

Konzultace Evropské komise

State aid – draft Land and Multimodal Transport Guidelines (LMTG) and draft Transport Block Exemption Regulation (TBER)

České dráhy, a.s. (dále jen ČD) vnímají pozitivně příležitost poskytnout Evropské komisi informace připravovanému nařízení TBER. Nicméně ČD si dovolují upozornit na některé důležité výzvy, které Evropskou komisi čekají při hledání vhodného řešení pro všechny účastníky v dopravním sektoru.

Čl. 1 odst. 2 písm. k) TBER

Lze soudit, že účelem dovolené veřejné podpory není revidovat zásadu hospodárného nakládání veřejnými prostředky.

TBER by proto měla **po žadatelích o podporu požadovat maximální zefektivnění nákladovosti projektů**, kterých se podpora týká. Zejména v tom smyslu, že **žadatel bude povinen opatřovat si zboží nebo služby pro způsobilý projekt formou zadávacího řízení podle obecně závazné právní úpravy veřejných zakázek i v případě, že žadatel jinak není veřejným zadavatelem dle této právní úpravy.**

Do čl. 1 odst. 2 TBER se proto doplňuje nové písmeno k), které zní:

„k) podporu na nákup zboží nebo služeb pro realizaci projektu nebo činnosti, nepořizovaných zcela na základě smlouvy uzavřené podle směrnice EP a Rady 2014/25/EU o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES nebo podle směrnice EP a Rady 2014/24/EU o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES.“

Čl. 2 písm. u) TBER

Návrh TBER předpokládá podporovat komerční spoje v rámci osobní železniční dopravy, který se týká nové pravidelné osobní železniční dopravy mezi nejméně dvěma terminály, jež nebyly spojeny pravidelnou osobní dopravou nejméně pět let před zahájením provozování daného spoje a které jsou buď přeshraniční nebo spojují místa dosud přímo nespojenu a vzdálená minimálně 400 km.

Mohlo by být sporné, zda se míní absence jakékoliv dosavadní spojení terminálů nebo absence jen přímého spojení.

Navrhuje se proto toto znění čl. 2 písm. u) TBER“

„u) „novým komerčním spojem v rámci osobní železniční dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné osobní železniční dopravy mezi nejméně dvěma terminály, jež nebyly přímo, ani nepřímo spojeny pravidelnou osobní dopravou nejméně pět let před zahájením provozování daného spoje“.

Čl. 10 odst. 6 písm. b) bod i. TBER

Právě proto, že, jak bod. 15 preambule TBER uvádí, je **přeprava jednovozových nákladních zásilek** bez ohledu na překonanou vzdálenost méně zisková než výhradně silniční doprava, a to kvůli

nákladům na shromažďování a agregaci vozů různých zákazníků, **by tato přeprava měla být rovněž součástí blokové výjimky.**

V souladu se závěry bodu 3. preambule TBER totiž přeprava jednovozových nákladních zásilek odpovídá potřebám koordinace dopravy, resp. představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby v souladu s článkem 93 Smlouvy .

V souladu se závěry bodu 4. preambule TBER je přeprava jednovozových nákladních zásilek způsobilá představovat jedno z opatření, díky nimž budou všechny druhy dopravy udržitelnější, a aby podpořily přechod na udržitelnější druhy dopravy.

Přeprava jednovozových nákladních zásilek současně splňuje obecné podmínky pro uplatňování TBER uvedené v bodě 11. preambule TBER.

Protože jednovozové zásilky jsou, přinejmenším na první nebo poslední míli, zpravidla přepravovány po vlečkách, na které se vztahuje TBER a zpravidla se po určité překonané vzdálenosti svěřují s jinými zásilkami nebo se od nich odvěšují, takže po většinu přepravní trasy tvoří původně jednovozové zásilky vlak nákladní dopravy, na který se vztahuje TBER, **je podpora jednovozových zásilek způsobilá zefektivnit podporu vleček a vlaků nákladní dopravy podle TBER, resp. poskytne synergický efekt.**

Navíc, slova „(s výjimkou přepravy jednovozových zásilek);“, lze interpretovat dvojím vzájemně zcela rozdílným způsobem. A sice buď tak, že vzdálenost v rámci druhu dopravy, na který se podpora vztahuje, u přepravy jednovozových zásilek překročit 350 km může. A nebo tak, že se podpora na jednovozové zásilky vůbec nevztahuje.

Nejvíce nákladů na provozování jednovozové zásilky si přitom vyžádá manipulace do doby, než se stane součástí vlaku nákladní dopravy, který již není jednovozovou zásilkou, tedy manipulace související s přistavením drážního vozidla k terminálu, jeho naložením a přepravou na seřadovací nádraží.

Manipulace jednovozovou zásilkou do doby, než se stane součástí vlaku nákladní dopravy, zpravidla zdaleka nedosahuje 350 km.

Navrhujeme proto toto znění čl. 10 odst. 6 písm. b) bod i. TBER:

„i) 350 kilometrů u železniční dopravy (s výjimkou přepravy jednovozových zásilek, v jejichž případě podpora není omezena překonanou vzdáleností);“.