosti je třeba uvést, že se tyto pokyny v plném rozsahu vztahují také na služby udržitelné multimodální dopravy, které kombinují jeden úsek pozemní dopravy s úsekem námořní dopravy na krátké vzdálenosti, a tyto služby jsou posuzovány podle článku 93 Smlouvy.

⁽⁶⁵⁾ Např. logistické společnosti, zasilatelé, provozovatelé multimodální dopravy.

⁽⁶⁶⁾ Např. rozhodnutí Komise ze dne 24. října 2022 ve věci SA.100463, Nizozemsko, *Režim podpory na přechod ze silniční dopravy na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu*, 49. bod odůvodnění (Úř. věst. C 461, 2.12.2022, s. 1); rozhodnutí Komise ze dne 15. května 2020 ve věci SA.53615, Itálie, *Intervence ve prospěch města Janov*, 55. bod odůvodnění (Úř. věst. C 206, 19.6.2020, s. 1); rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2018 ve věci SA.50115, Itálie, *Intermodální železniční přeprava železných desek v regionu Furlansko-Julské Benátsko*, 58. bod odůvodnění (Úř. věst. C 90, 8.3.2019, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 6. prosince 2017 ve věci SA.48858, Itálie, *Režim podpory na kombinovanou dopravu v provincii Bolzano*, 53. bod odůvodnění (Úř. věst. C 158, 4.5.2018, s. 6); rozhodnutí Komise ze dne 25. července 2017 ve věci SA.46806, Itálie, *Podpora na kombinovanou dopravu v provincii Trento*, 46. bod odůvodnění (Úř. věst. C 442, 22.12.2017, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 29. dubna 2016 ve věci SA.41033, Itálie, *Režim pro integrovanou dopravu v provincii Trento*, 44. bod odůvodnění (Úř. věst. C 220, 17.6.2016, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 13. června 2014 ve věci SA.38152, Itálie, *Podpora ve prospěch železniční nákladní dopravy v regionu Emilia-Romagna*, 27. bod odůvodnění (Úř. věst. C 282, 22.8.2014, s. 23); rozhodnutí Komise ze dne 16. prosince 2011 ve věci SA.32603, Itálie, *Režim dotací „Ferrobonus“ pro kombinovanou dopravu*, 26. bod odůvodnění (Úř. věst. C 88, 24.3.2012, s. 1).

zmíněných pokynech byly vhodné i pro přezkoumání slučitelnosti podpory, jejímiž příjemci jsou železniční podniky pouze nepřímo.

43. Do působnosti těchto pokynů spadají níže uvedené druhy podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu, jak je podrobně popsáno v oddílech 4.2.1 a 4.2.2: i) podpora na snížení externích nákladů na dopravu; ii) podpora na zavedení nových komerčních spojů; iii) podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení pro unimodální a multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu; iv) podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu soukromých vleček; v) podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu; vi) podpora pro interoperabilitu a vii) podpora na technické přizpůsobení a modernizaci.
44. Jak je uvedeno v bodě 39, tyto pokyny se nevztahují na investiční podporu na pořízení zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu. Tato podpora spadá do oblasti působnosti nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, pokud se týká jednotek ILU a/nebo jeřábů na palubě plavidel, a je poskytována členskými státy ve formě režimů podpory za velmi specifických podmínek. Komise se domnívá, že kromě těchto případů lze podporu na pořízení zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu povolit pouze výjimečně, a bude ji posuzovat přímo podle Smlouvy.
45. Tyto pokyny se nevztahují na státní podporu na přístavní infrastrukturu⁽⁶⁷⁾. Komise bude státní podporu na přístavní infrastrukturu posuzovat i nadále přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud se na ni nevztahuje bloková výjimka podle nařízení Komise (EU) č. 651/2014⁽⁶⁸⁾, nebo pokud je přístavní infrastruktura nezbytná pro poskytování služby obecného hospodářského zájmu a není předmětem blokové výjimky podle rozhodnutí Komise 2012/21/EU⁽⁶⁹⁾, podle pravidel stanovených ve sdělení Komise o rámci Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (dále jen „rámec pro služby obecného hospodářského zájmu“) (70) podle čl. 106 odst. 2 Smlouvy. Aby se předešlo pochybnostem, jak je uvedeno v bodě 39 a objasněno v bodě 123, tyto pokyny se vztahují také na investiční podporu na ta zařízení pro multimodální dopravu, která se nacházejí v námořních přístavech a mají železniční nebo vnitrozemské vodní spojení.
46. Státní podpora v oblasti klimatu, ochrany životního prostředí a energetiky podléhá pravidlům stanoveným Komisí v *Pokynech pro státní podporu v oblasti klimatu, ochrany životního prostředí a energetiky na rok 2022* (71). Pokud jde o železniční, vnitrozemskou vodní dopravu a multimodální dopravu, Komise bude proto slučitelnost investiční podpory na čistá vozidla a čistá mobilní terminálová zařízení posuzovat i nadále podle svých *Pokynů pro státní podporu v oblasti klimatu, ochrany životního prostředí a energetiky na rok 2022* (72). Stejně tak se tyto pokyny nevztahují na investiční podporu na snížení hluku v železniční dopravě, ale na tuto podporu se vztahují *Pokyny Komise pro státní podporu v oblasti klimatu, ochrany životního prostředí a energetiky na*

(67) Jak je definováno v nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

(68) Viz poznámka pod čarou č. 67.

(69) Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

(70) Sdělení Komise, *Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby* (2011) (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

(71) Sdělení Komise, *Pokyny pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky na rok 2022* (Úř. věst. C 80, 18.2.2022, s. 1).

(72) Viz poznámka pod čarou č. 71.

rok 2022 ⁽⁷³⁾ (se zvláštními pravidly pro podporu na prevenci nebo snižování znečištění jiného než znečištění ze skleníkových plynů).

47. Pokud jde o podporu v odvětví železniční dopravy, která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, nařízení (ES) č. 1370/2007 ⁽⁷⁴⁾ vytváří zvláštní právní rámec pro veřejné služby v přepravě cestujících po železnici a silnici (a po vnitrozemských vodních cestách v případě, že se členské státy rozhodnou na tyto služby nařízení (ES) č. 1370/2007 použít ⁽⁷⁵⁾). V případě veřejných služeb v dopravě se proto tyto pokyny vztahují pouze na vyrovnávací platby za závazek veřejné služby při poskytování služeb železniční nákladní dopravy. Komise bude vyrovnávací platby za závazek veřejné služby vyplácené za poskytování služeb vnitrozemské vodní nákladní dopravy (a služeb přepravy cestujících po vnitrozemských vodních cestách, pokud nepodléhají nařízení (ES) č. 1370/2007) posuzovat i nadále přímo podle článku 93 Smlouvy.
48. Tyto pokyny objasňují podmínky pro posuzování podpory v odvětví železniční nákladní dopravy podle článku 93 Smlouvy, která má podnikům nahradit náklady na plnění určitých závazků spojených s poskytováním veřejné služby ⁽⁷⁶⁾. Tyto podmínky odrážejí zavedené zásady stanovené Komisí v jejím rámci pro služby obecného hospodářského zájmu ⁽⁷⁷⁾, který na rozdíl od sdělení o použití pravidel EU v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „sdělení o službách obecného hospodářského zájmu“) ⁽⁷⁸⁾ není přímo použitelný na služby železniční nákladní dopravy, neboť ze své působnosti výslovně vylučuje pozemní dopravu. Tyto pokyny obsahují rovněž konkrétní vysvětlení, jež jsou zapotřebí vzhledem ke specifickým potřebám odvětví pozemní dopravy.
49. Tyto pokyny (kapitola 6) opakuji také zásady platné pro finanční toky v rámci vertikálně integrovaných železničních podniků.
50. Podmínky stanovené v těchto pokynech se vztahují na režimy podpory a na jednotlivé podpory bez ohledu na to, zda jsou založeny na režimu podpory nebo poskytovány *ad hoc*, není-li stanoveno jinak.
51. Tyto pokyny se vztahují na podniky jakékoli velikosti, pokud není uvedeno jinak.
52. Podniky v obtížích, jak jsou definovány v *Pokynech Komise pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích* ⁽⁷⁹⁾, nemohou obdržet podporu podle těchto pokynů, jelikož podpora podniku v obtížích není v zásadě vhodným prostředkem k uspokojení potřeby koordinovat dopravu nebo k zajištění poskytování veřejné služby. *Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích* vydané Komisí stanoví kritéria slučitelnosti podpory na záchranu a restrukturalizaci poskytované podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy všem podnikům,

⁽⁷³⁾ Viz poznámka pod čarou č. 71.

⁽⁷⁴⁾ Viz poznámka pod čarou č. 31.

⁽⁷⁵⁾ Viz čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007, viz poznámka pod čarou č. 31.

⁽⁷⁶⁾ V zájmu jasnosti je třeba uvést, že Komise bude slučitelnost podpory v odvětví vnitrozemské vodní nákladní dopravy, která má podnikům nahradit náklady na plnění určitých závazků spojených s poskytováním veřejné služby, posuzovat i nadále přímo podle článku 93 Smlouvy.

⁽⁷⁷⁾ Viz poznámka pod čarou č. 70.

⁽⁷⁸⁾ Viz poznámka pod čarou č. 36.

⁽⁷⁹⁾ Sdělení Komise, *Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích* (Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1).

které lze považovat za podniky v obtížích, včetně podniků v odvětví pozemní dopravy, neboť Komise nemá pro podniky v obtížích v tomto odvětví zvláštní pokyny ⁽⁸⁰⁾.

53. Při posuzování podpory poskytnuté podniku, na který se vztahuje dosud neuhrazený příkaz k navrácení podpory na základě předchozího rozhodnutí Komise, jímž byla podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem, zohlední Komise částku podpory, která má být ještě navracena ⁽⁸¹⁾.

2.2 Definice

54. Pro účely těchto pokynů se použijí tyto definice:

- a) „přístupovou infrastrukturou“ se rozumí druh infrastruktury potřebný pro zajištění přístupu a vstupu uživatelů po zemi či po moři nebo řece do zařízení pro multimodální dopravu po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách nebo k zařízení pro unimodální dopravu po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách, jako jsou silnice, železniční tratě, kanály a zdymadla;
- b) „podporou *ad hoc*“ se rozumí podpora, která nebyla poskytnuta na základě režimu podpory;
- c) „intenzitou podpory“ se rozumí hrubá výše podpory vypočtená na příjemce a vyjádřená jako procentní podíl způsobilých nákladů. Veškeré použité číselné údaje se uvádějí před srážkou daně nebo jiných poplatků.
- d) „režimem podpory“ se rozumí akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora podnikům, jež jsou v tomto aktu vymezeny obecným a abstraktním způsobem, a dále akt, na jehož základě může být jednomu nebo několika podnikům poskytnuta na neurčitou dobu a/nebo v neurčené výši podpora, která není spojena s konkrétním projektem;
- e) „kombinovanou dopravou“ se rozumí druh intermodální dopravy, který splňuje podmínky stanovené pro kombinovanou dopravu ve směrnici o kombinované dopravě ⁽⁸²⁾;
- f) „vyhrazenou infrastrukturou“ se rozumí infrastruktura vybudovaná pro jeden či více předem identifikovatelných podniků a přizpůsobená přesně jejich potřebám;
- g) „zařízením pro udržitelnou multimodální dopravu“ se rozumí zařízení používané v rámci služeb překládky souvisejících s udržitelnou multimodální dopravou, jako jsou jeřábem manipulovatelné návěsy, s výjimkou mobilního terminálového zařízení;
- h) „evropským registrem vozidel“ se rozumí registr podle čl. 47 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřacované znění) ⁽⁸³⁾ a

⁽⁸⁰⁾ Pokyny pro železniční dopravu z roku 2008 (viz poznámka pod čarou č. 38) stanovily výjimky z pravidel platných pro podniky v obtížích v odvětví železniční nákladní dopravy, jejichž platnost skončila dne 31. prosince 2009. Od té doby se na celé odvětví železniční dopravy plně vztahují *Pokyny Komise pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích*, viz poznámka pod čarou č. 79.

⁽⁸¹⁾ Viz rozsudek ze dne 15. května 1997, TWD v. Komise, C-355/95 P, EU:C:1997:241, body 25 až 27.

⁽⁸²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 26.

⁽⁸³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřacované znění) (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

článku 19 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby ⁽⁸⁴⁾;

- i) „plánem hodnocení“ se rozumí dokument, který zahrnuje jeden nebo více režimů podpory a obsahuje alespoň tyto prvky: cíle režimu podpory, který má být hodnocen, otázky pro hodnocení, ukazatele výsledků, metodiku, jež se pro účely hodnocení navrhuje, požadavky na sběr údajů, navrhovaný časový harmonogram hodnocení, včetně data pro předložení průběžné a závěrečné hodnotící zprávy, popis nezávislého orgánu, který hodnocení provádí, nebo kritérií použitých při výběru a podmínky pro zajištění dostatečné publicity tohoto hodnocení;
- j) „externími náklady na dopravu“ se rozumí náklady, které vznikají uživatelům dopravy a které nenesou oni sami, ale celá společnost, zejména v souvislosti s emisemi skleníkových plynů, znečištěním ovzduší, zraněními a smrtelnými zraněními, hlukem a kongescí;
- k) „jednotlivou podporou“ se rozumí podpora *ad hoc* a poskytování podpory jednotlivým příjemcům na základě režimu podpory;
- l) „zařízením vnitrozemské vodní dopravy“ se rozumí servisní zařízení (například terminál nebo zařízení pro údržbu či skladování) a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nachází na území EU a slouží k provozování vnitrozemské vodní dopravy, s výjimkou zařízení nebo vybavení, jež je nezbytné pro provozování činností nesusouvisejících s dopravou;
- m) „plavidlem vnitrozemské plavby“ se rozumí plavidlo pro osobní nebo nákladní dopravu určené výlučně nebo hlavně k plavbě ve vnitrozemských vodách nebo ve vodách uvnitř chráněných vod nebo k nim těsně přiléhajících;
- n) „intermodální dopravou“ se rozumí přeprava zboží (v jedné a téže nákladové jednotce nebo vozidle) po sobě jdoucími druhy dopravy bez manipulace se samotným zbožím při změně druhu dopravy;
- o) „intermodální nákladovou jednotkou“ (ILU) se rozumí kontejner, výměnná nástavba nebo návěs / silniční nákladní motorové vozidlo či souprava vozidel používané v intermodální dopravě;
- p) „interoperabilitou“ se rozumí nepřerušované dopravní toky zboží nebo cestujících, zejména mezi více členskými státy nebo druhy dopravy;
- q) „pozemní dopravou“ se rozumí železniční, vnitrozemská vodní a silniční doprava ⁽⁸⁵⁾;

⁽⁸⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 118).

⁽⁸⁵⁾ Podle článku 100 Smlouvy se její hlava VI „Doprava“ v zásadě vztahuje pouze na železniční, silniční a vnitrozemskou vodní dopravu. Tyto tři druhy dopravy se obecně označují jako „pozemní doprava“ v protikladu k dopravě námořní a letecké.

- r) „mobilním terminálovým zařízením“ se rozumí zařízení používané pro nakládku, vykládku a překládku zboží a intermodálních nákladových jednotek a pro přesun nákladu v prostoru terminálu;
- s) „multimodální dopravou“ se rozumí přeprava zboží nebo cestujících pomocí minimálně dvou různých způsobů přepravy;
- t) „vnitrostátním registrem“ se rozumí registr vedený členským státem podle článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ⁽⁸⁶⁾ nebo podle článku 17 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ⁽⁸⁷⁾;
- u) „novým komerčním spojem v rámci vnitrozemské vodní nákladní dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné vnitrozemské vodní nákladní dopravy mezi nejméně dvěma terminály, jež nebyly spojeny pravidelnou nákladní dopravou nejméně pět let před zahájením provozování daného spoje;
- v) „novým komerčním spojem v rámci železniční nákladní dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné železniční nákladní dopravy mezi nejméně dvěma terminály, jež nebyly spojeny pravidelnou nákladní dopravou nejméně pět let před zahájením provozování daného spoje;
- w) „novým komerčním spojem v rámci železniční osobní dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné železniční osobní dopravy mezi nejméně dvěma terminály, jež nebyly spojeny pravidelnou osobní dopravou nejméně pět let před zahájením provozování daného spoje;
- x) „novým účastníkem na trhu“ v odvětví železniční dopravy se rozumí železniční podnik ve smyslu čl. 3 odst. 1 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽⁸⁸⁾, který splňuje obě tyto podmínky:
 - (i) obdržel licenci podle čl. 17 odst. 3 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru pro příslušný segment trhu méně než dvacet let před udělením podpory;
 - (ii) není ve spojení ve smyslu čl. 3 odst. 3 přílohy I nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy se železničním podnikem, který získal licenci ve smyslu čl. 3 odst. 14 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru před 1. lednem 2010;
- y) „činnostmi nesouvisejícími s dopravou“ se rozumí komerční služby pro dopravní podniky nebo jiné uživatele zařízení, které nesouvisejí s unimodální nebo multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravou, včetně doplňkových služeb pro cestující, zasílatele nebo jiné poskytovatele služeb, jako je pronájem kanceláří, obchodů a hotelů;
- z) „soukromou vlečkou“ se rozumí soukromě vlastněná a provozovaná část železniční infrastruktury (včetně kolejí a jakýchkoli jiných zařízení nebo vybavení nezbytných k jejímu fungování), která je napojena na nakládací zařízení veřejné železniční sítě, jež se nepovažují za zařízení služeb podle přílohy II směrnice o jednotném

⁽⁸⁶⁾ Viz poznámka pod čarou č. 83.

⁽⁸⁷⁾ Viz poznámka pod čarou č. 84.

⁽⁸⁸⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

evropském železničním prostoru ⁽⁸⁹⁾), jakož i jakákoli vyhrazená infrastruktura sloužící této soukromě vlastněné a provozované části železniční infrastruktury;

- aa) „terminálem pro multimodální železniční a/nebo vnitrozemskou vodní nákladní dopravu“ se rozumí struktura vybavená pro překládku mezi dvěma různými železničními systémy nebo mezi nejméně dvěma druhy dopravy (z nichž jedním je železniční nebo vnitrozemská vodní doprava), jako jsou terminály ve vnitrozemských nebo námořních přístavech, podél vnitrozemských vodních cest nebo na letištích a multimodální logistické platformy;
- bb) „zařízením pro multimodální železniční a/nebo vnitrozemskou vodní dopravu“ se rozumí zařízení služeb a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nachází na území Unie a je nezbytné pro provozování železniční a/nebo vnitrozemské vodní dopravy v kombinaci s jinými druhy dopravy, s výjimkou zařízení nebo vybavení potřebných pro činnosti nesouvisející s dopravou. Tato definice zahrnuje terminály pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní nákladní dopravu;
- cc) „železničním zařízením“ se rozumí jakékoli zařízení služeb (např. terminály pro železniční nákladní dopravu nebo zařízení pro údržbu či skladování) a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nachází na území EU a je uvedeno v příloze II směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽⁹⁰⁾, s výjimkou zařízení nebo vybavení potřebných k provádění činností nesouvisejících s dopravou;
- dd) „železničním podnikem“ se rozumí jakýkoli veřejný nebo soukromý podnik uvedený v čl. 3 bodě 1 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽⁹¹⁾;
- ee) „kolejovým vozidlem“ se rozumí kterýkoli z těchto prostředků:
 - (i) lokomotivy a osobní kolejová vozidla, včetně motorových nebo elektrických hnacích vozidel, motorových nebo elektrických osobních jednotek s vlastním pohonem a osobních vozů;
 - (ii) nákladní vozy, včetně nízkopodlažních vozidel určených pro celou síť a vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů;
- ff) „námořní dopravou na krátké vzdálenosti“ se rozumí přeprava nákladu a cestujících po moři mezi přístavy, jež se geograficky nacházejí v Evropě, nebo mezi těmito přístavy a přístavy v neevropských zemích, jejichž pobřeží se nachází v uzavřených mořích sousedících s Evropou⁽⁹²⁾;
- gg) „malým a středním podnikem“ se rozumí podnik, který splňuje kritéria stanovená v příloze I nařízení o blokových výjimkách v oblasti dopravy;
- hh) „zahájením prací“ se rozumí buď zahájení stavebních prací v rámci investice, nebo první právně vymahatelný závazek k objednání zařízení či jiný závazek, v jehož důsledku se investice stává nezvratnou, podle toho, co nastane dříve. Za zahájení

⁽⁸⁹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽⁹⁰⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽⁹¹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽⁹²⁾ Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – „Rozvoj pobřežní plavby v Evropě: dynamická alternativa v udržitelném dopravním řetězci – druhá dvouletá zpráva o pokroku“ (KOM(1999) 317 v konečném znění, 29.6.1999).

prací se nepovažují nákup pozemků a přípravné práce, jako je získání povolení a zpracování studií proveditelnosti. V případě převzetí se „zahájením prací“ rozumí okamžik, kdy je pořízen majetek přímo související s pořízenou provozovnou;

- ii) „udržitelnou pozemní dopravou“ se rozumí přeprava zboží nebo cestujících po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo udržitelná multimodální doprava, pokud pro stejnou dopravu existuje alternativa, která by způsobila vyšší externí náklady;
- jj) „udržitelnou multimodální dopravou“ se rozumí přeprava zboží nebo cestujících pomocí minimálně dvou různých druhů dopravy, přičemž alespoň jedním z použitých druhů dopravy je železniční nebo vnitrozemská vodní doprava nebo silniční doprava, je-li kombinována s námořní dopravou na krátké vzdálenosti;
- kk) „telematickými aplikacemi“ se rozumí kterékoli z těchto aplikací:
 - (i) aplikace pro osobní dopravu, jako jsou systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervační a platební systémy, odbavování zavazadel a zabezpečování spojení mezi vlaky a s jinými druhy dopravy;
 - (ii) aplikace v nákladní dopravě, jako jsou informační systémy (sledování nákladů a vlaků v reálném čase), systémy seřadování a přidělování, rezervační, platební a fakturační systémy, zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a vypracovávání elektronických průvodních dokumentů;
- ll) „podnikatelem v dopravě“ se rozumí podnik provozující osobní a/nebo nákladní dopravu v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a/nebo multimodální dopravy;
- mm) „organizátorem dopravy“ se rozumí podnik, který organizuje přepravu zboží, a tudíž provádí výběr mezi jednotlivými druhy dopravy (např. logistické společnosti, zasílatelé, podnikatelé v multimodální dopravě);
- nn) „vozidlem pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu“ se rozumí plavidlo vnitrozemské plavby nebo kolejová vozidla.

2.3 Struktura pokynů

- 55. Kapitola 3 objasňuje, která opatření v odvětví pozemní dopravy nemusí být před jejich provedením oznámena Komisi.
- 56. Kapitola 4 uvádí opatření, na něž se vztahují tyto pokyny podle článku 93 Smlouvy. Oddíl 4.1 stanoví podmínky slučitelnosti, které se obecně vztahují na podporu, jež odpovídá potřebě koordinovat dopravu. Oddíl 4.2 stanoví zvláštní podmínky slučitelnosti, které se vztahují na různé druhy opatření podpory, jež odpovídají potřebě koordinovat dopravu. Kapitola 5 objasňuje podmínky slučitelnosti, které se vztahují na opatření podpory na náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby. Kapitola 6 připomíná zásady platné pro finanční toky v rámci vertikálně integrovaných železničních podniků.
- 57. Kapitola 7 stanoví podmínky, za nichž bude Komise vyžadovat následné hodnocení režimů oznámených podle článku 93 Smlouvy.

58. Kapitola 8 popisuje povinnosti členských států, které poskytují podporu podle článku 93 Smlouvy, týkající se podávání zpráv a monitorování.
59. Kapitoly 9 a 10 se zabývají dobou platnosti těchto pokynů a časovým rozvrhem jejich revize.

3. OPATŘENÍ, KTERÁ NEPODLÉHAJÍ OZNAMOVACÍ POVINNOSTI

60. Pokud zásah státu splňuje kritéria pro to, aby se pokládal za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy ⁽⁹³⁾, musí jej členské státy v zásadě oznámit Komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
61. Státní podpora v odvětví pozemní dopravy nepodléhá oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud splňuje podmínky stanovené v nařízení o blokových výjimkách přijatém Komisí buď podle článku 1 nařízení Rady (EU) 2022/2586 ⁽⁹⁴⁾, nebo podle článku 1 nařízení Rady (EU) 2015/1588 ⁽⁹⁵⁾.
62. V tomto ohledu se nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy vztahuje na určité kategorie státní podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu v odvětví pozemní dopravy. Tato opatření podpory, pokud jsou provedena v souladu s platnými podmínkami slučitelnosti stanovenými v nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, nevedou k významnému narušení hospodářské soutěže a obchodu, a proto se považují za slučitelná s vnitřním trhem podle článku 93 Smlouvy a nepodléhají oznamovací povinnosti.
63. Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ⁽⁹⁶⁾ mimoto obsahuje ustanovení, která by mohla vyjmout podporu v odvětví pozemní dopravy z oznamovací povinnosti. Například na podporu vnitrozemských přístavů se může vztahovat bloková výjimka podle článku 56c uvedeného nařízení. Pokud tato podpora není primárně určena k uspokojení potřeby koordinovat dopravu, nýbrž k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo určitých hospodářských oblastí, a pokud je poskytována v souladu s platnými podmínkami slučitelnosti stanovenými v nařízení (EU) č. 651/2014 ⁽⁹⁷⁾, jsou tato opatření podpory považována za slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, jelikož nevedou k významnému narušení hospodářské soutěže a obchodu.
64. Nařízení Komise (EU) 2023/2831 ⁽⁹⁸⁾ se vztahuje i na pozemní dopravu. Podobně se na vyrovnávací platby udělené podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského

⁽⁹³⁾ Co se týká pojmu „státní podpora“, Komise odkazuje na své sdělení o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, C/2016/2946 (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1). Jak je uvedeno v bodě 211 zmíněného sdělení, ovlivnění obchodu mezi členskými státy nebo narušení hospodářské soutěže je obvykle vyloučeno, pokud jde o výstavbu infrastruktury v případech, kdy současně i) infrastruktura obvykle není vystavena přímé konkurenci; ii) financování ze soukromých zdrojů je v daném odvětví a dotčeném členském státu nevýznamné a iii) infrastruktura není určena k tomu, aby selektivně zvýhodňovala určitý podnik nebo odvětví, nýbrž byla přínosem pro celou společnost.

⁽⁹⁴⁾ Nařízení Rady (EU) 2022/2586 ze dne 19. prosince 2022 o použití článků 93, 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na určité kategorie státní podpory v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy (Úř. věst. L 338, 30.12.2022, s. 35).

⁽⁹⁵⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1588 ze dne 13. července 2015 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na určité kategorie horizontální státní podpory (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 1).

⁽⁹⁶⁾ Viz poznámka pod čarou č. 67.

⁽⁹⁷⁾ Viz poznámka pod čarou č. 67.

⁽⁹⁸⁾ Nařízení Komise (EU) 2023/2831 ze dne 13. prosince 2023 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* (Úř. věst. L, 2023/2831, 15.12.2023, s. 1).

zájmu v odvětví pozemní dopravy vztahuje nařízení Komise (EU) 2023/2832 ⁽⁹⁹⁾. Má se za to, že opatření, která splňují kritéria uvedená v těchto nařízeních, nemají žádný dopad na hospodářskou soutěž a obchod na vnitřním trhu. Tato opatření *de minimis* nepodléhají oznamovací povinnosti, neboť se má za to, že nesplňují všechna kritéria čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

4. PODPORA, KTERÁ ODPOVÍDÁ POTŘEBĚ KOORDINOVAT DOPRAVU

4.1 Obecné podmínky slučitelnosti

65. Tento oddíl uvádí obecné podmínky slučitelnosti platné pro kategorie podpory podrobně popsané v oddíle 4.2. Při posuzování, zda opatření podpory v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a udržitelné multimodální dopravy odpovídají potřebě koordinovat dopravu podle článku 93 Smlouvy, bude Komise analyzovat soulad se zásadami uvedenými v tomto oddíle (body 66 až 86). Podmínky stanovené v oddíle 4.2 pro každou konkrétní kategorii podpory objasňují některé obecné podmínky slučitelnosti uvedené v tomto oddíle, zejména v oddíle 4.1.1 (Hlavní podmínky slučitelnosti).

4.1.1 Hlavní podmínky slučitelnosti

Přispění k potřebě koordinovat dopravu

66. Podpora musí přispívat k rozvoji odvětví pozemní dopravy směrem k udržitelné pozemní dopravě a/nebo k dokončení integrovaného trhu EU, na němž jsou zajištěny nepřerušované dopravní toky zboží a cestujících mezi vnitrostátními sítěmi a druhy dopravy, čímž se uspokojí potřeba koordinovat dopravu.

Nezbytnost podpory

67. Podpora musí být nezbytná k dosažení cíle koordinace dopravy stanoveného konkrétním opatřením v souladu s bodem 66. Tak je tomu například v případě, kdy je podpora zaměřena na konkrétní selhání trhu (tj. situace, kdy může vést k podstatnému rozvoji odvětví pozemní dopravy, který trh sám o sobě nemůže zajistit, např. směrem k udržitelné pozemní dopravě a/nebo k dokončení integrovaného trhu EU, na němž jsou zajištěny nepřerušované dopravní toky zboží a cestujících mezi vnitrostátními sítěmi a druhy dopravy). K selhání trhu, které podkopává přechod k udržitelným formám pozemní dopravy, může dojít například v případech, kdy i) mezi různými formami dopravy existují cenové rozdíly v důsledku negativních externalit, jež nejsou zohledněny, ii) subjekty na trhu mají potíže s přístupem k tržnímu financování v důsledku informační asymetrie, iii) dochází k selhání koordinace mezi účastníky trhu nebo obecněji iv) existují investice, které s sebou nesou pozitivní externality, nejsou však pro potenciálního příjemce dostatečně ziskové.

Vhodnost podpory

68. Podpora musí být vhodná k dosažení stanoveného cíle týkajícího se koordinace dopravy. Podpora se v zásadě nepovažuje za vhodnou, pokud lze stejného výsledku dosáhnout méně narušujícím nástrojem politiky (např. tržními nebo regulačními nástroji) nebo méně

⁽⁹⁹⁾ Nařízení Komise (EU) 2023/2832 ze dne 13. prosince 2023 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L, 2023/2832, 15.12.2023, s. 1).

narušující formou nástroje podpory (např. zárukami nebo vratnými zálohami) než poskytnutím nevratných nástrojů, jako jsou přímé dotace.

Motivační účinek podpory

69. Podpora musí přimět příjemce ke změně chování nebo k další hospodářské činnosti, kterou by bez podpory nevykonával nebo kterou by vykonával v menším či jiném rozsahu. Prokázání motivačního účinku vyžaduje určení faktického scénáře a hypotetického srovnávacího scénáře bez podpory ⁽¹⁰⁰⁾.
70. Pokud jde konkrétně o investiční podporu, nemá podpora motivační účinek, pokud k zahájení prací na projektu dojde předtím, než příjemce předloží příslušným orgánům veřejné správy písemnou žádost o podporu ⁽¹⁰¹⁾. Pokud příjemce zahájí provádění projektu dříve, než požádá o podporu, nebude podpora poskytnutá na tento projekt považována za slučitelnou s vnitřním trhem. Podpora poskytnutá na pokrytí nákladů na dodržování norem EU nemá v zásadě žádný motivační účinek. Motivační účinek může mít zpravidla jen podpora ke splnění přísnějších norem, než jsou normy EU. Avšak v případech, kdy byla příslušná norma EU již přijata, zatím však nevstoupila v platnost, může mít podpora motivační účinek, pokud motivuje k provedení a dokončení investice alespoň 12 měsíců před vstupem normy v platnost, není-li v oddílech 4.2.2.1 až 4.2.2.5 stanoveno jinak. Aby členské státy nebyly odrazeny od stanovení závazných vnitrostátních norem, které jsou přísnější nebo ambicióznější než odpovídající normy EU, mohou mít opatření podpory motivační účinek bez ohledu na existenci takových vnitrostátních norem. Totéž platí i o podpoře poskytnuté v situaci, kdy normy EU neexistují, ale byly přijaty závazné vnitrostátní normy.

Přiměřenost podpory

71. Výše podpory pro jednoho příjemce by měla být omezena na minimum nezbytné k tomu, aby byl příjemce motivován k uskutečnění projektu nebo činnosti, na něž je podpora poskytována. Toto minimum může být stanoveno jako procentní podíl způsobilých nákladů na podporovaný projekt nebo činnost, jak je uvedeno u každé konkrétní kategorie v oddíle 4.2. Zatímco posouzení přiměřenosti se obvykle provádí z předběžného pohledu, ve výjimečných případech, kdy budoucí vývoj nákladů a výnosů podléhá vysoké míře nejistoty a existuje silná informační asymetrie, může být velmi obtížné určit nezbytnou výši státní podpory zcela na předběžném základě; v takových případech mohou členské státy kromě vyčíslení *ex ante* zavést mechanismy *ex post*, jako je zpětné vyžádání prostředků nebo monitorování nákladů, aby zajistily přiměřenost a zároveň zachovaly pobídky pro příjemce k minimalizaci nákladů a postupnému zefektivňování činnosti.
72. Pokud jde o investiční podporu, není-li u konkrétních kategorií podpory podrobně uvedených v oddíle 4.2.2 stanoveno jinak, považuje se podpora za přiměřenou, pokud odpovídá čistým dodatečným nákladům nezbytným ke splnění cíle opatření podpory ve

⁽¹⁰⁰⁾ Tento scénář musí být věrohodný a skutečný a musí souviset s rozhodovacími faktory, které převažovaly v době, kdy příjemce podpory přijímal rozhodnutí o projektu. Členské státy mohou vycházet z úředních dokumentů správní rady, posouzení rizik, finančních zpráv, interních podnikatelských plánů, odborných posudků a jiných studií souvisejících s posuzovaným projektem. Při prokázání motivačního účinku by pro členské státy mohly být přínosné i dokumenty obsahující informace o prognózách poptávky, prognózách nákladů, finančních prognózách, dokumenty předkládané investičnímu výboru, které rozvíjejí různé investiční/provozní scénáře, nebo dokumenty poskytnuté finančním institucím. Tyto dokumenty musí pocházet z doby, kdy probíhá rozhodovací proces týkající se daného projektu nebo činnosti.

⁽¹⁰¹⁾ Žádost o podporu může mít různé formy, které zahrnují například nabídku v soutěžním nabídkovém řízení na zadání dotované činnosti. Každá žádost musí obsahovat alespoň jméno žadatele, popis projektu nebo činnosti včetně jejich umístění a výši podpory potřebné k jejich provedení.

srovnání s hypotetickým srovnávacím scénářem bez podpory (dále jen „nákladová mezera“). Pro výpočet nákladové mezery je nutné vypočítat:

- a) jednak odhadované výnosy a náklady, včetně investice, provozní a konečné hodnoty projektu (dále jen „faktický scénář“) a jednak výnosy a náklady alternativního projektu, který by příjemce podpory věrohodně realizoval, pokud by podporu neobdržel (dále jen „hypotetický srovnávací scénář“);
 - b) odhadované vážené průměrné náklady kapitálu (WACC) vynaložené příjemcem k diskontování budoucích peněžních toků;
 - c) čistou současnou hodnotu pro faktický i hypotetický srovnávací scénář za celou dobu trvání projektu.
73. Na základě prvků uvedených v písmenech a) až c) představuje nákladová mezera rozdíl mezi čistou současnou hodnotou projektu ve faktickém a hypotetickém srovnávacím scénáři za celou dobu trvání projektu, diskontovanou na úrovni vážených průměrných nákladů kapitálu. Všechny předpoklady a metodické volby, které jsou základem pro výpočet nákladové mezery, musí být vysvětleny a zdůvodněny. Analýza faktického i hypotetického srovnávacího scénáře musí zohlednit všechna existující nebo plánovaná opatření státní podpory, jako je provozní podpora a/nebo jiný druh příslušné investiční podpory, která ovlivňuje analýzu nákladové mezery.
74. Příkladem hypotetického srovnávacího scénáře je scénář, kdy příjemce činnost nebo investici neprovede, případně v činnosti pokračuje beze změny. Pokud důkazy nasvědčují tomu, že se jedná o věrohodný hypotetický srovnávací scénář, může být nákladová mezera aproximována výší negativní čisté současné hodnoty projektu ve faktickém scénáři bez podpory za celou dobu trvání projektu (za implicitního předpokladu, že čistá současná hodnota hypotetického srovnávacího scénáře je nulová) ⁽¹⁰²⁾.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

75. Narušení hospodářské soutěže, které s sebou podpora přináší, nesmí ohrozit obecné zájmy EU ⁽¹⁰³⁾. Při posuzování toho, zda jsou negativní účinky opatření na hospodářskou soutěž a obchod omezené, může Komise zvážit předvídatelný dopad, který může mít opatření podpory, zejména pokud se jedná o podporu *ad hoc*, na hospodářskou soutěž mezi podniky působícími na dotčeném trhu (dotčených trzích) dopravy, včetně trhů navazujících nebo předcházejících, a riziko vzniku nadměrné kapacity.
76. Komise se v zásadě domnívá, že je méně pravděpodobné, že režimy podpory budou mít negativní účinek na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy než podpora *ad*

⁽¹⁰²⁾ Pokud neexistuje alternativní projekt, Komise ověří, že výše podpory nepřesahuje minimum potřebné pro dostatečnou ziskovost podporovaného projektu, například tím, že umožňuje dosáhnout míry vnitřní návratnosti, jež odpovídá referenční nebo minimální úrovni pro dané odvětví nebo podnik. Pro tyto účely lze rovněž použít výši obvyklé míry návratnosti, kterou příjemce vyžaduje u jiných investičních projektů podobného druhu, výši celkových nákladů na kapitál nebo výši návratnosti obvykle dosahovanou v dotčeném průmyslovém odvětví. Musí být vypočteny všechny relevantní očekávané náklady a přínosy za celou dobu trvání projektu.

⁽¹⁰³⁾ Ačkoli článek 93 Smlouvy neobsahuje žádný ekvivalent druhé části ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, podle níž může být podpora prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem pouze tehdy, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, Soudní dvůr Evropské unie již upřesnil, že Komise musí při posuzování opatření podpory podle článku 93 Smlouvy ověřit, zda podpora neohrožuje obecné zájmy EU; viz rozsudek ze dne 12. října 1978, Komise v. Belgie, 156/77, uvedený v poznámce pod čarou č. 30, bod 10.

hoc. Aby se omezil negativní účinek na hospodářskou soutěž a obchod, bude Komise v každém případě schvalovat pouze režimy provozní podpory s maximální dobou trvání pěti let a režimy investiční podpory s maximální dobou trvání deseti let ⁽¹⁰⁴⁾. Pokud si členský stát přeje prodloužit trvání režimu podpory nad tuto dobu, měl by předložit nové oznámení, aby Komise mohla režim znovu přezkoumat na základě dosažených výsledků a v příslušném případě povolit jeho prodloužení.

4.1.2 *Soulad s dalšími ustanoveními práva EU*

77. Státní podpora nemůže být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud jsou podpora nebo její podmínky natolik neoddělitelně spjaté s jejím předmětem, že je nelze posuzovat odděleně (včetně způsobu financování, pokud je nedílnou součástí opatření), a dochází tudíž k porušení práva EU ⁽¹⁰⁵⁾. Může tomu tak být například v případě, kdy má příjemce za účelem získání podpory povinnost mít sídlo v dotyčném členském státě nebo být v tomto členském státě převážně usazen, nebo má povinnost používat zboží vyrobené v daném státě nebo vnitrostátní služby.

4.1.3 *Kumulace*

78. Podporu lze poskytnout souběžně na základě několika režimů podpory nebo ji kumulovat s podporou *ad hoc* nebo *de minimis* ve vztahu ke stejným způsobilým nákladům za předpokladu, že celková částka podpory na tytéž způsobilé náklady nepovede k nadměrnému vyrovnání nebo nepřesáhne maximální výši podpory povolenou podle těchto pokynů. Pokud členský stát povolí kumulaci podpory v rámci jednoho opatření s podporou v rámci jiných opatření na tytéž způsobilé náklady, musí pro každé opatření uvést metodu použitou k zajištění souladu s touto podmínkou.
79. Centrálně řízené financování ze strany EU, které není přímo či nepřímo pod kontrolou členského státu, nepředstavuje státní podporu. Pokud je toto financování ze strany EU spojeno se státní podporou, musí členský stát zajistit, aby celková částka veřejného financování poskytnutá na tytéž způsobilé náklady nevedla k nadměrnému vyrovnání.

4.1.4 *Transparentnost*

80. Podpora musí být poskytnuta transparentním způsobem.
81. Je-li podpora poskytnuta jinak než formou dotace, musí být výše podpory převedena na hrubý grantový ekvivalent. Podpory splatné v několika splátkách musí být vypočítány v hodnotě platné v době poskytnutí. Úrokovou sazbou, která se použije pro účely diskontování a pro výpočet výše podpory u zvýhodněné půjčky ⁽¹⁰⁶⁾, je referenční sazba platná v době poskytnutí, stanovená v souladu se sdělením Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb ⁽¹⁰⁷⁾.
82. Za účelem zmírnění negativních dopadů podpory zajištěním přístupu soutěžitelů k příslušným informacím o podporovaných činnostech musí dotčený členský stát zajistit zveřejnění následujících informací v modulu Komise pro transparentnost státní podpory

⁽¹⁰⁴⁾ To znamená, že podpora může být na základě schválených režimů poskytována maximálně po dobu pěti let (v případě režimů provozní podpory) nebo deseti let (v případě režimů investiční podpory) ode dne oznámení rozhodnutí Komise o slučitelnosti dané podpory.

⁽¹⁰⁵⁾ Viz rozsudek ze dne 22. března 1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, EU:C:1977:51, bod 14, rozsudek ze dne 15. června 1993, rozsudek Matra SA v. Komise, C-225/91, EU:C:1993:239, bod 41, a rozsudek ze dne 31. ledna 2023, Komise v. Braesch a další, C-284/21 P, EU:C:2023:58, body 96 až 99.

⁽¹⁰⁶⁾ Půjčka s nižší než tržní úrokovou sazbou.

⁽¹⁰⁷⁾ Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

(¹⁰⁸) nebo na internetových stránkách obsahujících komplexní informace o státní podpoře na vnitrostátní nebo regionální úrovni:

- a) úplné znění rozhodnutí o udělení jednotlivé podpory nebo schváleného režimu podpory a jeho prováděcích ustanovení, nebo odkaz na ně;
- b) informace o každé udělené jednotlivé podpoře přesahující 100 000 EUR, s použitím struktury uvedené v příloze II těchto pokynů (¹⁰⁹).

83. Členské státy musí zajistit, aby jejich souhrnné internetové stránky věnované státní podpoře uvedené v bodě 82 byly vytvořeny tak, aby byly informace snadno přístupné. Informace musí zveřejnit v nechráněném tabulkovém formátu, který umožňuje efektivně vyhledávat, získávat a stahovat údaje a snadno je sdílet na internetu, například ve formátu CSV nebo XML. Široká veřejnost musí mít k těmto internetovým stránkám přístup bez jakýchkoli omezení, jako je například předchozí registrace uživatelů.

84. V případě režimů ve formě daňového zvýhodnění se podmínky uvedené v bodě 82 písm. b) pokládají za splněné, pokud členské státy zveřejní požadované informace o částkách jednotlivých podpor v následujících rozmezích (v milionech EUR):

0,1–0,5,
0,5–1,
1–2,
2–5,
5–10,
10–30,
30–60,
60–100,
100–250 a
250 a více.

85. Informace uvedené v bodě 82 písm. b) musí členské státy zveřejnit do šesti měsíců od data poskytnutí podpory, nebo v případě podpory v podobě daňového zvýhodnění do jednoho roku od lhůty pro podání daňového přiznání (¹¹⁰). V případě protiprávní podpory, která však byla následně shledána slučitelnou, musí členské státy tyto informace zveřejnit do šesti měsíců ode dne rozhodnutí Komise, kterým se podpora prohlašuje za slučitelnou. Aby bylo možné prosazovat pravidla státní podpory podle Smlouvy, musí být informace k dispozici po dobu nejméně deseti let ode dne, kdy byla podpora poskytnuta.

86. Komise na svých internetových stránkách zveřejní odkazy na internetové stránky věnované státní podpoře uvedené v bodě 82 písm. b).

(¹⁰⁸) Veřejné vyhledávání v databázi Transparentnost státní podpory, k dispozici na adrese: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=cs>

(¹⁰⁹) Na základě odůvodněné žádosti členského státu lze od tohoto požadavku upustit, pokud by plné zveřejnění narušilo hospodářskou soutěž při dalších procesech přidělování podpory, například proto, že by umožnilo strategické podávání nabídek.

(¹¹⁰) Pokud pro podání ročního daňového přiznání neexistuje žádná stanovená lhůta, je datem poskytnutí podpory pro účely evidence 31. prosinec roku, na který byla podpora poskytnuta.

4.2 Podmínky slučitelnosti zvláštních kategorií podpory na koordinaci dopravy

87. Tento oddíl obsahuje objasnění některých aspektů hlavních podmínek slučitelnosti stanovených v oddíle 4.1.1 pro každý druh podpory na koordinaci dopravy, na něž se vztahují tyto pokyny.

4.2.1 Provozní podpora

4.2.1.1 Podpora na snížení externích nákladů na dopravu

88. Tyto pokyny stanoví pravidla pro podporu na snížení externích nákladů na dopravu, kterou lze poskytnout podnikatelům v dopravě a/nebo organizátorům dopravy, kteří se rozhodnou pro udržitelná řešení v oblasti pozemní dopravy.
89. Podpora na snížení externích nákladů na dopravu může být zaměřena na železniční, vnitrozemskou vodní a/nebo udržitelnou multimodální (tj. zahrnující alespoň jeden úsek železniční dopravy, vnitrozemské vodní dopravy nebo námořní dopravy na krátké vzdálenosti).
90. Aby byla podpora na snížení externích nákladů na dopravu považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí splňovat podmínky slučitelnosti stanovené v tomto oddíle a v oddíle 4.1.

Príspevní k potřebě koordinovat dopravu

91. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 66 se Komise domnívá, že provozní podpora na snížení externích nákladů na dopravu může podpořit přechod na udržitelnou pozemní dopravu, pokud řeší cenové rozdíly mezi různými druhy pozemní dopravy a přesvědčuje uživatele dopravy, aby volili udržitelné druhy pozemní dopravy. Cenové rozdíly vznikají, pokud v ceně pozemní dopravy nejsou dostatečně zohledněny negativní externality.

Nezbytnost podpory

92. V této fázi vývoje dopravního trhu nejsou externí náklady na dopravu dostatečně zohledněny v ceně dopravních služeb. To vede k tomu, že cena těchto služeb neodráží plně společenské náklady na příslušný druh dopravy. Ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu bylo uvedeno, že za účelem zajištění spravedlivých a účinných cen ve všech druzích dopravy je zapotřebí komplexní soubor opatření ⁽¹¹⁾. Takové stanovování cen by přimělo znečišťovatele a uživatele k tomu, aby převzali plnou odpovědnost za náklady, které způsobují, a uživatelům by pomohlo rozhodovat se v souladu s tím, co je pro společnost nejlepší. Strategie předpokládá, že externí náklady budou v EU plně zohledněny teprve v roce 2050. Před tímto datem může být proto podpora na snížení těchto externích nákladů nezbytná pro splnění cílů Zelené dohody pro Evropu.
93. Služby udržitelné pozemní dopravy často nejsou konkurenceschopné vůči alternativám, které více znečišťují životní prostředí, jako je například výhradně silniční doprava. Dokud cena konkurenčních služeb, které více znečišťují životní prostředí, nebude plně odrážet jejich společenské náklady, trh sám o sobě pravděpodobně nezajistí takovou míru zavádění udržitelných druhů pozemní dopravy, která by odpovídala cílům Zelené dohody pro Evropu. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 67 se Komise domnívá, že při

⁽¹¹⁾ Viz bod 47 Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu uvedená v poznámce pod čarou č. 20.

existenci negativních externalit spojených s konkurenčními druhy dopravy, jako je silniční a letecká doprava, je provozní podpora na snížení externích nákladů na dopravu nezbytná pro podporu přechodu na železniční, vnitrozemskou vodní a udržitelnou multimodální dopravu.

Vhodnost podpory

94. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 68 má Komise za to, že podpora na snížení externích nákladů na dopravu je vhodným nástrojem ⁽¹¹²⁾ k zachování nebo zvýšení přechodu na udržitelné druhy pozemní dopravy, pokud řeší cenové rozdíly mezi různými druhy dopravy, které jsou způsobeny negativními externalitami, a přesvědčuje uživatele dopravy, aby volili udržitelné druhy pozemní dopravy.

Motivační účinek podpory

95. Podpora by měla motivovat k zachování nebo zvýšení přechodu na udržitelné druhy pozemní dopravy v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 69. Pro dodržení těchto obecných zásad a zajištění toho, aby podpora vedla ke změně chování příjemce a motivovala k přechodu na jiný druh dopravy, by měly být splněny následující podmínky.
96. Za prvé, podpora by měla být poskytnuta pouze v případě, že konkurenční druh dopravy, který více znečišťuje životní prostředí, je komerčně životaschopnou alternativou k druhu dopravy, který je podporován. Tato životaschopnost závisí na provozních nákladech, dostupnosti a přístupnosti vhodných terminálů, sítě a spojů a dalších faktorech, jako jsou rozdíly v době přepravy. Komise se domnívá, že u osobní dopravy existuje vždy komerčně životaschopná alternativa dopravy po železnici nebo po vnitrozemských vodních cestách, která více znečišťuje životní prostředí. V odvětví nákladní dopravy, kde konkurenceschopnost závisí na překonané vzdálenosti ⁽¹¹³⁾, lze obecně předpokládat konkurenci ze strany výhradně silniční dopravy:
- a) v případech multimodální dopravy, kdy je vzdálenost překonaná v rámci druhu dopravy, na který se podpora vztahuje, kratší než:
 - (i) 800 kilometrů u železniční dopravy;
 - (ii) 375 kilometrů u vnitrozemské vodní dopravy;
 - (iii) 750 kilometrů u námořní dopravy na krátké vzdálenosti a
 - b) v případech unimodální dopravy, kdy je vzdálenost překonaná v rámci druhu dopravy, na který se podpora vztahuje, kratší než:

⁽¹¹²⁾ Pokud jde o formu podpory, Komise ve své dřívější rozhodovací praxi týkající se podpory, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu, nevznesla námitky proti podpoře ve formě přímých dotací (viz *ex multis* rozhodnutí Komise ze dne 21. května 2024 ve věci SA.108800, Německo, *Podpora železniční nákladní dopravy (přeprava jednovozových nákladních zásilek a skupin vozů)* (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku); rozhodnutí Komise ze dne 11. prosince 2023 ve věci SA.109142, Francie, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku), a rozhodnutí Komise ze dne 30. května 2023 ve věci SA.104156, Itálie, *Pobídka k přechodu na námořní dopravu* (Úř. věst. C 203, 9.6.2023, s. 16).

⁽¹¹³⁾ Podpůrná studie k posouzení dopadů za účelem změny směrnice o kombinované dopravě (Ricardo et al. (2023)).

(i) 350 kilometrů u železniční dopravy ⁽¹¹⁴⁾;

(ii) 375 kilometrů u vnitrozemské vodní dopravy.

97. V případě operací v odvětví nákladní dopravy, které přesahují vzdálenosti uvedené v bodě 96, musí členský stát prokázat, že konkurenční druh dopravy, který více znečišťuje životní prostředí než ten, na který se poskytuje podpora (např. výhradně silniční doprava), představuje komerčně životaschopnou alternativu k operacím, na něž se poskytuje podpora, a rovněž stanovit, na jakou vzdálenost se konkurenční druh dopravy, který více znečišťuje životní prostředí, stává nákladově nekonkurenceschopným, a tudíž pro daný druh podporovaných operací komerčně neživotaschopným.
98. Za druhé, v zásadě nelze poskytnout podporu na dopravu na trasách, které mají zjištěná kapacitní omezení, jež by bránila zvýšení nebo zachování přechodu na jiný druh dopravy. Cílem této podmínky je zajistit, aby byly vyhlídky na zachování nebo zvýšení přechodu na jiný druh dopravy reálné. Pokud členský stát hodlá podporovat dopravu na trasách se zjištěnými kapacitními omezeními, bude muset vysvětlit, jaká další opatření budou přijata k odstranění nebo snížení těchto omezení. U režimů podpory to znamená, že se členský stát musí zavázat, že podpora nebude poskytnuta, pokud existují významná kapacitní omezení, která by ovlivnila dopravní provoz a v konečném důsledku zabránila zachování nebo zvýšení přechodu na udržitelnější druh dopravy. Jestliže existují skutečná nebo očekávaná kapacitní omezení, měl by členský stát zajistit, aby byla zavedena řešení, která tato omezení odstraní nebo sníží, aby bylo možné dosáhnout očekávaného přechodu na jiný druh dopravy v důsledku podpory.
99. Za třetí, železniční podniky a provozovatelé vnitrozemské vodní dopravy a námořní dopravy na krátké vzdálenosti musí zveřejnit všechny relevantní informace o obdržené podpoře ⁽¹¹⁵⁾. Zveřejnění má za cíl zvýšit povědomí o opatřeních, která jsou k dispozici pro snížení rozdílu v konkurenceschopnosti mezi udržitelnými druhy pozemní dopravy a konkurenčními alternativami, které více znečišťují životní prostředí, a tím zvýšit poptávku po službách udržitelné pozemní dopravy, která je nezbytná pro zahájení přechodu na jiný druh dopravy.
100. Aby se rovněž zajistilo, že podpora bude poskytována pouze na skutečně poskytnuté udržitelné služby pozemní dopravy, měla by být podpora udělována na základě skutečně poskytnutých jednotek dopravní služby ⁽¹¹⁶⁾, a nikoli na základě paušálních částek.
101. Komise se domnívá, že podpora má motivační účinek, pokud členský stát dodržuje obecné zásady uvedené v bodě 69, jak je objasněno v bodech 97 až 100.

Přiměřenost

102. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 71 může podpora dosáhnout až 75 % způsobilých nákladů.

⁽¹¹⁴⁾ Tato prahová hodnota se nepoužije v případě unimodální železniční dopravy, která je organizována jako přeprava jednovozových zásilek, neboť tento typ unimodální železniční dopravy je méně ziskový než výhradně silniční doprava bez ohledu na překonanou vzdálenost, a to kvůli nákladům na shromažďování a spojování vozů různých zákazníků.

⁽¹¹⁵⁾ Včetně alespoň těchto údajů: orgán poskytující podporu, datum poskytnutí podpory, výši obdržené podpory, období a operace, na něž se podpora vztahuje.

⁽¹¹⁶⁾ Například osobokilometr u služeb osobní dopravy nebo tunokilometr či vozokilometr u služeb nákladní dopravy či obecněji jednotka produkce dopravní služby.

103. Způsobilými náklady je ta část externích nákladů na dopravu, jejichž vzniku lze předejít unimodálním nebo multimodálním využitím železnice a/nebo vnitrozemských vodních cest a/nebo využitím námořní dopravy na krátké vzdálenosti v rámci udržitelné multimodální dopravy ve srovnání s konkurenčními druhy dopravy, které více znečišťují životní prostředí (tj. ušetřené externí náklady na dopravu) ⁽¹¹⁷⁾. Pokud existuje několik konkurenčních možností, které způsobují vyšší úroveň znečištění, odpovídá limit nejvyššímu rozdílu v nákladech mezi jednotlivými možnostmi.
104. Členský stát musí předložit transparentní, odůvodněnou a kvantifikovanou srovnávací analýzu externích nákladů mezi podporovaným druhem dopravy (železniční, vnitrozemskou vodní a/nebo udržitelnou multimodální dopravou zahrnující alespoň jeden úsek přepravy po železnici, po vnitrozemských vodních cestách nebo v rámci námořní dopravy na krátké vzdálenosti) a konkurenční alternativou, která více znečišťuje životní prostředí. Členský stát by měl v zásadě odkázat na příručku Komise o externích nákladech na dopravu ⁽¹¹⁸⁾, v pozměněném nebo nahrazeném znění, za účelem porovnání externích nákladů v rámci různých druhů dopravy, pokud nepředloží vhodné důkazy, které by odůvodňovaly jinou metodiku odhadu skutečných externích nákladů. Použitá metodika a provedené výpočty musí být veřejně k dispozici.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

105. Aby se zajistilo, že podpora neohrozí obecné zájmy Unie tím, že by vedla k nežádoucímu narušení hospodářské soutěže a obchodu, musí být provozní podpora na snížení externích nákladů na dopravu poskytována v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 75 a 76.
106. Podpora by měla být v zásadě poskytována ve formě režimů podpory, neboť je pravděpodobné, že budou mít omezenější rušivý účinek na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy než podpora *ad hoc*.

4.2.1.2 Podpora na zavedení nových komerčních spojů

107. Tyto pokyny stanoví zvláštní pravidla pro podporu na zavedení:
- a) nových komerčních spojů v rámci železniční nákladní a vnitrozemské vodní nákladní dopravy železničními podniky a/nebo organizátory dopravy, kteří shromažďují poptávku a organizují pravidelnou nákladní dopravu mezi dopravními terminály;
 - b) nových komerčních spojů v rámci železniční osobní dopravy železničními podniky, které organizují pravidelnou osobní dopravu mezi dopravními terminály, které se nacházejí buď v různých členských státech („přeshraniční železniční osobní doprava“), nebo jsou od sebe vzdáleny více než 400 kilometrů („dálková železniční osobní doprava“).

⁽¹¹⁷⁾ Členské státy mohou použít metodiku externích nákladů k pokrytí jakýchkoli provozních nákladů, včetně provozních nákladů souvisejících s využíváním infrastruktury.

⁽¹¹⁸⁾ Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Handbook on the external costs of transport (Příručka o externích nákladech na dopravu) – verze 2019 – 1.1, Úřad pro publikace, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

108. Aby byla podpora na zavedení nových komerčních spojů považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí splňovat podmínky slučitelnosti stanovené v tomto oddíle a v oddíle 4.1.

Prispění k potřebě koordinovat dopravu

109. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 66 se Komise domnívá, že podpora na zavedení nových komerčních spojů může podpořit přechod na udržitelnou pozemní dopravu, neboť zajišťuje dostatečné dopravní služby spojující dopravní terminály. Zavedení nových komerčních spojů v rámci železniční nákladní dopravy a vnitrozemské vodní nákladní dopravy, jakož i nových přeshraničních a/nebo dálkových spojů v rámci železniční osobní dopravy má zásadní význam pro rozvoj železniční a vnitrozemské vodní dopravy a je nezbytné pro umožnění udržitelné multimodální dopravy.

Nezbytnost podpory

110. Mezi cíle Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu patří rozvoj železničních a vnitrozemských vodních spojů ⁽¹¹⁹⁾. Pokud jde o nákladní dopravu, plné využití železniční dopravy brzdí neexistence některých klíčových spojení mezi dopravními terminály ⁽¹²⁰⁾ a je třeba přijmout opatření k využití dosud nevyužitého potenciálu vnitrozemské vodní dopravy ⁽¹²¹⁾, zejména k tomu, aby evropská síť vnitrozemských vodních cest byla co nejvíce propojena s ostatními druhy dopravy ⁽¹²²⁾. Co se týče osobní dopravy, železnice není plně využívána, zejména nikoli jako prostředek dálkové a/nebo přeshraniční dopravy, obzvláště v nočních hodinách ⁽¹²³⁾.
111. V zájmu dalšího rozvoje spojů železniční a vnitrozemské vodní dopravy budou členské státy možná muset poskytnout podporu na zavedení nových komerčních spojů v rámci železniční nákladní dopravy a vnitrozemské vodní nákladní dopravy, jakož i nových přeshraničních a/nebo dálkových spojů v rámci železniční osobní dopravy. Důvodem je skutečnost, že samotné tržní síly ne vždy vedou podnikatele v dopravě a organizátory dopravy k investicím do nových železničních nebo vnitrozemských vodních spojů, jelikož tyto spoje mohou být náchylné k selhání koordinace. Zejména provozovatelům mohou vznikat značné fixní náklady na zavedení nových spojů a tyto spoje se mohou stát ziskovými pouze v případě, že je využívá dostatečný počet zákazníků. Bez tohoto minimálního počtu by provozovatel nebyl schopen v krátkém čase dosáhnout dostatečného zisku, aby vyrovnal provozní ztráty vzniklé v prvních letech provozu nového komerčního spoje, a proto by ho nerozvíjel. Podpora na zavedení nových komerčních spojů může snížit překážku vstupu, která brání zavedení nových spojů, tím, že sníží výši ročních provozních ztrát, které nesou podnikatelé v dopravě a organizátoři dopravy v prvních letech provozu nového spoje.
112. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 67 se Komise domnívá, že podpora na zavedení nových komerčních spojů v rámci železniční nákladní a vnitrozemské vodní nákladní dopravy a/nebo nových přeshraničních a/nebo dálkových spojů v rámci železniční osobní dopravy může být nezbytná pro naplnění potřeby koordinovat dopravu, pokud se účinně zaměřuje na toto selhání trhu a zároveň zohledňuje všechny ostatní již zavedené politiky a opatření k jeho řešení. V důsledku toho musí členský stát prokázat,

⁽¹¹⁹⁾ Viz body 33 a 42 Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu uvedené v poznámce pod čarou č. 20.

⁽¹²⁰⁾ Viz bod 43 Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu uvedené v poznámce pod čarou č. 20.

⁽¹²¹⁾ Viz bod 44 Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu uvedené v poznámce pod čarou č. 20.

⁽¹²²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 25, bod 2.1.2.

⁽¹²³⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě, *Akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy* (COM(2021) 810 final, 14.12.2021).

že v okamžiku poskytnutí podpory (i při existenci všech ostatních podpor pro udržitelnou pozemní dopravu) žádný hospodářský subjekt neplánuje komerčně rozvíjet daný nový komerční spoj.

Vhodnost podpory

113. Poptávka po nových komerčních službách v prvních letech provozu nemusí být dostatečná k zajištění ziskovosti těchto služeb. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 68 se proto Komise domnívá, že podpora na zavedení nových komerčních spojů je vhodným nástrojem ⁽¹²⁴⁾ pro podporu železničních podniků a/nebo organizátorů dopravy, kteří chtějí investovat do nového spoje v rámci železniční nákladní nebo vnitrozemské vodní nákladní dopravy nebo do nových přeshraničních a/nebo dálkových spojů v rámci železniční osobní dopravy. Podpora však musí být omezena na podporu provozu po dobu nejvýše pěti let od zahájení provozu nového spoje (tj. od data, kdy příjemce začne nový spoj provozovat).

Motivační účinek podpory

114. Podpora by měla motivovat podnikatele v dopravě a/nebo organizátory dopravy k zavedení nových spojů v rámci železniční nákladní nebo vnitrozemské vodní nákladní dopravy nebo nových přeshraničních a/nebo dálkových spojů v rámci železniční osobní dopravy. Komise se domnívá, že podpora na zavedení nových spojů má motivační účinek, pokud příjemce o podporu písemně požádal před zavedením nových komerčních spojů. Načasování písemné žádosti o podporu je cenným ukazatelem pravděpodobného hypotetického srovnávacího scénáře bez podpory. Pokud podnik nezačne provozovat nový spoj před podáním žádosti o podporu, znamená to, že pravděpodobným hypotetickým srovnávacím scénářem bez podpory by byla neexistence nového spoje vzhledem k tomu, že tento podnik potřebuje podporu na pokrytí počátečních provozních ztrát při zavedení nového komerčního spoje.
115. Komise má za to, že podpora má motivační účinek, pokud jsou dodrženy obecné zásady uvedené v bodě 69, jak je objasněno v bodě 114, a pokud existují důkazy o očekávaných provozních ztrátách.

Přiměřenost

116. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 71 se podpora na zavedení nových komerčních spojů považuje za přiměřenou, pokud nepřesáhne tento procentní podíl způsobilých nákladů: 80 % v prvním roce provozu nového komerčního spoje, 70 % ve druhém roce, 60 % ve třetím roce, 50 % ve čtvrtém roce a 40 % v pátém roce.
117. Způsobilými náklady jsou provozní ztráty vzniklé v souvislosti s provozováním nového spoje, a to po dobu nejvýše pěti let ode dne, kdy příjemce začne daný spoj provozovat.

⁽¹²⁴⁾ Pokud jde o formu podpory, Komise ve své dřívější rozhodovací praxi týkající se podpory, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu, nevznesla námitky proti podpoře ve formě přímých dotací (viz rozhodnutí Komise ze dne 5. října 2011 ve věci SA 31981, Nizozemsko, *Podpora na zahájení činnosti nových služeb kombinované dopravy založených na železniční síti Twin Hub* (Úř. věst. C 361, 10.12.2011, s. 1)). Pokud jde konkrétně o podporu na zavedení nových komerčních spojů, Komise uznává, že přímé dotace umožňují železničním podnikům a organizátorům dopravy, kteří chtějí investovat do nového komerčního spoje, snížit počáteční provozní ztráty v prvních letech provozu nového komerčního spoje, a tím zlepšit ziskovost těchto služeb. Z tohoto důvodu mohou být v případě podpory na zavedení nových komerčních spojů přímé dotace vhodné, i když jsou vypláceny předem, za předpokladu, že platba předem je prováděna pravidelně nejméně jednou ročně (a nikoli jako jednorázová platba předem pokrývající celé období, které může být z podpory financováno).

Provozními ztrátami se rozumí záporný rozdíl mezi příjmy a provozními náklady v prvních letech provozu nového spoje (do pěti let) ⁽¹²⁵⁾.

118. Náklady přidělené na nový komerční spoj mohou pokrývat veškeré přímé provozní náklady vzniklé při provozu nového komerčního spoje a přiměřený příspěvek na provozní náklady, které jsou společné novému komerčnímu spoji i ostatním činnostem. Příjmy, které se berou v úvahu, zahrnují veškeré příjmy plynoucí z nového komerčního spoje.
119. Je-li podpora vyplácena předem, měly by být splněny tyto další kumulativní podmínky:
- a) provozní ztráty musí být odhadnuty *ex ante* na základě přiměřených prognóz;
 - b) provozní ztráty musí být diskontovány na hodnotu platnou v době poskytnutí podpory;
 - c) členské státy musí zavést vhodné mechanismy monitorování a zpětného vyžádání, aby zajistily, že podpora nepřekročí povolenou intenzitu podpory;
 - d) platby předem nesmí pokrývat období delší než jeden rok.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

120. Aby se zajistilo, že podpora neohrozí obecné zájmy Unie tím, že by vedla k nežádoucímu narušení hospodářské soutěže a obchodu, musí být provozní podpora na zavedení nových komerčních spojů poskytována v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 75 a 76. Podpora by mimoto měla být omezena na pokrytí nákladů, které nese příjemce, po dobu maximálně pěti let od zavedení nového komerčního spoje.
121. Podpora by měla být v zásadě poskytována ve formě režimů podpory, neboť je pravděpodobné, že budou mít omezenější rušivý účinek na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy než podpora *ad hoc*.

4.2.2 Investiční podpora

4.2.2.1 Podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení pro unimodální a multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu

122. Tyto pokyny stanoví zvláštní pravidla pro investiční podporu na výstavbu, modernizaci a obnovu (včetně nahrazení) železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu.
123. Multimodální doprava využívá také multimodální dopravní zařízení pro kombinovanou silniční a námořní dopravu. Tato zařízení v případě, že se nacházejí v námořních přístavech, spadají do oblasti působnosti těchto pokynů, pokud mají také železniční nebo vnitrozemské vodní spojení, a považují se tudíž za zařízení pro multimodální železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu ⁽¹²⁶⁾.

⁽¹²⁵⁾ V zájmu jasnosti je třeba uvést, že to může zahrnovat i provozní náklady související se zavedením nového spoje a předchozí související náklady. Tyto náklady lze zohlednit při vyčíslení způsobitelných nákladů souvisejících s prvním rokem provozu nového komerčního spoje.

⁽¹²⁶⁾ Viz definice „zařízení pro multimodální železniční a/nebo vnitrozemskou vodní dopravu“ uvedená v bodě 54 písm. bb).

124. Podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu musí zajišťovat, aby: a) místo mohlo být poprvé využito jako zařízení podporující přechod na jiný druh dopravy (výstavba); b) stávající zařízení mohlo pojmout větší objem dopravy nebo se stát pro uživatele atraktivnějším, například zahrnutím druhu dopravy, který dříve neodbavovalo (modernizace), nebo c) zařízení, které by jinak bez podpory čelilo útlumu činnosti, mohlo pokračovat v provozu (obnova).
125. Aby byla podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí splňovat podmínky slučitelnosti stanovené v tomto oddíle a v oddíle 4.1.

Příspěvní k potřebě koordinovat dopravu

126. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 66 se Komise domnívá, že podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu může podpořit přechod na udržitelnou pozemní dopravu. Podpora může podpořit investice do zařízení sloužících železniční nebo vnitrozemské vodní dopravě samostatně nebo ve spojení s jinými druhy dopravy ⁽¹²⁷⁾. Podmínkou řádného fungování železniční a vnitrozemské vodní dopravy je širší dostupnost těchto zařízení nebo zvýšení jejich kapacity, kvality a/nebo účinnosti. Tato zlepšení navíc nakonec povedou ke snížení nákladů dopravních a logistických společností působících v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy a ke zvýšení kvality služeb.

Nezbytnost podpory

127. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu poukázala na nedostatečnou překládkovou infrastrukturu, zejména nedostatek vnitrozemských multimodálních terminálů, a vyzvala k investicím, které by s nejvyšší prioritou odstranily nedostatky v multimodální infrastruktuře ⁽¹²⁸⁾. Pro hodnotový řetězec udržitelné pozemní dopravy je klíčová dostupnost dostatečného množství vhodných železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu. Tato zařízení pomáhají zejména rozvíjet multimodální dopravu s cílem propojit všechny druhy dopravy prostřednictvím multimodálních terminálů.
128. Podpora zařízení sloužícím železniční a vnitrozemské vodní dopravě má zásadní význam pro využití plného potenciálu udržitelné pozemní dopravy. Takováto podpora může pomoci prolomit začarovaný kruh přechodu na jiný druh dopravy a dostupnosti zařízení. Na jedné straně jsou vhodná zařízení předpokladem pro větší využívání udržitelné pozemní dopravy. Na straně druhé je třeba s tím, jak přibývá uživatelů těchto druhů dopravy, zajistit pro tento nárůst další zařízení. Bez podpory však mohou být pobídky pro soukromé subjekty k investicím do zařízení infrastruktury nedostatečné. Důvodem je skutečnost, že nezohledňují přínosy snížení externích nákladů plynoucích z přechodu na jiný druh dopravy, který investice umožnila. Navíc může trvat delší dobu, než se počet a kvalita zařízení služeb přizpůsobí zvýšené poptávce po udržitelné pozemní

⁽¹²⁷⁾ I přes nedostatek komplexních informací o zařízeních pro multimodální dopravu, železničních zařízeních a zařízeních vnitrozemské vodní dopravy v EU existují jasné náznaky, že je nedostatek vhodných, dostupných a přístupných zařízení pro udržitelnou pozemní dopravu. Investice jsou nutné zejména do železničních zařízení a zařízení vnitrozemské vodní dopravy a terminálů pro multimodální nákladní dopravu.

⁽¹²⁸⁾ Viz bod 42 Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu uvedené v poznámce pod čarou č. 20.

dopravě. Státní podpora zařízení proto může přispět k dosažení žádoucího přechodu na jiný druh dopravy účinněji a rychleji ⁽¹²⁹⁾.

129. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 67 se Komise domnívá, že podpora na investice do zařízení může být nezbytná pro naplnění potřeby koordinovat dopravu v případě selhání trhu uvedeného v bodech 127 a 128. Tato podpora je odůvodněná, je-li pravděpodobné, že nová kapacita bude využívána, a přispěje tak k většímu využívání udržitelné pozemní dopravy ve srovnání s konkurenčními druhy dopravy, které více znečišťují životní prostředí. Tak je tomu tehdy, pokud členský stát na základě spolehlivých prognóz provozu obsažených v předem vypracovaném podnikatelském plánu prokáže, že potenciální poptávka po kapacitě přinejmenším ve střednědobém horizontu převyšuje současnou kombinovanou kapacitu podporovaného zařízení a jiných stávajících nebo již plánovaných zařízení, která by mohla přiměřeně sloužit jako alternativa pro případnou budoucí poptávku po kapacitě podporovaného zařízení.

Vhodnost podpory

130. Rozvoji udržitelné pozemní dopravy brání nedostatek železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu v EU. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 68 se proto Komise domnívá, že investiční podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu těchto zařízení je vhodným nástrojem ⁽¹³⁰⁾, který doprovází přechod na udržitelnou pozemní dopravu.

Motivační účinek podpory

131. Podpora by měla motivovat k výstavbě, modernizaci nebo obnově železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu. Komise se domnívá, že podpora má motivační účinek, pokud jsou dodrženy obecné zásady uvedené v bodech 69 a 70 a pokud by podporovaný projekt bez podpory vykazoval nákladovou mezeru.

Přiměřenost

132. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 71 až 74 se investiční podpora na železniční zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu považuje za přiměřenou, pokud výše podpory nepřekročí nižší z těchto hodnot: a) nákladová mezera u projektu ve srovnání s hypotetickým srovnávacím scénářem bez podpory a b) způsobilé náklady investice.
133. Pro výpočet nákladové mezery je nutné rozlišit dopravní činnosti financované v rámci projektu od činností nesouvisejících s dopravou. Příslušné příjmy zahrnují nejen příjmy plynoucí z dopravních činností financovaných v rámci projektu, nýbrž také dodatečné provozní čisté zisky z činností nesouvisejících s dopravou, které jsou spojeny s těmito

⁽¹²⁹⁾ Jelikož výstavba, modernizace nebo obnova těchto zařízení (od počátku až po dokončení) vyžaduje značnou dobu, může být nezbytné poskytnout podporu, aby se jejich dostupnost přizpůsobila rozšiřování udržitelné pozemní dopravy, zejména vzhledem k naléhavosti cílů Zelené dohody a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

⁽¹³⁰⁾ Pokud jde o formu podpory, Komise ve své dřívější rozhodovací praxi týkající se podpory, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu, nevznesla námitky proti podpoře ve formě přímých dotací (viz *ex multis* rozhodnutí Komise ze dne 26. března 2024 ve věci SA.109124, Polsko, *Nástroj pro oživení a odolnost: investiční podpora na zařízení, vybavení a kolejová vozidla pro intermodální dopravu* (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku), a rozhodnutí Komise ze dne 9. února 2022 ve věci SA.64546, Slovensko, *Vybudování pracovišť poskytujících provozní služby technicko-hygienické údržby* (Úř. věst. C 169, 22.4.2022, s. 1).

dopravními činnostmi (např. pronájem komerčních prostor umístěných ve financovaném zařízení). Příslušné náklady zahrnují jak provozní, tak investiční náklady související s dopravními činnostmi financovanými v rámci projektu. Naopak investiční náklady spojené s činnostmi nesouvisejícími s dopravou by měly být vyloučeny. Při odhadu očekávané poptávky po zařízení by se měla mimoto zohlednit jakákoli stávající nebo plánovaná opatření státní podpory, jako je provozní podpora a/nebo jiný druh investiční podpory, která má vliv na analýzu nákladové mezery.

134. Způsobilé náklady tvoří investiční náklady do hmotného majetku (dlouhodobého a movitého) a nehmotného majetku přímo souvisejícího s výstavbou, modernizací nebo obnovou příslušného zařízení. Investice může zahrnovat:
- a) povrchové úpravy (např. pro skladování), pevná zařízení (např. sklady a budovy terminálu) a mobilní terminálová zařízení (např. stohovače kontejnerů) umístěné v zařízení pro poskytování služeb spojených s dopravou;
 - b) související přípravné studie, jako jsou studie proveditelnosti a topologické studie, a
 - c) náklady na plánování a instalaci.
135. U režimů podpory by se členské státy měly zavázat, že provedou analýzu nákladové mezery uvedenou v bodech 71 až 74, jak je objasněno v bodech 133 a 134, pro každý projekt podporovaný v rámci režimu. Za tímto účelem musí členské státy ve svém oznámení jakéhokoli plánovaného režimu podpory popsat alespoň kategorie podporovaných projektů, konkrétní kategorie uznaných způsobilých nákladů (jako jsou náklady na nákup hmotného (dlouhodobého a movitého) a nehmotného majetku), metodiku výpočtu nákladové mezery a maximální použité vážené průměrné náklady kapitálu.
136. U podpory *ad hoc* se nákladová mezera určuje porovnáním ziskovosti projektu ve faktickém a hypotetickém srovnávacím scénáři podle obecných zásad uvedených v bodech 72 až 74, jak je objasněno v bodě 133. Členské státy musí předložit výpočty a prognózy zmíněné v bodě 72 v podrobném podnikatelském plánu projektu.
137. Pokud se podpora týká zařízení, která jsou navržena a určena členským státem předem, není posouzení nákladové mezery nutné, je-li výše podpory stanovena na základě soutěžního nabídkového řízení. V takových případech se Komise domnívá, že výše podpory odpovídá minimální podpoře požadované potenciálními příjemci, a proto je podpora považována za přiměřenou, jsou-li splněna níže uvedená kumulativní kritéria:
- a) nabídkové řízení je konkurenční, což znamená, že je otevřené, jasné, transparentní a nediskriminační ⁽¹³¹⁾. Je založeno na objektivních kritériích, která jsou předem stanovena v souladu s cílem opatření a minimalizují riziko strategického podávání nabídek. Kritéria výběru použita v soutěžním nabídkovém řízení pro seřazení nabídek a v konečném důsledku pro přidělení podpory by měla zpravidla uvádět přínos z hlediska hlavních cílů daného opatření v přímé nebo nepřímé souvislosti s výší podpory, kterou žadatel požaduje. Může to být vyjádřeno například jako podpora na jednotku vytvořené překládkové kapacity;

⁽¹³¹⁾ Žádný z uchazečů by neměl mít privilegované informace nebo jiné výhody, například z toho důvodu, že předem připravil nebo vlastní místo, na kterém se má zařízení nacházet. V takovém případě musí členský stát dát tyto relevantní informace k dispozici všem potenciálním uchazečům.

- b) aby se umožnila efektivní soutěž, jsou kritéria zveřejněna s dostatečným předstihem před lhůtou pro podání žádostí;
- c) očekávaný počet uchazečů je dostatečný k zajištění účinné hospodářské soutěže;
- d) zamezí se úpravám výsledků nabídkového řízení *ex post* (například následným jednáním o výsledcích nabídkového řízení), protože by mohly narušit účinnost výsledku procesu.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

138. Aby se zajistilo, že podpora neohrozí obecné zájmy Unie tím, že by vedla k nežádoucímu narušení hospodářské soutěže a obchodu, musí být investiční podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu poskytována v souladu s obecnými zásadami stanovenými v bodech 75 a 76.
139. Členský stát musí mimoto u každého podporovaného dopravního zařízení prokázat, že opatření podpory zajišťuje nediskriminační, otevřený a transparentní přístup k zařízení pro všechny zúčastněné uživatele v souladu s odvětvovými právními předpisy, včetně směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽¹³²⁾.
140. Pokud jsou vlastníkem, provozovatelem a předpokládaným konečným uživatelem podporovaného dopravního zařízení součástí téhož podniku nebo se jedná o propojené podniky, jak je uvedeno v příloze I nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, musí být provoz zařízení zadán na základě otevřeného, konkurenčního, transparentního a nediskriminačního řízení ⁽¹³³⁾. Tím je zajištěno, že provozovatel dosáhne míry návratnosti odpovídající tržním podmínkám, a zmírňuje se případný střet zájmů.
141. Komise se domnívá, že režimy podpory budou mít pravděpodobně omezenější rušivý účinek na hospodářskou soutěž a obchod než podpora *ad hoc*. Z tohoto důvodu Komise při posuzování zohlední níže uvedené prvky.
 - a) U režimů lze předpokládat, že nedojde k nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod, pokud jsou splněny podmínky stanovené v bodech 138 až 140. Členský stát by se měl navíc při oznámení režimu zavázat, že před poskytnutím jednotlivé podpory zařízení ověří, zda podporované zařízení nepatříčně nenarušuje hospodářskou soutěž a obchod se stávajícími a/nebo již plánovanými zařízeními. Za tímto účelem se členský stát musí zavázat, že určí střednědobé vyhlídky na využití podporovaného zařízení na základě spolehlivých prognóz provozu zahrnutých do předem vypracovaného podnikatelského plánu. Členský stát by se měl rovněž zavázat, že ověří, zda investice nebude mít nežádoucí rušivé účinky na využívání stávajících a/nebo již plánovaných zařízení, která mohou přiměřeně sloužit jako alternativní náhrada pro budoucí poptávku po kapacitě podporovaného zařízení.
 - b) V případě podpory *ad hoc* musí členský stát kromě splnění podmínek stanovených v bodech 138 až 140 rovněž prokázat, že podporované zařízení nepatříčně nenarušuje hospodářskou soutěž a obchod se stávajícími a/nebo již plánovanými zařízeními. Za tímto účelem musí členský stát určit střednědobé vyhlídky na využití

⁽¹³²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹³³⁾ Podniky, které tvoří propojené podniky, se mohou řízení také účastnit.

podporovaného zařízení na základě spolehlivých prognóz provozu zahrnutých do předem vypracovaného podnikatelského plánu. Členský stát musí rovněž prokázat, že investice nebude mít nežádoucí rušivé účinky na využívání stávajících a/nebo již plánovaných zařízení, která mohou přiměřeně sloužit jako alternativa pro jakoukoli budoucí poptávku po kapacitě podporovaného zařízení ⁽¹³⁴⁾. Podporovaná investice v zásadě nemá nežádoucí rušivé účinky, je-li očekávaná poptávka taková, že nové zařízení neodvede poptávku od stávajících a/nebo již plánovaných zařízení. Vzhledem k různorodé struktuře trhu, pokud jde o různé oblasti, druhy dopravy a zařízení, Komise v každém jednotlivém případě posoudí, zda nebude nepřiměřeně ovlivněno žádné stávající a/nebo již plánované zařízení. Při tomto posuzování může Komise jako nejvýznamnější kritéria zohlednit míru využití blízkých zařízení, druhy nákladní a osobní dopravy nebo kolejových vozidel, pro něž jsou tato zařízení určena, použitou technologii a výhody konkrétní zeměpisné polohy.

4.2.2.2 Podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu soukromých vleček

142. Tyto pokyny stanoví zvláštní pravidla na podporu investic do výstavby, modernizace a/nebo obnovy (včetně výměny) soukromých vleček.
143. Podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu soukromých vleček musí zajišťovat, aby: a) bylo možné se na dané místo poprvé dostat přímo po železniční trati (výstavba); b) bylo možné zvýšit objem železniční dopravy v daném místě nebo aby byla železniční doprava méně znečišťující díky elektrifikaci vlečky (modernizace), nebo c) aby soukromá vlečka, která by bez podpory zanikla, mohla pokračovat v provozu (obnova).
144. Aby byla podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu soukromých vleček považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí splňovat podmínky slučitelnosti stanovené v tomto oddíle a v oddíle 4.1.

Příspěvní k potřebě koordinovat dopravu

145. Soukromé vlečky hrají klíčovou roli při snižování potřeby silniční nákladní dopravy v prvním/posledním úseku. Je tomu tak proto, že náklad přepravovaný udržitelnými druhy pozemní dopravy lze do průmyslového areálu zákazníka dovézt nebo z něj odvézt pouze tehdy, je-li na první/poslední úsek přeložen na nákladní automobily (multimodální doprava), nebo pokud je areál zákazníka přímo napojen na železniční síť.
146. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 66 se Komise domnívá, že podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu soukromých vleček může podpořit přechod na udržitelnou pozemní dopravu. Může toho dosáhnout tím, že bude motivovat k uskutečnění hlavního úseku přepravy ⁽¹³⁵⁾ po železnici, a tím, že umožní vyhnout se externím nákladům na dopravu v prvním/posledním úseku pomocí druhů dopravy, které více znečišťují životní prostředí, a to přesunem dopravy ze silnice na železnici.

⁽¹³⁴⁾ Tato zařízení by měla být každopádně rovněž identifikována, aby bylo možné posoudit nezbytnost podpory (viz bod 129).

⁽¹³⁵⁾ „Úsek“ je část cesty, která je obsluhována určitým druhem dopravy. Je identifikován z hlediska místa původu a místa určení, které obsluhuje stejný dopravce. „Hlavní úsek“ je nejdelší část příslušné cesty.

Nezbytnost podpory

147. Soukromé vlečky jsou nezbytné pro udržitelnou přepravu nákladu v prvním/posledním úseku. Počet soukromých vleček v EU však obecně klesá ⁽¹³⁶⁾. Očekává se, že tento pokles bude pokračovat, jelikož podniky nebudou dostatečně motivovány k tomu, aby nesly náklady a rizika související s výstavbou, modernizací a obnovou soukromých vleček. Rozhodnutí o výstavbě soukromé vlečky může být ovlivněno řadou faktorů, jako je objem a druh přepravovaného nákladu, počet výrobních podniků v regionu nebo úroveň rozvoje železniční infrastruktury. Komise podotýká, že kterýkoli z těchto faktorů může podnik odradit od investic do výstavby, modernizace a/nebo obnovy soukromých vleček.
148. Při doručování nákladu do průmyslového areálu nebo odesílání z něj se trh obvykle přiklání k levnějším, avšak méně udržitelným dopravním řešením ⁽¹³⁷⁾. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 67 se proto Komise domnívá, že podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu soukromých vleček je nezbytná pro naplnění potřeby koordinovat dopravu.

Vhodnost podpory

149. Rozvoji železniční dopravy brání neexistence dostatečných tržních pobídek pro podniky, které by nesly náklady a rizika spojená s výstavbou, modernizací a/nebo obnovou soukromých vleček. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 68 se proto Komise domnívá, že investiční podpora na výstavbu, modernizaci a/nebo obnovu soukromých vleček je vhodným nástrojem ⁽¹³⁸⁾ pro zvýšení přechodu na jiný druh dopravy prostřednictvím spojení v prvním/posledním úseku přes soukromé vlečky.

Motivační účinek podpory

150. Podpora by měla motivovat k výstavbě, modernizaci a/nebo obnově soukromých vleček. Komise se domnívá, že podpora má motivační účinek, pokud jsou dodrženy obecné zásady uvedené v bodech 69 a 70 a pokud by podporovaný projekt bez podpory vykazoval nákladovou mezeru.

Přiměřenost

151. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 71 až 74 se investiční podpora soukromých vleček považuje za přiměřenou, pokud výše podpory nepřesáhne nižší z těchto hodnot: i) nákladová mezera u projektu v porovnání s hypotetickým srovnávacím

⁽¹³⁶⁾ Podpůrná studie k posouzení dopadů za účelem revize pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům, viz poznámka pod čarou č. 42, oddíl 2.5.

⁽¹³⁷⁾ Při rozhodování o investici do soukromé vlečky musí podnik zvážit, zda chce pro přepravu v prvním/posledním úseku ze/do svého areálu využít silniční nákladní dopravu, nebo železniční dopravu přes soukromou vlečku. První z nich je do určitého rozsahu levnější a investice do silničních spojení provádějí a hradí orgány veřejné správy. Naproti tomu v případě druhé varianty nesou podniky většinu nákladů na výstavbu (často včetně studie proveditelnosti zohledňující topografii) a platí za provoz a údržbu. Investice má navíc dlouhou dobu životnosti, což představuje další riziko, neboť existují události, které podnik nemůže ovlivnit a které by mohly budoucí využívání soukromé vlečky znemožnit. To může nastat například v případě, že železniční podniky zastaví příslušné návazné služby v oblasti, kde se podnik nachází.

⁽¹³⁸⁾ Pokud jde o formu podpory, Komise ve své dřívější rozhodovací praxi týkající se podpory, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu, nevznesla námitky proti podpoře ve formě přímých dotací (viz rozhodnutí Komise ze dne 17. prosince 2020 ve věci SA.58570, Německo, *Pokyny k výstavbě, rozšíření, reaktivaci a nahrazení železničních vleček a související infrastruktury* (Úř. věst. C 25, 22.1.2021, s. 1)).

scénářem bez podpory (¹³⁹) (v němž se při neexistenci důkazů o opaku předpokládá, že se jedná o silniční dopravu) a ii) způsobilé náklady investice.

152. Způsobilé náklady sestávají z investičních nákladů do hmotného majetku (dlouhodobého a movitého) a nehmotného majetku přímo souvisejícího s výstavbou, modernizací a/nebo obnovou soukromé vlečky za účelem jejího zprovoznění nebo udržení v provozu. Způsobilé náklady mohou zahrnovat související přípravné studie, jako jsou studie proveditelnosti a topologické studie, a náklady na plánování a instalaci. Nakládací/vykládací plošiny a zařízení používané pro nakládku/vykládku vlaků v areálu vyhrazeného uživatele (vyhrazených uživatelů) nelze do způsobilých nákladů zahrnout.
153. U režimů podpory by se měl členský stát zavázat, že provede analýzu nákladové mezery uvedenou v bodech 71 až 74 pro každý projekt podporovaný v rámci režimu. Za tímto účelem musí členský stát v oznámení každého plánovaného režimu podpory popsat alespoň kategorie podporovaných projektů, konkrétní kategorie uznaných nákladů (například náklady na nákup hmotného (dlouhodobého a movitého) a nehmotného majetku), metodiku výpočtu nákladové mezery a maximální vážené průměrné náklady kapitálu, které se použijí.
154. V případě podpory *ad hoc* (¹⁴⁰) musí členský stát v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 71 až 74 vždy: a) poskytnout podrobné vyčíslení nákladové mezery na úrovni projektu, doložené interní dokumentací příjemce, která pochází z doby, kdy probíhá rozhodovací proces, například prezentacemi pro správní radu nebo interními podnikatelskými plány, a b) uplatňovat odpovídající mechanismus monitorování a zpětného vyžádání prostředků, aby se zajistilo, že podpora nepřekročí limity stanovené v bodě 151.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

155. Aby se zajistilo, že podpora neohrozí obecné zájmy Unie tím, že by vedla k nežádoucímu narušení hospodářské soutěže a obchodu, musí být investiční podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu soukromých vleček poskytována v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 75 a 76.
156. Podpora by měla být v zásadě poskytována ve formě režimů podpory, neboť je pravděpodobné, že budou mít omezenější rušivý účinek na hospodářskou soutěž a obchod než podpora *ad hoc*.
157. Ve výjimečných a řádně odůvodněných případech může Komise shledat, že podpora *ad hoc* soukromým vlečkám nenarušuje nepřiměřeně hospodářskou soutěž a obchod. V rámci odůvodnění výjimečného případu musí členský stát uvést alespoň obě následující skutečnosti:
- a) výpočty prokazující výrazně vyšší snížení externích nákladů na jednotku podpory prostřednictvím podpory *ad hoc* než v rámci režimu podpory, spolu s podrobným vysvětlením důvodů takového snížení externích nákladů a s uvedením zdrojů všech podkladových údajů a předpokladů;

(¹³⁹) Při analýze nákladové mezery je třeba za účelem jejího odhadu vzít v úvahu veškerá stávající nebo plánovaná opatření státní podpory, jako je provozní podpora a/nebo jiné druhy investiční podpory.

(¹⁴⁰) Ve výjimečných a řádně odůvodněných případech, kdy lze podporu *ad hoc* pro soukromou vlečku považovat za slučitelnou s vnitřním trhem v souladu s bodem 157.

- b) prokázání skutečnosti (doložené dokumenty, jako jsou studie a odvětvové zprávy), že určité selhání trhu ovlivňuje vybraného příjemce, avšak jiné podniky v členském státě neovlivňuje vůbec, nebo je ovlivňuje jen v mnohem omezenější míře.

4.2.2.3 Podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu

158. Tyto pokyny stanoví zvláštní pravidla pro podporu investic na pořízení (nových nebo ojetých) vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu s cílem podpořit přechod na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu.
159. Aby se zajistilo, že podpora bude směřovat k hospodářským subjektům, které ji potřebují nejvíce k tomu, aby se prosadily na trhu, může být podpora podle tohoto oddílu poskytnuta pouze novým účastníkům na trhu v odvětví železniční dopravy ⁽¹⁴¹⁾, železničním podnikům, které jsou považovány za malé a střední podniky, malým a středním podnikům v odvětví vnitrozemské vodní dopravy a leasingovým společnostem v odvětví železniční a/nebo vnitrozemské vodní dopravy, pokud jsou považovány za malé a střední podniky.
160. Podpora musí být poskytnuta formou veřejné záruky. Záruky mohou být poskytovány přímo konečným příjemcům (tj. subjektům uvedeným v bodě 159), nebo úvěrovým institucím a jiným finančním institucím jako finančním zprostředkovatelům (pokud si příjemce zachová svobodnou volbu finančního zprostředkovatele). Finanční zprostředkovatel musí být příslušnému členskému státu schopen prokázat, že provozuje mechanismus, který zajišťuje, aby výhody v podobě vyššího objemu financování, rizikovějších portfolií, méně přísných požadavků na zajištění nebo nižších úrokových sazeb, než by tomu bylo bez těchto veřejných záruk, byly v co největším rozsahu přeneseny na konečné příjemce.
161. Aby byla podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí splňovat podmínky slučitelnosti stanovené v tomto oddíle a v oddíle 4.1.

Přispění k potřebě koordinovat dopravu

162. Jak je uvedeno v bodech 21 a 32, trpí odvětví železniční dopravy i vnitrozemské vodní dopravy nízkou mírou investic do vozidel, což brání plnému rozvoji těchto odvětví. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 66 se Komise domnívá, že podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu může podpořit přechod na udržitelnou pozemní dopravu tím, že malým a středním podnikům a novým účastníkům na trhu v odvětví železniční dopravy umožní cenově dostupnější přístup k finančním prostředkům na pořízení vozidel.
163. Komise bude nadále posuzovat slučitelnost investiční podpory na pořízení čistých vozidel (kolejových vozidel a plavidel vnitrozemské plavby) podle svých *Pokynů pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky na rok 2022* ⁽¹⁴²⁾.

⁽¹⁴¹⁾ V zájmu jasnosti je třeba uvést, že noví účastníci na trhu v odvětví železniční dopravy mohou být způsobilí pro podporu na pořízení kolejových vozidel, třebaže nejsou považováni za malé a střední podniky.

⁽¹⁴²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 71.

Nezbytnost podpory

164. Dostatečný vozový park či loďstvo jsou nezbytné pro udržení konkurenceschopnosti železniční a vnitrozemské vodní dopravy vůči ostatním druhům dopravy, a tím i pro podporu přechodu na udržitelné druhy pozemní dopravy. Přístup k finančním prostředkům na pořízení vozidel pro železniční a vnitrozemskou vodní dopravu je však v současné době významnou překážkou vstupu na trh a/nebo rozšíření činnosti malých a středních podniků v odvětví železniční a vnitrozemské vodní dopravy a nových účastníků na trhu v odvětví železniční dopravy.
165. Pokud jde o železniční dopravu, omezení schopnosti železničních podniků nakupovat kolejová vozidla jsou především finanční, a zejména malé a střední podniky nemusí mít přístup k úvěrům za konkurenčních podmínek ⁽¹⁴³⁾. Důvodem je skutečnost, že malé a střední podniky a noví účastníci na trhu čelí horším podmínkám financování ve srovnání s těmi, které jsou k dispozici zavedeným provozovatelům, kteří těží ze svého postavení na trhu a zejména v případě, jsou-li ve veřejném vlastnictví, mohou investorům a bankám snáze prokázat svou úvěruschopnost. Podobně odvětví vnitrozemské vodní dopravy trpí omezenou finanční kapacitou, která je způsobena tím, že toto odvětví tvoří převážně malé a střední podniky a rodinné podniky, které se obtížně zapojují do rozsáhlých investic ⁽¹⁴⁴⁾. V tomto kontextu představují rostoucí náklady na plavidla vnitrozemské plavby ⁽¹⁴⁵⁾ významnou překážku vstupu na trh a/nebo rozšíření činnosti ve vnitrozemské vodní dopravě, a to zejména vzhledem k potřebě specializovaných plavidel pro různé druhy nákladu a trasy ⁽¹⁴⁶⁾.
166. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 67 se Komise domnívá, že podpora na pořízení kolejových vozidel a plavidel je nezbytná pro naplnění potřeby koordinovat dopravu. Důvodem je skutečnost, že trh sám o sobě není schopen zajistit, aby malé a střední podniky v odvětví železniční a vnitrozemské vodní dopravy a noví účastníci na trhu v odvětví železniční dopravy měli odpovídající přístup k financování nákupu vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu.

Vhodnost podpory

167. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 68 se Komise domnívá, že investiční podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu může být v zásadě vhodným nástrojem, pokud má formu veřejných záruk. Veřejné záruky za úvěry na omezenou dobu jsou nejvhodnějším nástrojem podpory pro obnovení rovných podmínek mezi malými a středními podniky a novými účastníky na trhu na straně jedné a velkými zavedenými provozovateli na straně druhé, pokud jde o přístup k finančním prostředkům na pořízení vozidel. Tyto záruky mají příjemcům umožnit využít úvěrové podmínky na trhu, které se více podobají podmínkám, jež obvykle využívají zavedení provozovatelé.

⁽¹⁴³⁾ Podpůrná studie k posouzení dopadů za účelem revize pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům, viz poznámka pod čarou č. 42, oddíl 4.3.2.

⁽¹⁴⁴⁾ Viz poznámka pod čarou č. 58.

⁽¹⁴⁵⁾ V důsledku inflačních tendencí se ceny oceli a ostatních materiálů potřebných při stavbě lodí v posledních letech výrazně zvýšily. Zdroj: Ústřední komise pro plavbu na Rýně – stav trhu (výroční zpráva pro rok 2023, s. 109).

⁽¹⁴⁶⁾ Loďstvo vnitrozemské vodní dopravy se skládá ze tří hlavních kategorií plavidel v závislosti na typu přepravovaného nákladu: plavidla pro přepravu suchého nákladu, plavidla pro přepravu tekutého nákladu a tlačná a vlečná plavidla. Každá kategorie zahrnuje různé typy plavidel v závislosti na třídě vodní cesty a podmínkách přepravy. Zdroj: Ústřední komise pro plavbu na Rýně – stav trhu, viz poznámka pod čarou č. 145.

168. Komise se domnívá, že investiční podpora na nákup vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu ve formě veřejných záruk je vhodná, aby pomohla malým a středním podnikům a novým účastníkům na trhu v odvětví železniční dopravy financovat vysoké náklady na nákup vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, pokud jsou dodrženy obecné zásady stanovené v bodě 68, jak je objasněno v bodě 167.

Motivační účinek podpory

169. Podpora by měla motivovat k pořízení nových nebo ojetých vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu. Komise se domnívá, že podpora má motivační účinek, pokud jsou dodrženy obecné zásady uvedené v bodech 69 a 70.

Přiměřenost

170. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 71 až 74 lze podporu ve formě veřejných záruk na pořízení plavidel vnitrozemské plavby malými a středními podniky a na pořízení kolejových vozidel malými a středními podniky a/nebo novými účastníky na trhu v odvětví železniční dopravy považovat za transparentní a přiměřenou, pokud jsou splněny níže uvedené kumulativní podmínky:

- a) Záruka se poskytuje na nové jednotlivé půjčky na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu.
- b) Nominální výše podkladové půjčky nepřesahuje způsobilé náklady na podporovaný nákup, které zahrnují veškeré náklady spojené s pořízením nových nebo ojetých vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, včetně ceny vozidla, nákladů na dodání a nákladů na projektové studie, poradenství nebo inženýrskou činnost, pokud souvisejí s investicí a jsou její součástí.
- c) Záruka nesmí přesáhnout 90 % podkladové půjčky.
- d) Záruka je poskytována za poplatek ve výši nejméně 50 bazických bodů, pokud je úvěrový rating členského státu poskytujícího záruku roven AAA–A. V opačném případě mohou členské státy uplatnit nižší poplatek.
- e) Doba trvání záruky je omezena na nejvýše patnáct let.

171. Podporu na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu lze kumulovat s podporou pro interoperabilitu a/nebo podporou na technické přizpůsobení a modernizaci, pokud jsou čisté dodatečné náklady na investice do interoperability a/nebo do technického přizpůsobení a modernizace vyloučeny ze způsobilých nákladů uvedených v bodě 170 písm. b). Čisté dodatečné náklady na investice do interoperability a/nebo do technického přizpůsobení a modernizace se vypočítají jako rozdíl mezi celkovými náklady na nákup vozidla, jehož pořízení se plánuje a které je vybaveno prostřednictvím těchto investic, na straně jedné a celkovými náklady na nákup v hypotetickém srovnávacím scénáři, tj. vozidla, které není vybaveno prostřednictvím investic do interoperability nebo nevyžaduje technické přizpůsobení a modernizaci, na straně druhé.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

172. Aby se zajistilo, že podpora neohrozí obecné zájmy Unie tím, že by vedla k nežádoucímu narušení hospodářské soutěže a obchodu, musí být investiční podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu poskytována v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 75 a 76.
173. Podpora by měla být v zásadě poskytována ve formě režimů podpory, neboť je pravděpodobné, že budou mít omezenější rušivý účinek na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy než podpora *ad hoc*.
174. Pokud se podpora týká pořízení kolejových vozidel používaných pro poskytování veřejných služeb v odvětví železniční nákladní dopravy, měly by členské státy zajistit, že:
- a) kolejová vozidla financovaná z veřejných prostředků se používají pouze na konkrétních tratích obsluhovaných v rámci závazků veřejné služby nebo v konkrétních regionech buď po dobu trvání smlouvy o veřejných službách, nebo nejméně deset let (podle toho, která lhůta je delší);
 - b) v případě převodu smlouvy o veřejných službách na jiného provozovatele se kolejová vozidla financovaná z veřejných prostředků převedou na nového provozovatele za tržní cenu, přičemž se zohlední veškeré veřejné prostředky, které odcházející provozovatel obdržel na nákup těchto kolejových vozidel.

4.2.2.4 Podpora pro interoperabilitu

175. Tyto pokyny stanoví zvláštní pravidla pro podporu určenou na investice do technologií, které zajišťují nepřerušované dopravní toky zboží a cestujících mezi vnitrostátními sítěmi a druhy dopravy (dále jen „podpora pro interoperabilitu“).
176. Podpora pro interoperabilitu může podpořit investice do hmotného a nehmotného majetku, včetně studií proveditelnosti ⁽¹⁴⁷⁾, které přispívají k nepřerušovaným dopravním tokům (dále jen „investice do interoperability“). Investice do interoperability se mohou týkat zejména těchto technologií a činností:
- a) evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS), budoucí železniční mobilní komunikační systém (FRMCS) a automatické vedení vlaku (ATO) jako součást evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), jak je popsáno v sekundárních právních předpisech Unie⁽¹⁴⁸⁾;

⁽¹⁴⁷⁾ Studie zaměřené na posouzení proveditelnosti přechodu na jiný druh dopravy nebo udržitelné multimodální dopravy zboží nebo cestujících na trasách, na nichž podnik v současnosti využívá silniční dopravu.

⁽¹⁴⁸⁾ ERTMS je jednotný evropský systém signalizace a řízení rychlostí, který zajišťuje interoperabilitu vnitrostátních železničních systémů, snižuje náklady na nákup a údržbu signalizačních systémů a zvyšuje rychlost vlaků, kapacitu infrastruktury a úroveň bezpečnosti železniční dopravy. ERTMS se skládá ze systému ETCS (tj. kabinového signalizačního systému, který zahrnuje automatické zabezpečení vlaku), železničního mobilního rádiového zařízení (RMR), automatizačního systému pro řízení vlaků (ATO) a provozních předpisů. Viz prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 380). Systém RMR, který se v současné době používá pro železniční provoz, konkrétně globální systém pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R), vychází ze specifikací dokončených před dvaceti lety. Vzhledem k technologickému zastarávání není pravděpodobné, že by průmyslová podpora systému GSM-R byla

- b) digitální automatické spřáhlo (DAC) ⁽¹⁴⁹⁾;
 - c) přizpůsobení kolejových vozidel různým elektrickým systémům;
 - d) přizpůsobení kolejových vozidel různým rozchodům kolejí;
 - e) přizpůsobení plavidel vnitrozemské plavby pro obsluhu námořních přístavů;
 - f) přizpůsobení plavidel vnitrozemské plavby měnícím se plavebním podmínkám, včetně podmínek nízkého stavu vody;
 - g) automatizace kolejových vozidel a plavidel vnitrozemské plavby;
 - h) přizpůsobení vozidel pro přepravu ILU;
 - i) klíčových technologií potřebných k zavedení říčních informačních služeb (RIS), jako je platforma říčních informačních služeb („platforma RIS“) ⁽¹⁵⁰⁾, systém k zobrazování elektronických map a informací pro vnitrozemskou plavbu („vnitrozemský ECDIS“), zprávy vůdcům plavidel, vnitrozemský systém automatické identifikace („vnitrozemský AIS“) a Mezinárodní systém elektronických zpráv (ERI);
 - j) telematické aplikace a další software, pokud přispívají k nepřerušovaným dopravním tokům, zejména systémy intermodální identifikace, sledování a vysledovatelnosti a intermodální platformy pro výměnu údajů.
177. Nejméně po dobu pěti let od poskytnutí podpory musí smluvní ujednání o úplatném převodu nebo užívání majetku financovaného z podpory pro interoperabilitu ⁽¹⁵¹⁾ obsahovat doložku, která uvádí, že investice zajišťující interoperabilitu daného majetku byla financována ze státní podpory. Musí rovněž uvádět odpovídající povinnosti stanovené v bodě 193 a udávat výši podpory.
178. Aby byla podpora pro interoperabilitu považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí splňovat podmínky slučitelnosti stanovené v tomto oddíle a v oddíle 4.1.

Príspeň k potřebě koordinovat dopravu

179. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 66 se Komise domnívá, že podpora pro interoperabilitu může podpořit přechod na udržitelnou pozemní dopravu tím, že zajistí nepřerušované dopravní toky cestujících a zboží mezi sítěmi členských států a mezi různými druhy dopravy. Bezproblémové propojení dopravních sítí a druhů dopravy v celé EU umožňuje: a) železniční a vnitrozemské vodní dopravě přizpůsobit se nárůstu

zajištěna i po roce 2030. Systém FRMCS nahradí systém GSM-R jako jednu ze základních součástí systému ERTMS. Bude podporovat digitalizaci železnic a inovaci jejich služeb. [Odkaz na příslušné sekundární právní předpisy EU bude vložen po jejich přijetí]

⁽¹⁴⁹⁾ DAC je interoperabilní konstrukční část pro automatické spojování a rozpojování kolejových vozidel v nákladním vlaku, a to jak fyzicky (např. mechanické spojení a vzduchové vedení pro brzdění), tak digitálně (např. elektrické napájení a datové spojení). DAC je nástrojem pro vytvoření moderní a digitální evropské železniční nákladní dopravy. Má zvýšit efektivitu díky automatizaci procesů, ale také zajistit dostatečné zásobování energií pro telematické aplikace a bezpečnou datovou komunikaci v celém vlaku. [Odkaz na příslušné sekundární právní předpisy EU bude vložen po jejich přijetí]

⁽¹⁵⁰⁾ Čl. 1 odst. 3 písm. hh) návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (COM(2024) 33 final, 26.1.2024).

⁽¹⁵¹⁾ Například smlouvy o pronájmu kolejových vozidel.

dopravy, který je cílem Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, a to optimalizací využití omezené kapacity infrastruktury pro železniční a vnitrozemskou vodní dopravu; b) multimodální dopravě skutečně konkurovat unimodálním druhům dopravy, jež znečišťují životní prostředí, neboť umožňuje hladkou integraci dopravních řetězců a synergie mezi různými druhy dopravy, pokud jde o infrastrukturu, informační toky a postupy, a c) růst přeshraniční dopravy.

Nezbytnost podpory

180. Komise konstatuje, že instalace a modernizace systémů interoperability hraje významnou roli v rozvoji udržitelných druhů pozemní dopravy. Jedná se však o nákladný proces, který má více veřejných přínosů než soukromých přínosů pro podniky, zejména v počáteční fázi zavádění. Pro soukromé investice proto existuje jen málo pobídek. To může být způsobeno zejména: a) zavedením ve velkém měřítku, které je nutné, než se projeví přínosy určitých technologií („znevýhodnění prvního hráče na trhu“) (¹⁵²); b) potřebou souběžných investic různých subjektů (např. provozovatele infrastruktury a železničních podniků) a na přeshraniční úrovni a c) omezenými soukromými přínosy plynoucími z investic v porovnání s veřejnými přínosy (jako je bezpečnost).
181. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 67 se Komise domnívá, že podpora pro interoperabilitu je nezbytná pro naplnění potřeby koordinovat dopravu. Důvodem je skutečnost, že trh sám o sobě není schopen dostatečně rozvinout technologie, které přispívají k nepřerušovaným dopravním tokům (¹⁵³).

Vhodnost podpory

182. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 68 se Komise domnívá, že podpora pro interoperabilitu může být v zásadě vhodným nástrojem (¹⁵⁴) na podporu technologií umožňujících nepřerušované dopravní toky zboží a/nebo cestujících mezi vnitrostátními sítěmi a/nebo druhy dopravy, zejména pokud neexistují regulační opatření, která by zavedení stejných technologií nařizovala. Podpora pro interoperabilitu není vhodná, pokud existují regulační opatření, která vyžadují zavedení stejných technologií v podobném čase, jako je plánováno s použitím takové podpory.

Motivační účinek podpory

183. Podpora by měla motivovat k investicím do technologií, které zajišťují nepřerušované dopravní toky zboží a cestujících mezi různými vnitrostátními sítěmi a různými druhy dopravy. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 69 a 70 musí být splněny

(¹⁵²) Většina technologií a činností uvedených v bodě 176 se vyznačuje tím, že jejich přínosů lze plně dosáhnout pouze tehdy, je-li dosaženo kritické úrovně synchronizovaného zavádění. Vzhledem k vysokým počátečním investičním nákladům jsou v současné době přímé náklady provozovatelů vyšší než úspory dosažené přechodem na tyto technologie.

(¹⁵³) Podpůrná studie k posouzení dopadů za účelem revize pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům, viz poznámka pod čarou č. 42, oddíl 4.5.4.

(¹⁵⁴) Pokud jde o formu podpory, Komise ve své dřívější rozhodovací praxi týkající se podpory, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu, nevznesla námitky proti podpoře ve formě přímých dotací (viz *ex multis* rozhodnutí Komise ze dne 26. května 2023 ve věci SA.102707, Itálie, *Italský režim podpory modernizace kolejových vozidel se zařízením ERTMS* (Úř. věst. C 266, 28.7.2023, s. 4), a rozhodnutí Komise ze dne 5. listopadu 2019 ve věci SA.55451, Nizozemsko, *Podpora modernizace ERTMS* (Úř. věst. C 59, 21.2.2020, s. 1). Podpora ve formě přímých dotací umožňuje příjemcům snížit počáteční investiční náklady (náklady na prototyp, ztráty příjmů během odstavení kolejových vozidel, samotné investice do interoperability), které se za běžných tržních podmínek obtížně vracejí, zejména pokud se investice stane ziskovou až po rozsáhlém zavedení těchto technologií, což může trvat déle, než je doba životnosti majetku.

níže uvedené kumulativní podmínky, aby podpora pro interoperabilitu měla motivační účinek:

- a) příjemce požádal o podporu před zahájením prací na investičním projektu;
 - b) práce na investičním projektu by měly být dokončeny nejmeně jeden rok před datem, kdy se podporovaná investice stane na úrovni EU povinnou.
184. Komise se domnívá, že podpora má motivační účinek, pokud jsou dodrženy obecné zásady uvedené v bodech 69 a 70, jak je objasněno v bodě 183. Podpora poskytnutá k uhrazení nákladů na dodržování norem EU nemá v zásadě žádný motivační účinek.
- Přiměřenost
185. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 71 až 74 lze podporu považovat v zásadě za přiměřenou, pokud nepřesáhne 50 % způsobilých nákladů.
186. Způsobilými náklady jsou:
- a) veškeré náklady nezbytné pro realizaci investic do interoperability nebo související náklady; v závislosti na typu investice mohou tyto náklady zahrnovat náklady na nákup a instalaci příslušné technologie ⁽¹⁵⁵⁾, náklady na řízení projektu a náklady na dodání ⁽¹⁵⁶⁾;
 - b) náklady na studie, testování a schvalování a na pilotní a prototypové instalace a
 - c) náklady spojené s modernizací dříve instalované technologie.
187. Pokud jde o investice do interoperability související se systémem ERTMS, jak je definován v bodě 176 písm. a), způsobilé pro podporu jsou náklady související s integrací funkcí evropského globálního navigačního družicového systému (EGNSS) v rámci ERTMS. Náklady související s globálním systémem pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R) nejsou pro podporu způsobilé.
188. Pokud jde o investice do interoperability vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, jejichž pořízení se plánuje, způsobilé náklady musí být omezeny na čisté dodatečné náklady pro interoperabilitu ⁽¹⁵⁷⁾. Ty se vypočítají jako rozdíl mezi celkovými náklady na nákup vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, jehož pořízení se plánuje a které je vybaveno prostřednictvím těchto investic, na straně jedné a celkovými náklady na nákup stejného nebo podobného vozidla bez investic do interoperability v hypotetickém srovnávacím scénáři na straně druhé.
189. Podporu na technologie uvedené v bodě 176 písm. a) a b) lze výjimečně považovat za přiměřenou, pokud nepřesáhne 80 % způsobilých nákladů. Důvodem je skutečnost, že tyto technologie jsou obzvláště dotčeny problémy s koordinací ve fázi zavádění a přinášejí významné vnější přínosy, které nelze internalizovat.
190. V závislosti na specifických vlastnostech opatření může členský stát rovněž prokázat, že je nutná vyšší míra podpory, a to na základě analýzy nákladové mezery v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 71 až 74. V takovém případě bude Komise

⁽¹⁵⁵⁾ Příslušná technologie může být pořízena jako nová nebo použitá.

⁽¹⁵⁶⁾ V zájmu jasnosti je třeba uvést, že náklady na údržbu nejsou pro podporu způsobilé.

⁽¹⁵⁷⁾ Za předpokladu, že se na ně již nevztahuje jiná forma podpory, zejména podpora podle oddílu 4.2.2.3.

považovat podporu za přiměřenou, je-li výše podpory na příjemce omezena na minimum potřebné k provedení investice (tj. pokud podpora odpovídá nákladové mezeře nezbytné k dosažení cíle opatření podpory ve srovnání s hypotetickým srovnávacím scénářem bez podpory). Intenzita podpory nesmí každopádně přesáhnout 100 % způsobilých nákladů.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

191. Aby se zajistilo, že podpora neohrozí obecné zájmy Unie tím, že by vedla k nežádoucímu narušení hospodářské soutěže a obchodu, musí být podpora pro interoperabilitu poskytována v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 75 a 76.
192. Podpora by měla být v zásadě poskytována ve formě režimů podpory, neboť je pravděpodobné, že budou mít omezenější rušivý účinek na hospodářskou soutěž a obchod než podpora *ad hoc*.
193. V případě kolejových vozidel a plavidel vnitrozemské plavby musí navíc příjemce podpory, jakož i každý následný vlastník nebo držitel kolejového vozidla či plavidla vnitrozemské plavby, na něž se vztahuje podporovaná investice, zajistit jejich registraci v příslušném vnitrostátním registru členského státu a/nebo v příslušném evropském registru vozidel po dobu pěti let od uskutečnění investice.

4.2.2.5 Podpora na technické přizpůsobení a modernizaci

194. Tyto pokyny stanoví zvláštní pravidla pro podporu investic do hmotného a nehmotného majetku za účelem technického přizpůsobení nebo modernizace kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu.
195. Podporovány by mohly být zejména tyto činnosti a technologie:
 - a) modernizace a/nebo obnova kolejových vozidel;
 - b) modernizace a/nebo obnova plavidel vnitrozemské plavby, například za účelem zlepšení hydrodynamiky a účinnosti;
 - c) modernizace a/nebo obnova zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu;
 - d) technické přizpůsobení plavidel vnitrozemské plavby novým druhům nákladní dopravy;
 - e) telematické aplikace a další software, na něž se nevztahuje oddíl 4.2.2.4 těchto pokynů, jako jsou systémy poskytující informace cestujícím výhradně v rámci jednoho druhu dopravy nebo digitální rezervační a platební systémy, které nepřispívají k nepřerušovaným dopravním tokům;
 - f) logistické systémy, jako je software pro optimalizaci nákladu;
 - g) software pro prognózu provozu (odhadovaný čas odjezdu / odhadovaný čas příjezdu) a software pro optimalizaci trasy.
196. Nejméně po dobu pěti let od poskytnutí podpory musí smluvní ujednání o úplatném převodu nebo užívání majetku financovaného z podpory na technické přizpůsobení a modernizaci kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou

multimodální dopravu ⁽¹⁵⁸⁾ obsahovat doložku, která uvádí, že přizpůsobení nebo modernizace dotyčného majetku byly financovány ze státní podpory, a musí být uvedena výše podpory.

197. Aby byla podpora na technické přizpůsobení a modernizaci kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí splňovat podmínky slučitelnosti stanovené v tomto oddíle a v oddíle 4.1.

Príspeň k potřebě koordinovat dopravu

198. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 66 se Komise domnívá, že podpora na technické přizpůsobení a modernizaci kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu může podpořit přechod na udržitelnou pozemní dopravu. Technické přizpůsobení umožňuje udržitelné pozemní dopravě přizpůsobit se poptávce po nových typech služeb osobní a nákladní dopravy a rozvíjet se v oblastech, kde má největší potenciál růstu, jako je přeprava nadrozměrného, těžkého nebo nebezpečného nákladu a noční přeprava osob. Modernizace naproti tomu zvyšuje bezpečnost, zabezpečení, spolehlivost a kvalitu udržitelné pozemní dopravy. Technické přizpůsobení a modernizace přispívají rovněž k optimálnímu a nákladově efektivnímu využívání stávajících kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu.
199. Komise bude slučitelnost investiční podpory na čistá vozidla (kolejová vozidla a plavidla vnitrozemské plavby) posuzovat i nadále podle svých *Pokynů pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky na rok 2022* ⁽¹⁵⁹⁾. Tyto pokyny se stejně tak nevztahují na investiční podporu na snižování hluku ze železniční dopravy, nýbrž na tuto podporu se vztahují *Pokyny pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky na rok 2022* (se zvláštními pravidly pro podporu na prevenci nebo snižování znečištění jiného než znečištění ze skleníkových plynů).

Nezbytnost podpory

200. Technické přizpůsobení a modernizace kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu umožňuje zachovat nejvyšší úroveň hodnoty a funkčnosti těchto výrobků. Tyto typy investic nejenže podporují konkurenceschopnost udržitelné pozemní dopravy, nýbrž také umožňují rozvoj trhu s ojetými vozidly, který přispívá k podpoře přechodu na udržitelné druhy pozemní dopravy. Technické přizpůsobení a modernizace mohou být velmi nákladné, jelikož po dobu trvání zásahu nelze kolejová vozidla, plavidla vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu používat, což vede k výraznému snížení příjmů. Některé typy investic do technického přizpůsobení a modernizace navíc vyžadují vývoj prototypu, aby bylo možné pochopit strukturální změny nezbytné pro zavedení technologie v závislosti na typu vozidla nebo zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu. Tyto náklady (náklady na prototyp a náklady na modernizaci) často převyšují hodnotu modernizovaného prvku ⁽¹⁶⁰⁾.
201. S ohledem na obecné zásady uvedené v bodě 67 se Komise domnívá, že podpora na technické přizpůsobení a modernizaci kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby

⁽¹⁵⁸⁾ Například smlouvy o pronájmu kolejových vozidel.

⁽¹⁵⁹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 71.

⁽¹⁶⁰⁾ Podpůrná studie k posouzení dopadů za účelem revize pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům, viz poznámka pod čarou č. 42, oddíl 3.5.

a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu může být nezbytná pro naplnění potřeby koordinovat dopravu v rozsahu, v jakém trh sám o sobě nezajišťuje dostatečnou úroveň investic do technického přizpůsobení a modernizace podporujících konkurenceschopnost udržitelné pozemní dopravy.

Vhodnost podpory

202. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodě 68 se Komise domnívá, že investiční podpora na technické přizpůsobení a modernizaci kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu může být v zásadě vhodným nástrojem ⁽¹⁶¹⁾. Tato podpora zajišťuje odpovídající úroveň investic do technického přizpůsobení a modernizace podporujících konkurenceschopnost udržitelné pozemní dopravy, zejména pokud neexistují regulační opatření, která by zavádění stejných technologií nařizovala. Podpora na technické přizpůsobení a modernizaci není vhodná pro účely provádění regulačních opatření, která vyžadují zavedení stejných technologií v podobném čase, jako je plánováno s použitím takové podpory.

Motivační účinek podpory

203. Podpora by měla podněcovat investice do technického přizpůsobení a modernizace kolejových vozidel, plavidel vnitrozemské plavby a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu. Aby měla podpora motivační účinek, nesmí financovat investice, které jsou nezbytné pro dosažení souladu s normou EU, nebo musí financovat investice, které umožňují dosažení souladu s normou EU s výrazným předstihem před datem povinného vstupu normy v platnost na úrovni EU. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 69 a 70 musí být splněny níže uvedené kumulativní podmínky, aby podpora měla motivační účinek.

- a) Příjemce požádal o podporu před zahájením prací na investičním projektu.
- b) Práce na investičním projektu by měly být dokončeny nejméně jeden rok před datem, kdy se podporovaná investice stane na úrovni EU povinnou.

204. Komise se domnívá, že podpora má motivační účinek, pokud jsou dodrženy obecné zásady uvedené v bodech 69 a 70, jak je objasněno v bodě 203.

Přiměřenost

205. V souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 71 až 74 lze podporu považovat v zásadě za přiměřenou, pokud nepřesáhne 20 % způsobilých nákladů.

206. Způsobilými náklady jsou:

- a) veškeré náklady nezbytné pro realizaci způsobilých investic nebo související náklady; v závislosti na typu investice mohou tyto náklady zahrnovat náklady

⁽¹⁶¹⁾ Pokud jde o formu podpory, Komise ve své dřívější rozhodovací praxi týkající se podpory, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu, nevznesla námitky proti podpoře ve formě přímých dotací (viz rozhodnutí Komise ze dne 1. července 2021 ve věci SA.57137, Německo, *Režim státní podpory na modernizaci loďstva vnitrozemské plavby* (Úř. věst. C 317, 6.8.2021, s. 1). Podpora ve formě přímých dotací umožňuje příjemcům snížit počáteční investiční náklady (náklady na prototyp, ztráty příjmů během odstavení kolejových vozidel, samotné investice do interoperability), které se za běžných tržních podmínek obtížně vracejí.

nezbytné na nákup a instalaci příslušné technologie, náklady na řízení projektu a náklady na dodání ⁽¹⁶²⁾;

b) náklady na studie, testování a schvalování a na pilotní a prototypové instalace a

c) náklady spojené s modernizací dříve instalované technologie.

207. Členský stát může v závislosti na specifických vlastnostech daného opatření na základě analýzy nákladové mezery stanovené v bodech 71 a 74 rovněž prokázat nezbytnost vyšší intenzity podpory. V takovém případě bude Komise považovat podporu za přiměřenou, je-li výše podpory na příjemce omezena na částku potřebnou k provedení investice (tj. pokud podpora odpovídá nákladové mezeře nezbytné ke splnění cíle opatření podpory ve srovnání s hypotetickým srovnávacím scénářem bez podpory). Intenzita podpory nesmí každopádně přesáhnout 100 % způsobilých nákladů.

208. Pokud jde o investice do technického přizpůsobení a modernizace vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, jejichž pořízení se plánuje, způsobilé náklady musí být omezeny na čisté dodatečné náklady na technické přizpůsobení a modernizaci ⁽¹⁶³⁾. Ty se vypočítají jako rozdíl mezi celkovými náklady na nákup vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, jehož pořízení se plánuje a které je vybaveno prostřednictvím těchto investic, na straně jedné a celkovými náklady na nákup stejného nebo podobného vozidla bez investic do technického přizpůsobení a modernizace v hypotetickém srovnávacím scénáři na straně druhé.

Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

209. Aby se zajistilo, že podpora neohrozí obecné zájmy Unie tím, že by vedla k nežádoucímu narušení hospodářské soutěže a obchodu, musí být investiční podpora na technické přizpůsobení a modernizaci poskytována v souladu s obecnými zásadami uvedenými v bodech 75 a 76.

210. Podpora by měla být v zásadě poskytována ve formě režimů podpory, neboť je pravděpodobné, že budou mít omezenější rušivý účinek na hospodářskou soutěž než podpora *ad hoc*.

5. PODPORA, KTERÁ PŘEDSTAVUJE NÁHRADU ZA URČITÁ PLNĚNÍ SOUVISEJÍCÍ S POJMEM VEŘEJNÉ SLUŽBY V ODVĚTVĚ ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

5.1 Obecná ustanovení

211. Článek 93 SFEU umožňuje slučitelnost státní podpory, která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby. V této souvislosti stanoví článek 14 Smlouvy a protokol č. 26 o službách obecného hospodářského zájmu, který je připojen ke Smlouvě, obecné zásady ohledně toho, jak členské státy definují a poskytují služby obecného hospodářského zájmu. Podle protokolu č. 26 hrají vnitrostátní, regionální a místní orgány zásadní úlohu a mají široké rozhodovací pravomoci při poskytování, pořizování a organizování služeb obecného hospodářského zájmu, aby tyto služby co nejlépe odpovídaly potřebám uživatelů. Specifikaci závazku veřejné služby může Komise zpochybnit pouze v případě zjevného pochybení při výkonu posuzovací pravomoci

⁽¹⁶²⁾ V zájmu jasnosti je třeba uvést, že náklady na údržbu nejsou pro podporu způsobilé.

⁽¹⁶³⁾ Za předpokladu, že se na ně již nevztahuje jiná forma podpory, zejména podpora podle oddílu 4.2.2.3.

členských států ⁽¹⁶⁴⁾. Avšak právo členského státu definovat službu obecného hospodářského zájmu není neomezené a nemůže být vykonáváno svévolně pouze s cílem umožnit určitému odvětví obejít použití pravidel hospodářské soutěže ⁽¹⁶⁵⁾.

212. Ve sdělení o službách obecného hospodářského zájmu ⁽¹⁶⁶⁾, které se vztahuje i na odvětví železniční nákladní dopravy, Komise objasnila podmínky, za nichž se vyrovnávací platba za závazek veřejné služby považuje za státní podporu.
213. Na odvětví železniční nákladní dopravy se mimoto vztahuje i nařízení o použití článků 107 a 108 Smlouvy na podporu *de minimis* udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu ⁽¹⁶⁷⁾. V nařízení stanovila Komise podmínky, za nichž se nízké vyrovnávací platby za závazek veřejné služby považují za platby, které nenarušují obchod mezi členskými státy a/nebo nenarušují hospodářskou soutěž ani nehrozí jejím narušením. V tomto případě nespadá vyrovnávací platba do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
214. Pokud chtějí členské státy stanovit opatření, která představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby v odvětví železniční nákladní dopravy, která nesplňují podmínky stanovené v rozsudku ve věci Altmark ⁽¹⁶⁸⁾ a představují státní podporu, musí tato opatření oznámit Komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
215. Tyto pokyny stanoví podmínky, za nichž lze státní podporu, která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby v železniční nákladní dopravě, považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle článku 93 Smlouvy ⁽¹⁶⁹⁾. Přestože se rámec pro služby obecného hospodářského zájmu ⁽¹⁷⁰⁾ na odvětví pozemní dopravy nevztahuje, Komise při posuzování slučitelnosti zohlední podmínky stanovené v oddílech 2.2 až 2.10 tohoto rámce ⁽¹⁷¹⁾, které jsou přizpůsobeny zvláštnostem odvětví železniční nákladní dopravy, jak je uvedeno v této kapitole.

5.2 Skutečná služba obecného hospodářského zájmu

216. Podporu je nutno udělit skutečné a správně vymezené službě obecného hospodářského zájmu. To znamená, že služby nákladní dopravy mohou být považovány za službu obecného hospodářského zájmu pouze tehdy, pokud dotyčný členský stát zjistí, že existuje skutečná potřeba těchto služeb a že tato skutečná potřeba není na trhu uspokojena vůbec, nebo není uspokojena dostatečně.
217. Pokud jde o definici skutečné služby obecného hospodářského zájmu, dotyčný členský stát musí prokázat, že služba železniční nákladní dopravy má specifické rysy ve srovnání s komerčními službami, pokud takové služby na trhu existují. Komise v tomto ohledu

⁽¹⁶⁴⁾ Rozsudek ze dne 29. listopadu 2018, ARFEA v. Komise, T-720/16, EU:T:2018:853, bod 88; rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, bod 33.

⁽¹⁶⁵⁾ Rozsudek ze dne 12. února 2008, BUPA a další v. Komise, T-289/03, EU:T:2008:29, bod 168.

⁽¹⁶⁶⁾ Viz poznámka pod čarou č. 36.

⁽¹⁶⁷⁾ Viz poznámka pod čarou č. 99.

⁽¹⁶⁸⁾ Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Viz bod 42 a následující body sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udílenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (viz poznámka pod čarou č. 36).

⁽¹⁶⁹⁾ Článek 93 Smlouvy neobsahuje žádný ekvivalent druhé věty čl. 106 odst. 2 Smlouvy, podle níž nesmí být rozvoj obchodu dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem EU. Soudní dvůr však již upřesnil, že Komise musí při posuzování podpory podle článku 93 Smlouvy ověřit, zda podpora neohrožuje obecné zájmy EU; viz rozsudek ze dne 12. října 1978, Komise v. Belgie, 156/77, uvedený v poznámce pod čarou č. 30, bod 10.

⁽¹⁷⁰⁾ Viz poznámka pod čarou č. 70.

⁽¹⁷¹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 70.

objasnila, že členské státy nemohou připojit specifické závazky veřejné služby ke službám, které jsou podniky působícími za běžných tržních podmínek již poskytovány nebo mohou být poskytovány uspokojivě a za podmínek, jako jsou cena, objektivní kvalitativní charakteristiky, kontinuita a přístup ke službě, které jsou v souladu s veřejným zájmem definovaným členským státem ⁽¹⁷²⁾.

218. Členské státy by měly prokázat, že určitá služba je v zájmu společnosti jako celku ⁽¹⁷³⁾ a že řádně zvážily potřeby veřejné služby veřejnou konzultací nebo jinými vhodnými nástroji, jimiž přihlédly k zájmům uživatelů a poskytovatelů ⁽¹⁷⁴⁾. Podle soudů EU může neexistence důkazů poskytnutých členským státem, že tato kritéria jsou splněna (tj. že rozsah závazku veřejné služby je nezbytný a přiměřený skutečné potřebě veřejné služby), nebo jejich nesplnění představovat zjevně nesprávné posouzení, které musí Komise zohlednit ⁽¹⁷⁵⁾.
219. Vzhledem k výše uvedenému Komise při kontrole, zda je rozsah závazku veřejné služby nezbytný a přiměřený skutečné potřebě veřejné služby v odvětví železniční nákladní dopravy, ověří, zda příslušný orgán kumulativně posoudil: i) příslušné potřeby v oblasti dopravy na základě veřejného cíle sledovaného dotčeným členským státem (tj. existence skutečné potřeby veřejné služby); ii) to, do jaké míry by tyto potřeby mohly uspokojit samotné tržní síly (tj. existence selhání trhu), a iii) alternativní opatření, která by mohla uspokojit stejné potřeby a zároveň méně narušovala hospodářskou soutěž a obchod.
220. Při posuzování poptávky po dopravě mohou příslušné orgány zvážit nejen stávající, ale i budoucí poptávku ze strany uživatelů (zejména v případě, může-li očekávaná poptávka důvodně vyplynout z plnění politických cílů, jako je podpora udržitelného dopravního propojení nebo sociální soudržnost). Předběžné posouzení poptávky po službě veřejné dopravy lze provést různými metodami, jako je například využití historických údajů, reprezentativní průzkumy nebo veřejná konzultace uživatelů s cílem určit jejich očekávání od veřejných služeb.
221. Posouzení nabídky na trhu by mělo v zásadě zahrnovat konzultace provozovatelů o jejich zájmu nabízet příslušné služby prostřednictvím služeb s otevřeným přístupem a posuzovat jejich výsledky. Tržní provozovatelé mohou být například konzultováni o povaze, objemu a četnosti služeb, které již poskytují nebo které hodlají poskytovat v dotčené zeměpisné oblasti, nebo o úrovni tarifů, které uplatňují nebo hodlají uplatňovat. Pokud tržní provozovatel poskytuje komerční služby nebo očekává či oznámí, že je začne poskytovat v přiměřeně krátké lhůtě (například v železniční dopravě, pokud provozovatel informoval regulační subjekt a provozovatele infrastruktury o svém záměru zahájit poskytování služby podle čl. 38 odst. 4 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽¹⁷⁶⁾), měly by je příslušné orgány při upřesňování rozsahu závazků veřejné služby zohlednit, neexistují-li proti tomu objektivní důvody. Aby se zabránilo vytěsnění komerční nabídky, nemohou do závazku veřejné služby spadat služby, u nichž není prokázáno selhání trhu.
222. Při zvažování, zda závazky veřejné služby stanovené ve smlouvě o veřejných službách nejméně narušují hospodářskou soutěž a obchod, by měl příslušný orgán zvážit alternativní opatření v souladu s právem EU. Pokud je například hlavním cílem veřejného

⁽¹⁷²⁾ Bod 13 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu, viz poznámka pod čarou č. 70.

⁽¹⁷³⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 24. listopadu 2023 ve věci SA.32953, Itálie, *Opatření státní podpory ve prospěch společnosti Trenitalia SpA* (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku), 443.–445. bod odůvodnění.

⁽¹⁷⁴⁾ Bod 14 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu, viz poznámka pod čarou č. 70.

⁽¹⁷⁵⁾ Rozsudek ze dne 1. března 2017, Francie v. Komise, T-366/13, EU:T:2017:135, bod 105.

⁽¹⁷⁶⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

zájmu, který opatření sleduje, snížení dopadu nákladní dopravy na životní prostředí (např. z toho důvodu, že trhy, jichž se opatření týká, jsou již obsluhovány druhy dopravy, které více znečišťují životní prostředí), měl by příslušný orgán vysvětlit, proč nelze stejného výsledku dosáhnout méně narušujícími opatřeními pro koordinaci dopravy (např. ve formě režimů investiční a/nebo provozní podpory).

5.3 Nutnost existence pověřujícího aktu, který stanoví závazky veřejné služby a způsoby výpočtu vyrovnávací platby

223. Poskytování služby obecného hospodářského zájmu musí být dotčenému podniku svěřeno prostřednictvím jednoho nebo více aktů, jejichž formu si může určit každý členský stát ⁽¹⁷⁷⁾.
224. V aktu nebo aktech o pověření by měly být uvedeny zejména tyto údaje: a) náplň a délka trvání závazků veřejné služby; b) o který podnik a o které území se jedná; c) povaha veškerých výhradních nebo zvláštních práv udělených podniku orgánem poskytujícím podporu; d) popis vyrovnávacího mechanismu a parametry pro výpočet, sledování a přezkum vyrovnávací platby a e) ustanovení pro vyloučení vyplacení nadměrného vyrovnání a pro jeho navrácení.

5.4 Doba trvání pověření

225. Doba trvání pověření by měla být omezena na patnáct let. Pokud však nejvýznamnější aktiva potřebná k poskytování služby obecného hospodářského zájmu tvoří kolejová vozidla, která byla plně nebo částečně financována z veřejných prostředků, neměla by doba pověření přesáhnout deset let ⁽¹⁷⁸⁾.

5.5 Soulad se směrnicí o jednotném evropském železničním prostoru a směrnicí o průhlednosti

226. Podpora, která představuje náhradu za plnění závazků veřejné služby v odvětví železniční nákladní dopravy, se považuje za slučitelnou s vnitřním trhem na základě článku 93 Smlouvy pouze tehdy, je-li v souladu s příslušnými ustanoveními směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽¹⁷⁹⁾ a směrnice Komise 2006/111/ES („směrnice o průhlednosti“) ⁽¹⁸⁰⁾, je-li to relevantní.
227. Podpora, která není v souladu s příslušnými ustanoveními uvedených směrnic, jak je připomenuto v oddíle 6, se považuje za podporu, která ovlivňuje rozvoj obchodu v míře, jež by ohrožovala obecné zájmy EU.

5.6 Dodržování pravidel EU v oblasti veřejných zakázek

228. Podpora, která představuje náhradu za plnění závazků veřejné služby v odvětví železniční nákladní dopravy, je považována za slučitelnou s vnitřním trhem na základě článku 93 Smlouvy pouze za předpokladu, že odpovědný orgán při pověřování dotyčného podniku

⁽¹⁷⁷⁾ Pojem „členský stát“ zahrnuje ústřední, regionální a místní orgány daného členského státu.

⁽¹⁷⁸⁾ Na konci doby pověření může provozovatel převést tato kolejová vozidla na nastupujícího provozovatele nebo na příslušný orgán za předpokladu, že převod proběhne za tržní cenu a zohlední se případné veřejné financování získané na nákup těchto kolejových vozidel (viz bod 234).

⁽¹⁷⁹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁸⁰⁾ Směrnice 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

poskytováním služby prostřednictvím smluv o veřejných službách ⁽¹⁸¹⁾ nebo koncesních smluv ⁽¹⁸²⁾ dodržel nebo se zavázal dodržet platná pravidla EU v oblasti zadávání veřejných zakázek. Patří sem veškeré platné požadavky na transparentnost, rovné zacházení a nediskriminaci, které vyplývají přímo ze Smlouvy a případně ze sekundárního práva EU.

229. Podpora neodpovídající těmto pravidlům a požadavkům se považuje za podporu, jež by narušila rozvoj obchodu v míře, která by ohrožovala obecné zájmy EU.

5.7 Vyloučení diskriminace

230. Jestliže určitý orgán pověří poskytováním stejné služby obecného hospodářského zájmu několik podniků, měla by se vyrovnávací platba počítat pro každý podnik podle stejné metody.

5.8 Výše vyrovnávací platby

231. Výše vyrovnávací platby nesmí překročit částku, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, včetně přiměřeného zisku.
232. V tomto ohledu bude Komise uplatňovat kritéria stanovená v odstavcích 21 až 50 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu ⁽¹⁸³⁾ s výhradou následujících vysvětlení.
233. Za prvé, čisté náklady, které jsou nebo podle očekávání budou nezbytné ke splnění závazků veřejné služby, lze určit buď na základě metodiky čistých ušetřených nákladů, jak je popsáno v odstavcích 25 až 27 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu ⁽¹⁸⁴⁾, nebo na základě metody přidělování nákladů, jak je popsáno v odstavcích 28 až 31 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu ⁽¹⁸⁵⁾.
234. Za druhé, pokud jde o nákup kolejových vozidel používaných pro poskytování veřejných služeb, členské státy by měly zajistit, aby byly splněny tyto kumulativní podmínky:
- a) při výpočtu vyrovnávací platby za závazek veřejné služby se zohledňuje již obdržená a schválená státní podpora, zejména podle těchto pokynů (podle oddílu 4.2.2.3), týkající se kolejových vozidel, která budou využívána k poskytování veřejných služeb;

⁽¹⁸¹⁾ V čl. 2 odst. 1 bodech 1, 2 a 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243) jsou „zakázky na služby“ definovány jako úplatné smlouvy uzavřené písemnou formou mezi jedním nebo více zadavateli, kteří vykonávají činnosti uvedené v člancích 8 až 14 směrnice, a jedním nebo více hospodářskými subjekty, jejichž předmětem je poskytnutí služeb. V případě, že jsou tyto zakázky zadávány „veřejnými zadavateli“ ve smyslu čl. 2 odst. 1 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65), kteří nevykonávají činnosti uvedené v člancích 8 až 14 směrnice 2014/25/EU, považují se za „veřejné zakázky na služby“ v souladu s čl. 2 odst. 1 body 6 a 9 směrnice 2014/24/EU.

⁽¹⁸²⁾ V ustanovení čl. 5 bodu 1 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1) je „koncese na služby“ definována jako „úplatná smlouva uzavřená písemnou formou, kterou jeden nebo více veřejných zadavatelů či zadavatelů svěřuje jednomu nebo více hospodářským subjektům poskytování a řízení jiných služeb, než jsou stavební práce uvedené v písmeni a), přičemž odpovídající protiplnění spočívá buď výhradně v právu brání užitků vyplývajících z poskytování služeb, jež jsou předmětem dané smlouvy, nebo v tomto právu společně s platbou“.

⁽¹⁸³⁾ Viz poznámka pod čarou č. 70.

⁽¹⁸⁴⁾ Viz poznámka pod čarou č. 70.

⁽¹⁸⁵⁾ Viz poznámka pod čarou č. 70.

- b) pokud jsou kolejová vozidla používána k poskytování veřejných služeb na konci smlouvy převedena na nastupujícího provozovatele nebo na příslušný orgán, měl by být převod proveden za tržní cenu a měl by zohlednit veškeré veřejné prostředky, které odstupující provozovatel obdržel na nákup těchto kolejových vozidel.

5.9 Další požadavky, které mohou být nezbytné k zajištění toho, aby podpora neohrozila obecné zájmy EU

235. Komise může od členských států vyžadovat splnění podmínek nebo učinění závazků ve výjimečných případech, kdy výše uvedené požadavky nepostačují k řešení závažného narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu a podpora by mohla ovlivnit obchod způsobem, který by ohrožoval obecné zájmy EU. Za tímto účelem Komise použije kritéria stanovená v bodech 51 až 59 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu⁽¹⁸⁶⁾ s nezbytnými úpravami.
236. Komise podotýká, že selhání trhu zjištěná členskými státy (např. při přepravě jednovozových zásilek) mohou mít místní nebo regionální rozměr. Komise proto pečlivě posoudí, zda je zeměpisná působnost každé smlouvy o veřejných službách řádně odůvodněna. V tomto ohledu Komise v zásadě nepovažuje smlouvu o veřejných službách pokrývající celé území nebo železniční síť členského státu za přiměřený způsob řešení potenciálního selhání trhu vzhledem k možnému narušení hospodářské soutěže, které může uzavřením takové smlouvy vzniknout.

5.10 Transparentnost

237. U vyrovnávací platby za služby obecného hospodářského zájmu, která spadá do oblasti působnosti těchto pokynů, musí dotýčný členský stát zveřejnit na internetu nebo jiným vhodným způsobem tyto informace: a) výsledky veřejné konzultace nebo jiných vhodných nástrojů uvedených v bodě 218; b) náplň a délku trvání závazků veřejné služby; c) o který podnik a případně o které území se jedná, a d) částku podpory udělenou danému podniku za rok.

5.11 Podmínky a povinnosti připojené k rozhodnutím Komise

238. Podle čl. 9 odst. 4 nařízení Rady (EU) 2015/1589⁽¹⁸⁷⁾ může Komise připojit ke kladnému rozhodnutí podmínky, za nichž může být podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem, a může stanovit povinnosti pro umožnění kontroly plnění rozhodnutí. Tyto podmínky a povinnosti mohou být nezbytné k zajištění toho, aby podpora poskytnutá dotýčným podnikům nevedla k nežádoucímu narušení hospodářské soutěže a obchodu na vnitřním trhu. V této souvislosti může být nutné podávat pravidelné zprávy nebo plnit jiné povinnosti v závislosti na konkrétní situaci každé služby obecného hospodářského zájmu.

6. FINANČNÍ TOKY VE VERTIKÁLNĚ INTEGROVANÝCH ŽELEZNIČNÍCH PODNICÍCH

239. Přijetí po sobě jdoucích železničních balíčků uvedených v bodě 2 těchto pokynů vedlo k tomu, že se veškerý provoz železniční dopravy postupně otevřel hospodářské soutěži. Tento proces přivedl vertikálně integrované železniční podniky do situace, kdy některé z jejich činností (zejména správa železniční infrastruktury) mohou za určitých podmínek

⁽¹⁸⁶⁾ Viz poznámka pod čarou č. 70.

⁽¹⁸⁷⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

stále požívat určitých výlučných a/nebo zvláštních práv, zatímco činnosti v oblasti železniční nákladní a osobní dopravy nyní podléhají hospodářské soutěži za podmínek stanovených ve směrnici o jednotném evropském železničním prostoru ⁽¹⁸⁸⁾ a v nařízení (ES) č. 1370/2007 ⁽¹⁸⁹⁾.

240. Jak je uvedeno v bodě 3 těchto pokynů, je zásadní, aby byl řádně dodržován a prosazován právní rámec upravující finanční transakce veřejných a vertikálně integrovaných podniků v odvětví železniční dopravy. Dodržování platných pravidel finanční transparentnosti: i) zajišťuje, aby podpora poskytnutá podle těchto pokynů nebyla přeměrována na jiné činnosti, než na které je podpora schválena, a ii) snižuje riziko, že výnosy z tržních finančních nástrojů (jako jsou dluhopisy), které vertikálně integrované podniky používají k financování své činnosti, investic a údržby a rozvoje železniční infrastruktury, budou použity k refinancování uvnitř skupiny na úkor nových účastníků na trhu a v konečném důsledku i na úkor hospodářské soutěže.
241. Tato kapitola připomíná zásady, kterými se řídí finanční transakce veřejných a vertikálně integrovaných železničních podniků. Dodržování těchto zásad je důležité nejen proto, aby bylo zajištěno, že podpora na náhrady za plnění závazků veřejné služby v odvětví železniční nákladní dopravy je slučitelná s vnitřním trhem (viz oddíl 5.5). Dodržování předpisů je rovněž obecně důležité pro zajištění správného rozdělování nákladů a výnosů mezi různé činnosti veřejných a vertikálně integrovaných podniků, čímž se zabrání křížovému subvencování.
242. Finanční transakce veřejných a vertikálně integrovaných podniků se řídí směrnicí o průhlednosti. Tato směrnice se týká všech veřejných podniků ⁽¹⁹⁰⁾ a všech podniků, u nichž se vyžaduje vedení oddělených účtů, zejména všech podniků pověřených veřejnou službou ⁽¹⁹¹⁾. Podle čl. 1 odst. 2 a čl. 4 odst. 1 směrnice musí členské státy zajistit, aby: i) podniky, které spadají do oblasti působnosti směrnice, vedly pro různé účinnosti oddělené účty; ii) tyto účty jednoznačně identifikovaly náklady a výnosy spojené s různými činnostmi a iii) poskytovaly podrobný popis způsobů, kterými jsou náklady a výnosy přičítány nebo přidělovány různým činnostem.
243. V odvětví železniční dopravy byla výše uvedená povinnost upřesněna a podrobněji popsána ve směrnici o jednotném evropském železničním prostoru ⁽¹⁹²⁾, která se vztahuje na správu železniční infrastruktury a na činnosti železničních podniků v oblasti železniční dopravy.
244. Podle článku 6 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽¹⁹³⁾ je povinné oddělení účetnictví: i) mezi poskytováním dopravních služeb a činnostmi souvisejících se správou železniční infrastruktury; ii) mezi službami osobní a nákladní dopravy a iii) mezi

⁽¹⁸⁸⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁸⁹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 31.

⁽¹⁹⁰⁾ Definovány v čl. 2 písm. b) směrnice o průhlednosti jako „jakýkoli podnik, nad nímž může veřejná moc přímo nebo nepřímo vykonávat rozhodující vliv vlastnictvím takového podniku, svou finanční účastí v něm nebo pravidly, jimiž je řízen“. Má se za to, že veřejná moc má rozhodující vliv, pokud ve vztahu k určitému podniku přímo či nepřímo: i) drží většinu upsaného základního kapitálu takového podniku nebo ii) kontroluje většinu hlasů spojených s akciemi vydanými takovým podnikem nebo iii) může jmenovat více než polovinu členů správního, řídicího nebo dozorčího orgánu takového podniku.

⁽¹⁹¹⁾ Definovány v čl. 2 písm. d) směrnice o průhlednosti jako „podniky, kterým členské státy přiznávají zvláštní nebo výlučná práva podle [čl. 106 odst. 1] Smlouvy, nebo ty, které byly pověřeny poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu ve smyslu [čl. 106 odst. 2] Smlouvy a dostávají za takové služby náhradu v jakékoli podobě a které vykonávají další činnosti“.

⁽¹⁹²⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁹³⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

veřejnou službou a komerčními činnostmi. Pokud jde o finanční transparentnost, v článku 7d směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽¹⁹⁴⁾ se výslovně vyžaduje toto:

- a) „[p]ůjčky mezi právními subjekty vertikálně integrovaného podniku mohou být poskytovány, hrazeny a spláceny pouze s tržními úroky a za tržních podmínek, které odrážejí individuální rizikový profil dotčeného subjektu“ ⁽¹⁹⁵⁾;
- b) „[d]luhy provozovatele infrastruktury jsou jasně odděleny od dluhů jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaných podniků. Tyto dluhy jsou spláceny odděleně [...]“ ⁽¹⁹⁶⁾ a
- c) „[v] rámci vertikálně integrovaného podniku vede provozovatel infrastruktury podrobné záznamy o všech obchodních a finančních vztazích s jinými právními subjekty v rámci tohoto podniku“ ⁽¹⁹⁷⁾. Pravomoc ověřovat dodržování těchto ustanovení mají především vnitrostátní regulační orgány ⁽¹⁹⁸⁾.

245. Pokud jde o financování provozovatele infrastruktury, podle článku 8 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru ⁽¹⁹⁹⁾ by měl provozovatel infrastruktury přijmout obchodní plán včetně programů týkajících se investic a financování. Plán by měl být vypracován tak, aby zaručoval optimální a hospodárné využití, poskytování a rozvoj železniční infrastruktury při zajištění finanční rovnováhy a stanovil prostředky pro dosažení těchto cílů ⁽²⁰⁰⁾.

7. PLÁN HODNOCENÍ *EX POST*

246. Aby se dále zajistilo, že narušení hospodářské soutěže a obchodu budou omezená, může Komise požadovat, aby režimy podpory určené v bodě 247 podléhaly hodnocení *ex post*. Tím se zkontroluje: a) účinnost opatření podpory na základě předem stanovených cílů; b) dopad opatření podpory na hospodářskou soutěž a obchod a to, zda c) se po celou dobu trvání režimu podpory nevyskytly nežádoucí rušivé účinky, které by byly v rozporu se zájmem EU.

247. Hodnocení *ex post* se vyžaduje u režimů, u nichž je potenciál narušení hospodářské soutěže a obchodu zvláště vysoký, tj. které mohou představovat riziko závažného omezení či narušení hospodářské soutěže v případě, že jejich provádění nebude včas přezkoumáno. Tak je tomu například u režimů s vysokými rozpočty podpory, které vykazují nové charakteristiky, nebo v případě, že se předpokládají významné změny na trhu, v technologiích nebo v právních předpisech. Hodnocení *ex post* se každopádně vyžaduje u režimů, jejichž rozpočtové prostředky státní podpory nebo účtované výdaje přesahují 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR během celkové doby trvání. Celková doba trvání režimu zahrnuje kombinovanou dobu trvání

⁽¹⁹⁴⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁹⁵⁾ Čl. 7d odst. 4 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru, viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁹⁶⁾ Čl. 7d odst. 7 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru, viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁹⁷⁾ Čl. 7d odst. 9 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru, viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽¹⁹⁸⁾ Podle čl. 56 odst. 12 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru má vnitrostátní regulační orgán pravomoc provádět audity či iniciovat externí audity u provozovatelů infrastruktury, provozovatelů zařízení služeb a případně u železničních podniků za účelem kontroly dodržování ustanovení o odděleném účetnictví uvedených v článku 6 a ustanovení o finanční transparentnosti uvedených v článku 7d směrnice. V případě vertikálně integrovaných podniků se tato pravomoc vztahuje na veškeré právní subjekty.

⁽¹⁹⁹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 8.

⁽²⁰⁰⁾ Čl. 8 odst. 3 směrnice o jednotném evropském železničním prostoru, viz poznámka pod čarou č. 8.

režimu a jakýchkoli předchozích režimů, které se vztahovaly na podobný cíl a zeměpisnou oblast, počínaje zveřejněním těchto pokynů. Vzhledem k cílům hodnocení, a aby se předešlo nepřiměřené zátěži členských států, se hodnocení *ex post* vyžadují pouze u režimů podpory, jejichž celková doba trvání přesahuje tři roky, počínaje zveřejněním těchto pokynů.

248. Od požadavku na hodnocení *ex post* lze upustit u režimů podpory, které bezprostředně navazují na režimy sdílející podobný cíl a zeměpisnou oblast, pro něž bylo provedeno hodnocení, vypracována závěrečná hodnotící zpráva v souladu s plánem hodnocení schváleným Komisí a u nichž nedošlo k žádným negativním zjištěním. Veškeré režimy podpory, jejichž závěrečná hodnotící zpráva není v souladu se schváleným plánem hodnocení, musí být s okamžitým účinkem pozastaveny.
249. Pokud jde o režimy podpory, na něž se vztahuje požadavek hodnocení uvedený v bodě 247, členské státy musí oznámit návrh plánu hodnocení, který bude nedílnou součástí posouzení režimu ze strany Komise. Tento plán musí být oznámen:
- a) společně s režimem podpory, pokud rozpočet státní podpory režimu překročí 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR za celkovou dobu jeho trvání;
 - b) do 30 pracovních dnů poté, co došlo k jakékoli významné změně vedoucí k navýšení rozpočtu režimu na částku přesahující 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR za celkovou dobu trvání režimu podpory;
 - c) v případě režimů, na které se nevztahují písmena a) nebo b), do 30 pracovních dnů poté, co byly v oficiálních účtech zaznamenány výdaje v rámci režimu překračující 150 milionů EUR v kterémkoli roce.
250. Návrh plánu hodnocení musí být v souladu se společnými metodickými zásadami stanovenými Komisí ⁽²⁰¹⁾. Členské státy musí plán hodnocení schválený Komisí zveřejnit.
251. Hodnocení *ex post* na základě plánu hodnocení musí provést odborník nezávislý na orgánu, který podporu poskytuje. Každé hodnocení musí zahrnovat alespoň jednu průběžnou a jednu závěrečnou hodnotící zprávu. Členské státy musí obě zprávy zveřejnit.
252. Závěrečná hodnotící zpráva musí být předložena Komisi včas, aby Komise mohla posoudit případné prodloužení režimu podpory, a to nejpozději devět měsíců před skončením jeho platnosti. Toto období lze zkrátit u režimů, u nichž nutnost provést hodnocení nastala v posledních dvou letech provádění. Přesný rozsah a postup každého hodnocení bude stanoven v rozhodnutí, jímž se schvaluje daný režim podpory. Oznámení o jakémkoliv následném opatření podpory s podobným cílem musí popisovat, jakým způsobem byly výsledky hodnocení vzaty v úvahu.

⁽²⁰¹⁾ Pracovní dokument útvarů Komise „Společná metodika pro hodnocení státní podpory“ ze dne 28. května 2014 (SWD(2014) 179 final) nebo případné novější dokumenty, které jej nahrazují.

8. PODÁVÁNÍ ZPRÁV A MONITOROVÁNÍ

253. Podle nařízení Rady (EU) 2015/1589 ⁽²⁰²⁾ a nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽²⁰³⁾ jsou členské státy povinny předkládat Komisi výroční zprávy o každém opatření podpory schváleném podle těchto pokynů.
254. Členské státy musí vést o všech opatřeních podpory podrobné záznamy. Tyto záznamy musí obsahovat veškeré informace, podle nichž lze určit, zda jsou splněny všechny podmínky slučitelnosti stanovené v těchto pokynech. Členské státy musí tyto záznamy uchovávat po dobu deseti let ode dne poskytnutí podpory a na vyžádání je musí poskytnout Komisi.
255. Pokud jde o podporu, která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, na něž se odkazuje v kapitole 5, Komise použije navíc rovněž kapitolu 3 rámce pro služby obecného hospodářského zájmu ⁽²⁰⁴⁾ s nezbytnými úpravami (s výjimkou bodu 62 poslední odrážky a bodu 65).

9. POUŽITELNOST

256. Tyto pokyny nahrazují pokyny pro železniční dopravu z roku 2008 ⁽²⁰⁵⁾.
257. Komise bude tyto pokyny uplatňovat na oznámenou podporu, o které má na rozhodnout po dni zveřejnění těchto pokynů v *Úředním věstníku Evropské unie*, a to i v případě, že podpora byla oznámena před tímto datem.
258. V souladu se sdělením Komise o určení pravidel použitelných na posouzení protiprávní státní podpory ⁽²⁰⁶⁾ použije Komise v případě protiprávní podpory pravidla platná v době poskytnutí podpory. Komise bude odpovídajícím způsobem uplatňovat tyto pokyny, pokud je protiprávní podpora poskytnuta po datu jejich zveřejnění.
259. Komise navrhuje členským státům níže uvedená vhodná opatření podle čl. 108 odst. 1 Smlouvy.
- a) Členské státy v případě potřeby pozmění stávající režimy podpory schválené podle pokynů pro železniční dopravu z roku 2008 nebo přímo podle článku 93 Smlouvy tak, aby byly v souladu s těmito pokyny nejpozději do [31. prosince 2026].
 - b) Členské státy udělí do dvou měsíců od data zveřejnění těchto pokynů v *Úředním věstníku Evropské unie* svůj výslovný bezpodmínečný souhlas s příslušnými opatřeními navrženými v bodě 259 písm. a). Pokud se dotyčný členský stát nevyjádří, bude mít Komise za to, že s navrhovanými opatřeními nesouhlasí.

⁽²⁰²⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

⁽²⁰³⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Viz poznámka pod čarou č. 70.

⁽²⁰⁵⁾ Viz poznámka pod čarou č. 38.

⁽²⁰⁶⁾ Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.

10. REVIZE

260. Komise může kdykoli rozhodnout o revizi nebo změně těchto pokynů, jestliže to bude nutné z důvodů souvisejících s politikou hospodářské soutěže či v zájmu zohlednění jiných politik EU či mezinárodních závazků nebo z jiných opodstatněných důvodů.

PŘÍLOHA I

Podpora, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu – opatření, na něž se vztahuje nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, a opatření, která mají být oznámena podle těchto pokynů

Primární cíle	Nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy		Pokyny pro pozemní a multimodální dopravu	
	Opatření	Povolená intenzita	Opatření	Povolená intenzita
Provozní podpora na snížení externích nákladů na dopravu	Režimy podpory	50 % <i>způsobilých nákladů</i> [60] % <i>způsobilých nákladů na podporu poskytovanou na kombinovanou dopravu</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy Režimy podpory, které nepoužívají příručku Komise	75 % <i>způsobilých nákladů</i>
Podpora na zavedení nových komerčních spojů	Režimy podpory Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt < 15 milionů EUR	80 % <i>způsobilých nákladů v prvním roce provozu, 70 % ve druhém roce, 60 % ve třetím roce, 50 % ve čtvrtém roce a 40 % v pátém roce</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt ≥ 15 milionů EUR	80 % <i>způsobilých nákladů v prvním roce provozu, 70 % ve druhém roce, 60 % ve třetím roce, 50 % ve čtvrtém roce a 40 % v pátém roce</i>
Investiční podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení pro unimodální nebo multimodální železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu	Režimy podpory Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt < 20 milionů EUR Podpora <i>ad hoc</i> na terminály pro udržitelnou multimodální nákladní dopravu < 10 milionů EUR	50 % <i>způsobilých nákladů</i> , pokud je podpora < 3 miliony EUR na projekt 50 % <i>způsobilých nákladů, avšak v rámci limitu rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem investice za dobu její životnosti a konečnou hodnotou, pokud je podpora ≥</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Podpora <i>ad hoc</i> na terminály pro udržitelnou multimodální nákladní dopravu ≥ 10 milionů EUR Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt ≥ 20 milionů EUR Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	<i>Nákladová mezera omezena na 100 % způsobilých nákladů</i> <i>Žádná prahová hodnota, pokud je podpora ad hoc poskytnuta na základě soutěžního nabídkového řízení</i>

		3 miliony EUR na projekt		
Investiční podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu soukromých vleček	Režimy podpory Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt < 2 milionů EUR	50 % <i>způsobilých nákladů</i> , pokud je podpora < 500 000 EUR na projekt 50 % <i>způsobilých nákladů, avšak v rámci limitu rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem investice za dobu její životnosti a konečnou hodnotou</i> , pokud podpora ≥ 500 000 EUR na projekt	Podpora <i>ad hoc</i> Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt ≥ 2 milionů EUR Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	<i>Nákladová mezera omezena na 100 % způsobilých nákladů</i>
Investiční podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu	Režimy podpory	<i>Nominální výše podkladové půjčky ≤ způsobilé náklady. Krytí zárukou ≤ 80 % podkladové půjčky</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	<i>Nominální výše podkladové půjčky ≤ způsobilé náklady. Krytí zárukou ≤ 90 % podkladové půjčky</i>
Investiční podpora na pořízení ILU a jeřábů na palubách plavidel	Režimy podpory	30 % <i>způsobilých nákladů (u ILU)</i> 20 % <i>způsobilých nákladů (u jeřábů na palubách plavidel)</i>	Nepoužije se	
Investiční podpora na interoperabilitu	Režimy podpory	50 % <i>způsobilých nákladů</i> 80 % <i>způsobilých nákladů (u ERTMS a DAC)</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, nebo pro investice, které nejsou uvedeny na seznamu, na něž se vztahuje nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	50 % <i>způsobilých nákladů</i> 80 % <i>způsobilých nákladů (u ERTMS a DAC)</i> <i>Nákladová mezera omezena na</i>

				<i>100 % způsobilých nákladů</i>
Investiční podpora na technické přizpůsobení a modernizaci vozidel a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu	Režimy podpory	<i>20 % způsobilých nákladů</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, nebo pro investice, které nejsou uvedeny na seznamu, na něž se vztahuje nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	<i>20 % způsobilých nákladů</i> <i>Nákladová mezera omezena na 100 % způsobilých nákladů</i>

PŘÍLOHA II

Informace uvedené v bodě 82 písm. b)

Informace o jednotlivých poskytnutých podporách uvedené v bodě 82 písm. b) těchto pokynů musí zahrnovat:

- a) Totožnost příjemce jednotlivé podpory ⁽²⁰⁷⁾:
 - jméno/název
 - identifikační kód příjemce
- b) Druh příjemce podpory v době podání žádosti:
 - malý nebo střední podnik
 - velký podnik
- c) Region, v němž příjemce podpory sídlí (na úrovni NUTS II nebo nižší)
- d) Hlavní odvětví nebo činnost příjemce podpory pro danou podporu určené skupinou NACE (třímístný číselný kód) ⁽²⁰⁸⁾
- e) Prvek podpory, vyjádřený v plné výši v národní měně
- f) Nominální výše podpory, vyjádřená v plné výši v národní měně, pokud se liší od prvku podpory ⁽²⁰⁹⁾
- g) Nástroj podpory ⁽²¹⁰⁾:
 - dotace, subvence úrokových sazeb, odpisy dluhu
 - půjčka, vratné zálohy, vratná dotace
 - záruka
 - daňové zvýhodnění nebo osvobození od daně
 - rizikové financování
 - jiné (upřesněte)

⁽²⁰⁷⁾ S výjimkou obchodních tajemství a jiných důvěrných informací v řádně odůvodněných případech a se souhlasem Komise (sdělení Komise ze dne 1. prosince 2003 o profesním tajemství v rozhodnutích o státních podporách, C(2003) 4582 (Úř. věst. C 297, 9.12.2003, s. 6)).

⁽²⁰⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1893/2006 ze dne 20. prosince 2006, kterým se zavádí statistická klasifikace ekonomických činností NACE Revize 2 a kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3037/90 a některá nařízení ES o specifických statistických oblastech (Úř. věst. L 393, 30.12.2006, s. 1).

⁽²⁰⁹⁾ Hrubý grantový ekvivalent, nebo v relevantních případech výše investice. V případě provozní podpory lze uvést roční výši podpory na příjemce. U daňových režimů může být tato částka poskytována v rozmezích stanovených v bodě 84. Zveřejňuje se částka představující maximální povolenou výši daňového zvýhodnění, nikoli každoročně odečtená částka (jedná-li se např. o daňový dobropis, musí se uveřejnit maximální povolená výše daňového dobropisu, nikoli skutečná částka, která může záviset na výši zdanitelných příjmů a může se každý rok měnit).

⁽²¹⁰⁾ Je-li podpora poskytnuta z více nástrojů, výše podpory se musí uvést v členění podle jednotlivých nástrojů.

- h) Datum poskytnutí podpory a datum zveřejnění
- i) Cíl podpory
- j) Totožnost orgánu nebo orgánů poskytujících podporu
- k) V příslušných případech název pověřeného subjektu a názvy vybraných finančních zprostředkovatelů
- l) Odkaz na opatření podpory ⁽²¹¹⁾

⁽²¹¹⁾ Jak stanoví Komise v rámci oznamovacího postupu uvedeného v kapitole 3.