

**Revize nařízení Komise (EU), kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují
určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem
(HT.4691: Revize GBER – rozšíření o investiční podporu regionálních letišť a přístavů)**

Úvod

Dne 7. 3. 2016 Evropská komise zahájila veřejnou konzultaci, jejímž cílem je naplnění záměru uvedeného v bodu 1 preambule aktuálně platného nařízení, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (dále jen „GBER“), a sice zahrnout do jeho působnosti rovněž podporu pro přístavní a letištní infrastrukturu.

Spolu s návrhem podmínek, za nichž má být investiční podpora na regionální letiště a přístavy na základě GBER poskytována, Evropská komise předložila rovněž návrhy technického charakteru dotýkající se zejména tzv. společných ustanovení (kapitoly I) a regionální podpory (zejména provozní podpory ve vztahu k nejvzdálenějším regionům a řídce osídleným oblastem). V rámci technických úprav má dále dojít ke zvýšení prahových hodnot oznamovací povinnosti u podpory kultury a zachování kulturního dědictví.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) zapojil do procesu přípravy české pozice ministerstva v rámci podskupiny pro veřejnou podporu Resortní koordinační skupiny pro hospodářskou soutěž. Připomínky k předložené revizi obdržel od Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva dopravy, Ministerstva zemědělství a Ministerstva práce a sociálních věcí.

Ve vztahu k nově navrhovaným kategoriím podpory letišť a přístavů byly převzaty připomínky Ministerstva dopravy, které Úřad doplnil o obecnou poznámku k možnosti praktického uplatnění kategorie podpory regionálních letišť za podmínek ve stávající podobě.

Základem pro českou pozici v oblasti technických záležitostí pak byly návrhy Úřadu, které vycházejí z aplikačních potíží, se kterými se Úřad, resp. poskytovatelé podpory potýkali při praktické aplikaci jeho ustanovení na opatření podpory v České republice (ČR) od nabytí účinnosti stávající GBER (tj. od července 2014) do současnosti.

Připomínky/návrhy k jednotlivým revizím dotčeným ustanovením GBER

Preambule

Jsou popsány důvody revize spočívající v rozšíření GBER o podporu infrastruktury regionálních letišť a přístavů. Je postrádáno podrobnější zdůvodnění dalších návrhů změn předkládaných Evropskou komisí (jedná se o ustanovení kapitoly I, II i III).

Čl. 1 odst. 3 písm. c) – ČR by uvítala úpravu textu české verze návrhu nařízení tak, aby odpovídal jeho anglické verzi. Česká verze zní: „podporu poskytnutou v odvětví zpracování a uvádění zemědělských produktů na trh kromě regionální provozní podpory v nejvzdálenějších regionech a řídké osídlených oblastech, a to v následujících případech“, oproti tomu anglické znění je následující: „aid, other than regional operating aid in outermost regions and sparsely populated areas, granted in the sector of processing and marketing of agricultural products, in the following cases“. Změněný slovosled v tomto případě mění i obsahový význam předmětného ustanovení.

Čl. 2 bod 42 - v nově navržené definici pojmu „regionální provozní podpora“ je tato podpora vymezena jako „podpora určená k snížení běžných výdajů podniku“. Z účetních standardů vyplývá, že snížení výdajů podniku může být činěno toliko prostřednictvím daňových úlev nebo státních záruk. Navržené ustanovení by tedy mohlo být interpretováno tak, že regionální provozní podporu je možné poskytnout pouze formou nepřímé veřejné podpory (tedy daňové úlevy nebo státní záruky) a nikoli formou přímé veřejné podpory (dotace). ČR se nicméně domnívá, že záměrem Evropské komise nebylo omezit formu podpory pouze na daňové úlevy nebo státní záruky, a proto navrhuje vložit do navrženého ustanovení za slovo „snížení“ slova „nebo úhradě“, čímž bude předmětná definice rozšířena i na další formy veřejné podpory.

Čl. 2 Definice bod 61 a) – nově je definován pojem „značný úbytek pracovních míst“ v rámci definice „ukončení stejné nebo podobné činnosti“. Tato definice se rovněž objevila v dokumentu vydaném ke GBER - FAQs. Nicméně není zcela jasné, z čeho stanovení zde uvedených kritérií vychází. Je otázkou, jak toto bude aplikovatelné v praxi, kdy je zde paušálně stanoveno pro všechny provozovny (bez možnosti diferenciací), co je z pohledu GBER považováno za „značný úbytek pracovních míst“.

Čl. 2 body 144 – 159 Definice v oblasti podpory na regionální letiště a v oblasti podpory na přístavy – některé nově zavedené pojmy v textu nařízení nejsou v této části definovány, např. postrádáme definici „regionálního letiště“, což je jeden z klíčových pojmů této podpory. Dále by bylo vhodné blíže vysvětlit některé nejednoznačné definice – např.: bod 151) „jiné než letecké činnosti“ – není jasné, co se myslí pod pojmem „doplňkové služby....“.

Čl. 2 body 144 – 150 - připomínka k překladu českého znění návrhu: ČR upozorňuje na nesprávný český překlad návrhu nařízení týkající se definic v oblasti podpory na regionální letiště a navrhuje jeho zpřesnění tak, aby návrh odpovídal odborné terminologii užívané v oblasti civilního letectví. Návrhy na úpravu českého překladu návrhu nařízení jsou vyznačeny níže kurzívou a podtržením opraveného textu:

144) „letištní infrastrukturou“ se rozumí infrastruktura a vybavení, jejichž prostřednictvím letiště poskytuje letištní služby leteckým společnostem a různým poskytovatelům služeb, včetně přistávacích a vzletových drah, terminálů, odbavovacích ploch a pojezdových drah,

centralizované infrastruktury pro pozemní odbavení a jakýchkoli dalších zařízení, která přímo podporují letištní služby, vyjma infrastruktury a vybavení, které jsou nutné především pro provádění jiných než leteckých činností, jako jsou parkoviště, obchody a restaurace;

147) „letištními službami“ se rozumí služby, které leteckým společnostem poskytuje letiště nebo některá z jeho dceřiných společností s cílem zajistit odbavení letadel od přistání po vzlet a odbavení cestujících a nákladu tak, aby letecké společnosti mohly poskytovat služby letecké dopravy, včetně poskytování služeb pozemního odbavení a poskytování centralizované infrastruktury pro pozemní odbavení;

148) „centralizovanou infrastrukturou pro pozemní odbavení“ se rozumí infrastruktura, kterou obvykle provozuje provozovatel letiště a jež je za úplatu dána k dispozici různým poskytovatelům služeb pozemního odbavení působícím na letišti, vyjma vybavení vlastněného nebo provozovaného poskytovateli služeb pozemního odbavení;

150) „službami pozemního odbavení“ se rozumí služby poskytované uživatelům letiště na letištích, které jsou popsány v příloze směrnice 96/67/ES.

Čl. 2 bod 152 - Podle definice přístavu tvoří přístav mimo jiné “další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu“. Z výše uvedeného textu není zřejmé, zda předmětná definice zahrnuje i následující infrastrukturu:

a) *servisní centra*, která jsou využívána plavidly zejména za účelem umožnění čerpání pohonných hmot, případně maziv a čištění zaolejovaných vod, zabezpečení řádného nakládání s odpadem;

b) *lodní výtah a suchý dok* - jsou využívány za účelem oprav podponorových částí plavidel;

c) *oplocení přístavu* - oplocení slouží k ochraně přístavu včetně zajištění trvalého dohledu za pomocí tzv. průmyslové televize CCTV (Closed Circuit Television).

Výše uvedená infrastruktura představuje doprovodnou infrastrukturu přístavů, která zvyšuje kvalitu a komplexnost služeb poskytovaných v přístavu. Veškerá tato infrastruktura souvisí s dopravou a investiční podpora na tuto infrastrukturu je dle orgánů ČR zabývajících se odvětvím dopravy slučitelná s vnitřním trhem dle čl. 93 Smlouvy a měla by být součástí způsobilých nákladů dle čl. 56c odst. 2. písm. a) návrhu.

ČR tedy navrhuje upravit návrh tak, aby bylo zcela jasně stanoveno, že servisní centra, lodní výtah, suchý dok a oplocení přístavu představují způsobilé náklady dle čl. 56c návrhu.

S ohledem na výše uvedené navrhuje ČR nahradit v definici přístavu slova “další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu“ slovy „další infrastruktura související s poskytováním služeb provozovatelům dopravy v přístavním areálu“. Po provedení této změny nebude pochyb o tom, že lze výše uvedené zařadit pod pojem

„přístavní infrastruktura“ (servisní centra, lodní výtah a suchý dok pod „zařízení, jež vytvářejí přímý příjem pro řídicí orgán přístavu“ a oplocení přístavu pod infrastrukturu).

Čl. 2 body 155 a 156 - Definice v části týkající se oblasti podpory na přístavy nejsou pojaty zcela systémově ve vztahu k pojmům „*infrastruktura*“ a „*zařízení*“.

Dle bodu 152 návrhu nařízení se přístavem rozumí areál, který tvoří infrastruktura a zařízení, což navozuje dojem jednoznačné dělící linie mezi infrastrukturou a zařízením. V bodě 155 návrhu nařízení je pak definován pojem „přístavní infrastruktura“, kterým se však rozumí oba pojmy, tedy jak infrastruktura, tak i zařízení. Dále pak návrh nařízení zavádí zcela nový pojem, a to „přístavní superstruktura“ (bod 156), který se na jiném místě v nařízení č. 651/2014 doposud nevyskytuje. Tento pojem ovšem opět zahrnuje de facto infrastrukturu (dle bodu 156 návrhu nařízení „povrchové úpravy, budovy“) a „mobilní a pevné zařízení“. V této souvislosti navíc není zřejmé, jaký je rozdíl mezi pevným zařízením a infrastrukturou.

Dále není jasné, jaký je rozdíl v obsahu mezi pojmy „*dopravní zařízení v přístavním areálu*“ v bodě 155 návrhu nařízení a „*mobilní a pevné zařízení*“ v bodě 156 návrhu nařízení.

Z výše uvedeného je patrné, že zavedení pojmu „přístavní superstruktura“ představuje pouze interpretační problémy. Z tohoto důvodu navrhuje ČR následující změny návrhu nařízení:

- vypustit z návrhu nařízení pojem „přístavní superstruktura“,
- do způsobilých výdajů v čl. 56c odst. 2 návrhu nařízení přidat pořízení mobilních zařízení, jež přímo souvisí s dopravní funkcí přístavu (viz připomínka níže)
- čl. 56c odst. 2 písm. a) návrhu nařízení uvést v následujícím znění: „a) do výstavby nebo modernizace přístavní infrastruktury,“ a
- vymežit pojem „dopravní zařízení v přístavním areálu“.

S ohledem na to, že Česká republika je vnitrozemským státem, je připomínka formulována ve vztahu k vnitrozemským přístavům. Výše uvedené nicméně lze vztáhnout i na přístavy námořní.

Čl. 4 odst. 1 písm. z) – ČR postrádá podložení pro navýšení prahu pro kulturu o 50 % - konstatování omezeného negativního účinku na hospodářskou soutěž u projektu v hodnotě 150 milionů EUR je - i s ohledem např. na ustanovení čl. 1 odst. 2 písm. a) GBER – bez dalšího nedostatečně vysvětlené. Z jakého důvodu nebylo přistoupeno k obdobnému navýšení u jiných infrastruktur, zejména u infrastruktury sportovní?

Čl. 4 odst. 1 písm. dd) – navrhované znění prahové hodnoty je zcela mimo koncepci ustanovení tohoto článku. Při přistoupení na toto vymezení by měly být za účelem jednotnosti doplněny intenzity podpory platné rovněž v rámci stávajících kategorií podpory (např. čl. 17 – odst. 6, čl. 53 odst. 8 atp.). Blíže viz připomínky k čl. 56a.

Čl. 7 odst. 1 – ČR vítá ustanovení o výslovné využitelnosti GBER pro projekty se zjednodušeným vykazováním výdajů. V případě jejího přijetí je nicméně očekávána spolupráce ze strany Evropské komise při výskytu výkladových potíží spojených s jeho praktickou aplikací.

Čl. 12 odst. 2 - Poskytovatelům veřejných podpor formou daňových zvýhodnění se ukládají nové povinnosti týkající se zejména pravidelných kontrol slučitelnosti podpor ve vztahu k GBER u jejich příjemců. Povinnost provádět u výše uvedených veřejných podpor jednou ročně kontrolu jejich slučitelnosti s GBER u vybraného vzorku příjemců je pro poskytovatele nadbytečná, nesystémová a ekonomicky nevýhodná vzhledem ke skutečnosti, že většina podmínek slučitelnosti stanovených GBER je splněna již samotnou právní úpravou a další kontrola je administrativně náročná a zapadá do působnosti národních orgánů spravujících daně. Nadto je úprava daňových zákonů velmi problematická a časově náročná. Navržené opatření také jednoznačně spadá do daňové oblasti, tudíž je nutné postupovat dle čl. 113 Smlouvy o fungování Evropské unie na základě jednomyslnosti členských států EU. Již v současnosti jsou v rámci daňových řízení zavedeny kontrolní mechanismy, které se v jednotlivých členských státech liší. V rámci ochrany hospodářské soutěže tedy nelze stanovit pravidla pro správu daní v jednotlivých členských státech EU. Navíc není blíže vysvětleno, co by mělo být považováno za „vhodný kontrolní mechanismus“ nebo co se rozumí spojením „vyvozují nezbytné závěry“. Je požadováno vypuštění novelizace čl. 12 odst. 2 GBER.

Čl. 14 odst. 6 – zpřesňující připomínka: „V případě pořízení majetku provozovny ve smyslu čl. 2 bodu 49...“. Dle interpretace Evropské komise se tato věta odkazuje pouze na bod b) definice uvedené v čl. 2, bod 49. Dle názoru ČR se odkazuje však na celou definici, protože ve větě je uvedeno, „v případě pořízení **majetku** provozovny ve smyslu čl. ...“, a nikoli „v případě pořízení provozovny ve smyslu čl. 49“. Vzhledem k možnosti toto ustanovení interpretovat různě je ze strany ČR navrhováno, aby ve větě byl doplněn přesný odkaz na definici uvedenou v čl. 2, bod 49, **písmeno b)** a věta byla upravena na nové znění „**V případě pořízení provozovny ve smyslu článku 2 bodu 49 b) se zohlední ...**“. Jednoznačnost interpretace je přitom zásadní. Následkem nejednoznačnosti mohou být nezpůsobilé výdaje pro příjemce dotací, kteří se určitým výkladem řídili v dobré víře, stejně jako finanční korekce (postihy) pro poskytovatele těchto dotací, kteří rovněž zaujali určité výkladové stanovisko, které však může být následným auditem označeno jako chybné.

Čl. 14 odst. 7 – ustanovení je z pohledu poskytovatelů podpory velmi obtížně aplikovatelné v praxi pro svoji nejednoznačnost a rizika pozdějšího sporu s audity a rovněž kvůli velmi složité přípravě takových projektů – např. velmi složitý výpočet znovupoužitelného majetku provozovny, kdy se musí vzít v potaz nejen výrobní linka, ale i nemovitost typu sklad, kanceláře, používaný software a hardware atd. I v případě malého podniku může účetnictví tvořit stovky položek, u kterých se musí řešit zda jsou/nejsou znovu použity při výrobě a případně v jaké míře jsou znovu použity. Administrativní zátěž a právní nejistota

žadatele/příjemce je přitom vysoká. Hranice 200% je pak pro řadu žadatelů z řad malých podniků prakticky nedosažitelná, je zcela uměle nastavená a znemožňuje jim reálně dosáhnout na podporu, přičemž „současně jedním z cílů ESI fondů velmi podporovaným Evropskou komisí má být **podpora rozvoje MSP. Legislativa pro ESI fondy a toto ustanovení GBER jsou v přímém protikladu. Dále vykazuje toto ustanovení nejasnost v oblasti času, kdy má být daná podmínka plněna. Není jasné uvedeno, zda pouze při podání žádosti, nebo i při konečné realizaci projektu. Z dosavadních konzultací Evropská komise trvá na tom, aby podmínka byla splněna při konečné realizaci. To je ale v rozporu s principy 3E a vede k umělému navyšování projektů. Žadatel je motivován, aby ušetřil například nutností realizovat výběrová řízení. Tím se na konci realizace velmi snadno dostane pod nastavené limity a je zcela nesmyslné ho jakkoliv sankcionovat za to, že zcela v souladu s pravidly pro ESI fondy šetří náklady a chová se efektivně.**

ČR považuje dané ustanovení za neaplikovatelné.

Čl. 52 - přes navrhovanou změnu tohoto článku dále navrhuje, aby do textu byla doplněna míra podpory, kterou je možné pro tuto kategorii udělit.

Čl. 56a - ČR nesouhlasí s vágností podmínek, které se vztahují k investiční podpoře na regionální letiště. Zejména ustanovení odst. 2, 5 – 7 nedovolují blokovou výjimku prakticky uplatnit. S ohledem na významově široké formulace podmínek ČR konstatuje, že naplnění podmínek dané kategorie blokové výjimky bude obtížně proveditelné. V dané podobě totiž neumožňuje čl. 56a poskytnout podporu způsobem, který zakládá právní jistotu. Zejména je nejasné, co se rozumí ustanovením v odst. 2 (nejasnost pojmů „uspokojivá střednědobá perspektiva“, „přiměřené odhady“), a dále, jakým způsobem v okamžiku před přiznáním podpory zajistit, aby v důsledku poskytnuté podpory nedošlo k překročení objemu provozu/dopravy (tj. počtu cestujících/tun) nad prahy uvedené v odst. 5-7, a to v letech *následujících po poskytnutí podpory*.

Svojí konstrukcí se podmínky navrhované pro investiční podporu regionálních letišť vymykají z konceptu GBER. Na jedné straně prakticky neuchopitelné podmínky, na druhé straně absence jednoznačného omezení výše podpory (není stanovena žádná prahová hodnota) a vymezení nákladů, které mohou být považovány za způsobilé.

Čl. 56b – obecná připomínka: Evropská unie se v posledních letech snaží prosazovat budovat multimodální dopravní systém, přičemž jeho součástí je podpora konkurenceschopnosti multimodální dopravy vůči dopravě silniční. Cílem politiky Evropské unie v oblasti multimodální dopravy je dosáhnout toho, aby se přeprava nákladů přeorientovala ze silniční na jiné environmentálně šetrnější druhy dopravy (dopravu železniční nebo vodní). Výše uvedené cíle evropské politiky se odrážejí například v následujících unijních aktech: v Bílé

knize o dopravní politice z roku 2011¹ a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, v platném znění.

Evropská komise současně ve své rozhodovací praxi² opakovaně uznává, že k dosažení výše uvedeného cíle je zapotřebí podpořit ochotu subjektů podstupovat rizika, jež jsou s přechodem ze silniční na jiné druhy dopravy nevyhnutelně spjata.

ČR jednoznačně podporuje rozšíření působnosti nařízení (EU) č. 651/2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné vnitřním trhem o nové kategorie podpor, v rozsahu představeného návrhu. Tento návrh se nicméně nejvíce jako dostatečně komplexní z hlediska naplňování výše uvedených cílů dopravní politiky EU. Infrastruktura pro multimodální dopravu v sobě zahrnuje nejenom infrastrukturu přístavní, která zajišťuje překládku z vodní dopravy na dopravu silniční nebo železniční, ale též infrastrukturu zajišťující překládku pouze mezi silniční a železniční dopravou. Přístup k podpoře multimodální dopravy by se tedy měl vztahovat na všechny její složky nikoli jen na infrastrukturu přístavní, neboť všechny tyto složky si navzájem konkurují.

S ohledem na tyto skutečnosti ČR navrhuje, aby působnost nařízení (EU) č. 651/2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné vnitřním trhem o nové kategorie podpor, byla rozšířena i o podporu na výstavbu a modernizaci další infrastruktury pro multimodální dopravu než jen přístavů. ČR je toho názoru, že s ohledem na rozsáhlou rozhodovací praxi Evropské komise týkající se této infrastruktury, nebude výše uvedené rozšíření problematické. Nicméně je si vědoma, že vyhovění výše uvedenému návrhu, může způsobit prodlení v jeho přijetí, což není žádoucí. Jako možné řešení se tedy jeví stanovení závazku Evropské komise vypracovat kritéria pro vyjmutí podpory výše uvedené infrastruktury z oznamovací povinnosti v nejbližší době (nejpozději do konce roku 2017) v preambuli návrhu nařízení.

Čl. 56c odst. 2. písm. a) - Dle předmětného ustanovení nejsou mobilní zařízení součástí způsobilých výdajů („s výjimkou mobilních zařízení“). Definiční bod 155 návrhu nařízení přitom mezi přístavní superstrukturu (která je dle bodu 56c odst. 2. písm. a) obecně způsobilým nákladem) řadí i „mobilní zařízení, jež přímo souvisí s dopravní funkcí přístavu“.

Takovými mobilními zařízeními přímo souvisejícími s dopravní funkcí přístavu, mohou být například:

¹ Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, COM(2011) 144 ze dne 28. března 2011.

² Viz např.: SA.33486, SA.34985, N 651/2008, N 159/2008 nebo SA.39962

- mobilní přístavní překladní mechanizace (mobilní nakladače, mobilní jeřáby, manipulátory)
- tato zařízení mají pozitivní vliv na zvýšení kapacity a flexibility překládky přístavu a širší začlenění vnitrozemské vodní dopravy do multimodálního řetězce,
- překladní technologie (mechanické dopravníky, pneumatické dopravníky, gravitační dopravníky) – tyto technologie pro nakládku/vykládku zvyšují efektivitu přístavních služeb přístavu.

ČR by chtěla požádat Evropskou komisi o vysvětlení, proč jsou ze způsobilých výdajů vyloučena mobilní zařízení. Vzhledem ke skutečnosti, že tato mobilní zařízení přímo souvisí s dopravní funkcí přístavu, naplňují dle názoru ČR veškeré aspekty slučitelnosti, pro které jsou přístavní infrastruktura, nemobilní přístavní superstruktura a přístupová infrastruktura zařazeny do režimu blokové výjimky. Významné je i to, že v případě přijetí členským státem režimu veřejné investiční podpory na vnitrozemské přístavy, je velmi pravděpodobné, že tento režim podpory bude zahrnovat i mobilní přístavní superstrukturu, neboť předmětná mobilní přístavní zařízení neoddělitelně souvisí s dopravní funkcí přístavu (viz definiční bod 152). V této souvislosti je nesystémové, aby investiční podpora na vnitrozemské přístavy byla poskytnuta mimo režim oznámení Komisi podle čl. 108 odst. 3 smlouvy v souladu s právní úpravou blokové výjimky a část režimu podpory (mobilní zařízení) musela být oznámena Komisi, přičemž investice do mobilních i nemobilních (stavebních) zařízení přístavu slouží totožným cílům koordinace dopravy.

ČR tedy požaduje zahrnout mobilní zařízení do způsobilých nákladů dle čl. 56c.

S ohledem na to, že Česká republika je vnitrozemským státem, byla připomínka formulována ve vztahu k vnitrozemským přístavům. Výše uvedené nicméně lze vztáhnout i na přístavy námořní.

Připomínky/návrhy ke stávajícím ustanovením GBER, která nejsou dotčena revizí

Preamble

ČR by rovněž uvítala podrobnější komentář k čl. 56, který je postrádán v preambuli stávajícího GBER a jehož prostřednictvím může být poskytovatelům podpory mj. upřesněno, jakých typů infrastruktury se může tento článek týkat (uveden je pouze negativní výčet).

Čl. 1 odst. 4 písm. a) a b) – ze strany ČR je navrhována technická úprava v české verzi GBER spočívající v upřesnění, že je vyloučena podpora pro příjemce, vůči němuž byl vystaven inkasní příkaz, **pokud tento příkaz nebyl dosud splacen**. Na základě stávajícího znění je totiž vyloučena podpora podle GBER pro jakéhokoli příjemce, který musel vrátit v minulosti protiprávní neslučitelnou podporu, i přesto, že takto již učinil. Z jiných jazykových verzí (např. anglické) ovšem vyplývá, že má být vyloučena podpora pouze ve vztahu k příjemcům, kteří inkasní příkaz dosud nesplatili. Tato podmínka ve formulaci uvedené v české verzi GBER je

neodůvodněně rozdílná od jiných jazykových verzí (např. anglické a nemá žádnou oporu v judikatuře).

Čl. 2 bod 18 písm. a) a písm. b) – česká verze GBER obsahuje nesprávné vymezení podniku v obtížích pod body a) a b). Doporučujeme definici upravit takto: „v případě společnosti s ručením omezením (která není malým nebo středním podnikem, jehož existence nepřekračuje tři roky...“, resp. „... ručí za závazky společnosti (která není malým nebo středním podnikem, jehož existence nepřekračuje tři roky...“

Čl. 2 bod 140 – v definici „náročných audiovizuálních děl“ není jasné, co je myšleno „filmy, jejichž jediný originál existuje v jazyce členského státu s menší rozlohou, nízkým počtem obyvatel či omezenou jazykovou oblastí“. Navrhujeme toto upřesnit.

ČR považuje za vhodné doplnit vymezení pojmu „provozní ztráta“, který je klíčovou výchozí hodnotou pro omezení výše veřejné podpory v rámci různých kategorií podpory. Dále rovněž doplnit definici pojmu „státní podpora“ („State aid“), a to zejména ve vztahu k ustanovení čl. 8 GBER.

Čl. 2 neobsahuje definice pojmů, které se nacházejí (specificky pouze) v ustanovení čl. 56. ČR navrhuje tyto pojmy - z důvodu dosažení vyšší míry právní jistoty při aplikaci této kategorie podpory - doplnit (např. upřesnění, co se může za místní infrastrukturu konkrétně považovat – s ohledem na dosavadní interpretační praxi Evropské komise).

Čl. 4 odst. 1 písm. cc) – ČR požaduje sjednotit formulaci prahové hodnoty uvedené za slovem „nebo“ – v anglické verzi je uveden termín „total costs“, v české verzi je použito slovní spojení „část celkových nákladů“. Uvedená formulace je zavádějící, neboť není jasné, o jakou část celkových nákladů se jedná. ČR požaduje upřesnění či úpravu formulace.

Čl. 5 odst. 2 - s odkazem na interpretaci tohoto ustanovení podaného ze strany Evropské komise v rámci sítě ECN navrhuje ČR doplnit do první věty tohoto odstavce slovo „zejména“ (v anglické verzi „in particular“), aby bylo zřejmé, že výčet kategorií podpor uvedený v odst. 2 není taxativní. Tedy první větu změnit takto: „Za transparentní se považují zejména níže uvedené kategorie podpory“.

Čl. 6 odst. 5 písm. h) – zakládá nejasnost ve výkladu, zda dopadá i na režimy podpory audiovizuálních děl podle čl. 54. Doporučujeme proto vyjasnit v textu, zda motivační účinek není vyžadován u Podpory kultury a zachování kulturního dědictví podle oddílu 11, nebo výslovně vyloučit článek 54 v tomto ustanovení, pokud na článek 54 nedopadá.

Čl. 6 odst. 5 – ČR navrhuje doplnit písmeno „i) podpora na sportovní a multifunkční infrastrukturu“, kterým by se ustanovilo, že v případě podpory na sportovní a multifunkční infrastrukturu se nevyžaduje motivační účinek nebo se má zato, že podpora má motivační účinek. V případě, že výše požadovaná změna není akceptovatelná, požadujeme upřesnění

podmínek, za jakých je motivační účinek splněn u provozní podpory na sportovní a multifunkční rekreační infrastrukturu.

Čl. 11 písm. a) – v české verzi tohoto ustanovení je podmínka zaslat oznámení Evropské komisi ve stanovené lhůtě vázána na 20 pracovních dnů ode dne, kdy opatření nabylo účinnosti, přičemž v anglické verzi se tato lhůta vztahuje ke vstupu opatření **v platnost (entry into force)**. ČR požaduje vyjasnit okamžik začátku běhu lhůty.

Čl. 41, odst. 5 – Ustanovení by mělo být upraveno do souladu s výklady, které EK poskytla v dokumentu GBER – Frequently Asked Questions, body 174, 175 a 176, tedy že podporu dle čl. 41 je možné poskytnout také na rekonstrukce stávajících zařízení a v určitých případech je možno vyplatit podporu po zahájení provozu zařízení. Stávající znění ustanovení je matoucí.

Čl. 47, odst. 6 – ČR navrhuje zvážit možnost aplikace článku také na investice do recyklace a opětovného použití odpadu, které nejsou dokonalejší než současný stav techniky (state of art), ale jsou právě na úrovni state of art. Pravidla pro státní podporu by měla dle našeho názoru v širším měřítku umožňovat podporu recyklace odpadu jako nejekologičtějšího způsobu nakládání s odpadem.

Čl. 53 odst. 9 první věta – ČR navrhuje ve větě změnit pořadí způsobů, kterými je omezena maximální výše podpory, a to z důvodu významové návaznosti druhé věty na dříve uvedený způsob. Text ustanovení je ve stávající podobě zavádějící, neboť vede k výkladu, že i v případě uplatnění 70% míry je nutné od způsobilých nákladů odečítat výnosy. Věta je tedy navrhována ve znění: „Pokud jde o činnosti definované v odst. 2 písm. f), maximální výše podpory nepřesáhne buď 70 % způsobilých nákladů, nebo rozdíl mezi způsobilými náklady a diskontovanými výnosy z projektu.“

Čl. 53 odst. 9 druhá věta – za účelem významové návaznosti na větu první je navrhováno změnit pořadí slov následovně: „Výnosy se od způsobilých nákladů odečtou buď ex ante nebo uplatněním mechanismu zpětného vymáhání podpory.“

Čl. 56 odst. 3 druhá věta – s odkazem na názor Evropské komise, který byl českým orgánům několikrát v souvislosti s aplikací čl. 56 GBER prezentován, a za účelem právní jistoty, ČR požaduje upravit větu doplněním slova „podnikům“ následovně: „Cena účtovaná *podnikům* za užívání infrastruktury musí odpovídat ceně tržní.“

K doplňkovému požadavku Evropské komise na odhad administrativních úspor

Orgány ČR v současné době zpracovávají návrh programu na podporu na výstavbu a modernizaci vnitrozemských veřejných přístavů pro nákladní dopravu. V rámci tohoto opatření zamýšlejí do způsobilých nákladů zahrnout i mobilní zařízení související s dopravní funkcí přístavu a servisní centra, lodní výtahy, suché doky a oplocení přístavu (viz připomínky

výše). Pokud by tedy Evropská komise vyhověla výše uvedeným připomínkám týkajícím se rozšíření způsobilých nákladů v oblasti investiční podpory přístavní infrastruktury, nemuselo by být toto opatření Evropské komisi notifikováno. V opačném případě nicméně bude nutné k oznámení opatření přistoupit a k žádné administrativní úspoře nedorazí.