

Připomínky České republiky k návrhu pokynů pro pozemní a multimodální dopravu (LMTG) a nařízení Komise, kterým se v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy za slučitelné s vnitřním trhem (TBER)

1) POKYNY KE STÁTNÍ PODPOŘE PRO POZEMNÍ A MULTIMODÁLNÍ DOPRAVU

Část 1.2.3 Odvětví multimodální dopravy

- **odst. 34, věta první:** Tvzení, že „přestože se objem multimodální nákladní dopravy za posledních 30 let výrazně zvýšil, v EU stále převažuje silniční nákladní doprava“, považujeme za vhodné doprovodit stručným zdůvodněním tohoto stavu. Doporučujeme uvést, že tato doprava je nejvíce cenově dostupná, popřípadě, že rozhodujícím kritériem pro volbu druhu dopravy je cena, která je u silniční nákladní dopravy nejpříznivější.
- **odst. 35:** Na konci věty třetí v závorce doporučujeme pro jednoznačnost uvést, že se jedná o „vnitrozemskou vodní dopravu, námořní a železniční dopravu“, nikoli o vnitrozemskou vodní cestu.

Část 2.2, odst. 54

- písm. e)

Definice pojmu „kombinovaná doprava“ obsahuje pouze odkaz na podmínky uvedené v příslušné směrnici Rady (EU) 92/106/EHS. Za účelem zjednodušení a transparentnosti (jednotná interpretace) by bylo vítáno výslovné vymezení tohoto pojmu v pokynech.

- obecně: v navazujících upřesňujících podmínkách pro konkrétní podpory se dále operuje také s termínem "unimodal transport" (např. odst. 96) – do seznamu definic proto navrhuje doplnit definici i tohoto pojmu.

Část 4.1.1 – Motivační účinek; Přiměřenost podpory

Máme za to, že mechanismus určení přiměřenosti a motivačního účinku je v LMTG konstruován nepřiměřeně složitě, když se dle bodů 69 až 74 vyžaduje srovnání čistých dodatečných nákladů nezbytných ke splnění cíle opatření podpory a hypotetického srovnávacího scénáře bez podpory. Upozorňujeme, že hypotetický scénář může být složitý ke zpracování, zavádějící a nepřesný, a jak příjemce podpory, tak členský stát může tento postup vystavit riziku chybného určení výše podpory.

Část 4.1.4, odst. 82

Anglická verze návrhu: Na konci textu před odrážkami se nadbytečně uvádí spojení „the following“:

„To reduce negative effects of aid by ensuring that competitors have access to relevant information about supported activities, the Member State concerned must ensure that the following information is published in the Commission’s transparency award module (108) or on a comprehensive State aid website, at national or regional level the following“

Část 4.2.1.2 Podpora na zavedení nových komerčních spojů, odst. 107 písm. a)

Požadujeme vyjasnit, zda „dopravním terminálem“ („transport terminal“) může být i železniční zastávka s ohledem na to, že definiční ustanovení daný pojem neobsahuje.

Část 4.2.2.1 odst. 140

Ustanovení rozumíme tak, že provoz zařízení může zajišťovat podnik, který je navázán na vlastníka tohoto zařízení, jen v případě, že jeho nabídka uspěje (zvíťzí) v tendru splňujícím podmínky popsané v ustanovení. Pouhá jeho účast v tendru není dostatečná. Je toto chápání správné?

- odst. 174 písm. b)

Na základě předchozího projednání obdobné věci v osobní železniční dopravě se zástupci DG COMP v roce 2014 by mělo být vozidlo původním dopravcem nabídnuto za účetní hodnotu vyčíslenou na konci trvání smlouvy o závazku veřejné služby (PSO), přičemž tato hodnota je odvozena toliko z výše vlastních prostředků vložených původním dopravcem do pořízení vozidla (tj. účetní hodnota odpovídá výši části ceny skutečně zaplacené dopravcem z jeho vlastních prostředků, která je snížena o odpisy k této části ceny příslušné; jakékoli příspěvky veřejného původu jsou odečteny). V jiném případě nelze zcela vyloučit existenci výhody na straně původního dopravce.

Máme dále za to, že v případě, kdy nedojde k plnění ze záruky na pořízení vozidel podle těchto pokynů (ačkoli je záruka sjednána), nemusí původní (odstupující) dopravce tuto záruku při vyčíslení účetní hodnoty vozidla jakkoli zohledňovat (tj. účetní hodnotu ponížít).

Prosíme případně o korekci názoru a odkaz na relevantní rozhodovací praxi.

Část 9 odst. 259

S ohledem na povahu návrhu, kterým dochází k zásadní změně původního předpisu co do obsahu i rozsahu, za účelem zachování jednotného postupu ze strany Evropské komise (viz Pokyny pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky na rok 2022, u kterých byla lhůta pro provedení vhodných opatření, tj. uvedení stávajících programů do souladu s novými pokyny, stanovena na 22 měsíců, tj. bezmála dva roky od zveřejnění předpisu v Úředním věstníku) a s ohledem na předpokládané schválení návrhu (ne dříve než polovina roku 2025), navrhujeme termín, do kterého je třeba uvést stávající programy do souladu s LMTG, stanovit alespoň na 30. 6. 2027.

Příloha II, poznámka pod čarou 211

Nerozumíme vysvětlivce, která odkazuje na část 3 pokynů. Informace ve zmíněné části nejeví žádnou souvislost s „Odkazem na opatření podpory“, ke kterému se poznámka pod čarou vztahuje.

Domníváme se, že „Odkazem na opatření“ se může rozumět číslo přidělené případu Evropskou komisí po jeho zaevidování v systému SANI. Pokud tomu tak není, prosíme o vysvětlení textu v poznámce pod čarou, popř. o jeho úpravu tak, aby text dával smysl.

2) NAŘÍZENÍ KOMISE, KTERÝM SE V SOULADU S ČLÁNKY 93, 107 A 108 SMLOUVY PROHLAŠUJÍ URČITÉ KATEGORIE PODPORY V ODVĚTVĚ ŽELEZNIČNÍ, VNITROZEMSKÉ VODNÍ A MULTIMODÁLNÍ DOPRAVY ZA SLUČITELNÉ S VNITŘNÍM TRHEM

Obecně: Doporučujeme sjednotit terminologii a definiční aparát s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (dále jen „nařízení TEN-T“) tak, aby nedocházelo k případným interpretačním nejasnostem. Například čl. 36 nařízení TEN-T rozděluje „multimodal freight terminal“ na několik kategorií a současně ho v čl. 3 bodu 12 tohoto nařízení definuje. Čl. 2 písm. z) TBER definuje „rail and/or inland waterways multimodal freight terminal“ mírně odlišným způsobem.

Preamble, bod 34

Podle tohoto ustanovení by k zajištění transparentnosti měly členské státy vytvořit na regionální nebo celostátní úrovni souhrnné internetové stránky věnované státní podpoře.

Návrh textu je shodný s původním ustanovením bodu 27 preambule nařízení Komise (EU) č. 651/2014 (dále jen „GBER“). Je ovšem namístě vyjasnit, že navazující ustanovení (čl. 9 odst. 1 GBER) bylo změněno nařízením Komise (EU) 2023/1315 ze dne 23. června 2023 v tom smyslu, že „dotčený členský stát zajistí, aby se příslušné informace zveřejnily v modulu Komise pro transparentnost státní podpory nebo na souhrnných internetových stránkách věnovaných státní podpoře na celostátní nebo regionální úrovni. Podle platného znění GBER si tedy mohou členské státy zvolit prostor pro zveřejnění povinných informací.

Rovněž v návrhu pokynů ke státní podpoře pro pozemní a multimodální dopravu (LMTG) (odst. 82) je v souvislosti s transparentností umožněno členským státům zveřejnit informace o podporovaných činnostech v modulu Komise pro transparentnost státní podpory (TAM) nebo na internetových stránkách obsahujících komplexní informace o státní podpoře na vnitrostátní nebo regionální úrovni.

Za účelem jednotného postupu a zajištění souladu s předpisy v oblasti veřejné podpory navrhujeme ustanovení upravit – doplnit o možnost pro členské státy použít modul Komise pro transparentnost státní podpory (TAM).

Čl. 1 písm. c)

Návrh ustanovení zní: „režimy investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu, železničních zařízení nebo zařízení vnitrozemské vodní dopravy a režimy investiční podpory ad hoc i investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu terminálů pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní nákladní dopravu;“.

Ad hoc podporou je podpora poskytovaná mimo režim (srov. čl. 2 písm. b) návrhu TBER), zde uváděné spojení tedy nedává smysl – zřejmě se jedná o nepřesný překlad (v EN verzi je znění: „both ad hoc investment aid and investment aid schemes“).

Prosíme tedy o příslušnou opravu textu či vyjasnění, zda jsou přípustné v této kategorii pouze režimy podpory.

Obecně k čl. 2

Navrhujeme doplnit definici pojmu "terminál" u všech definic týkajících se nových komerčních spojů (tento pojem je zásadní pro ověření splnění definice).

Čl. 2, písm. n)

Definice není v různých jazykových verzích jednotná (praxi ČR odpovídá nejlépe definice v SK verzi).

Navíc se zdá, že v české verzi není text úplný:

„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

Návrh na doplnění:

„intermodální dopravou“ se rozumí přeprava zboží (v jedné a téže nákladové jednotce nebo vozidle) **dvěma a více** po sobě jdoucími druhy dopravy bez manipulace se samotným zbožím při změně druhu dopravy“.

Čl. 2 písm. y)

Návrh ustanovení zní: „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 veřejnou železniční síť a která se nepovažuje za zařízení služeb podle přílohy II směrnice 2012/34/EU, jakož i jakákoli vyhrazená infrastruktura sloužící **této** soukromě vlastněné a provozované části železniční infrastruktury“.

Ve srovnání s definicemi v jiných jazykových verzích je v CZ znění **zvýrazněná část věty** vztažena pouze k části infrastruktury vymezené v první části definice. U jiných jazykových verzí jde ve druhé části věty o **jakoukoli** soukromě vlastněnou a provozovanou část železniční infrastruktury.

Požadujeme proto příslušnou úpravu textu odpovídající definicím v jiných jazykových verzích.

Čl. 2 písm. ii)

Návrh ustanovení zní: „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“.

Požadujeme zvýrazněnou část věty oddělit z obou stran čárkami, podobně jako v jiných jazykových verzích (EN, SK), aby se tak poslední část věty vztahovala pouze k silniční dopravě, a nikoli ke všem dopravním způsobům uvedeným ve výčtu.

Při zachování ve stávajícím znění (bez oddělení slovního spojení interpunkcí) dává text podle našeho názoru odlišný význam.

Čl. 9 odst. 1

Návrh ustanovení zní:

„Dotyčný členský stát zajistí, aby se **na souhrnné internetové stránce věnované státní podpoře na celostátní nebo regionální úrovni** zveřejnily (...)“.

Viz připomínka výše k bodu 34 preambule (ne-využitelnost TAM, srovnání s odst. 82 návrhu LMTG).

Za účelem jednotného postupu a zajištění souladu s předpisy v oblasti veřejné podpory navrhujeme ustanovení upravit – doplnit o možnost pro členské státy použít modul Komise pro transparentnost státní podpory (TAM).

Čl. 9 odst. 4:

Návrh ustanovení zní:

„Úplné znění režimu podpory nebo podpory ad hoc uvedené v odstavci 1 musí obsahovat zejména výslovný odkaz na toto nařízení, s uvedením jeho názvu a odkazu na jeho vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie, a na zvláštní ustanovení kapitoly II, kterých se **daný režim podpory** týká, nebo v příslušném případě na vnitrostátní právní předpis, který zajišťuje dodržování příslušných ustanovení tohoto nařízení. Znění režimu podpory nebo podpory ad hoc je doplněno o prováděcí ustanovení a o změny.“

Máme tedy za to, že **v případě podpory ad hoc se požaduje jen výslovný odkaz na TBER** (povinnost uvést odkaz na ustanovení kapitoly II, příp. na vnitrostátní předpis se týká jen režimů podpory).

Prosíme případně o korekci tohoto výkladu.

Dále žádáme o upřesnění, jakým způsobem má být u režimu podpory splněna povinnost spočívající v uvedení odkazu na zvláštní ustanovení kapitoly II – postačuje např. uvést pouze označení příslušné kapitoly, která upravuje podmínky režimu podpory?

Čl. 11 odst. 3

Je období jednoho roku, které se uvádí v návrhu ustanovení, míněno jako rok kalendářní nebo období 12 měsíců?

V druhém případě prosíme o upřesnění, od jakého okamžiku začíná doba plynout (ode dne poskytnutí podpory, tj. od přiznání nároku příjemci na podporu?).

Čl. 11 odst. 3 a 4

Požadujeme vyjasnit vztah mezi čl. 11 odst. 3 a 4, kdy jsou způsobilými náklady provozní ztráty vzniklé po dobu nejvýše pěti let, kdy příjemce začne nový spoj provozovat, ale dotace je možné vyplácet během období nejvýše jednoho roku. Není zcela jasné, jestli lze dotaci vyplácet po skončení tohoto pětiletého období nebo v jeho průběhu.

Čl. 11 odst. 5

Návrh ustanovení zní:

„Pro účely tohoto článku se provozními ztrátami rozumí záporný rozdíl mezi příjmy a provozními náklady vzniklými v souvislosti s daným spojem, jakož i provozními náklady na práce týkající se zavedení nového komerčního spoje **a předchozí související náklady**. Intenzita podpory nesmí přesáhnout v prvním roce 80 % způsobilých nákladů, ve druhém roce 70 % způsobilých nákladů, ve třetím roce 60 % způsobilých nákladů, ve čtvrtém roce 50 % způsobilých nákladů a v pátém roce 40 % způsobilých nákladů.“

Z tvaru spojení "předchozí související náklady" není zřejmé, k čemu se toto spojení v textu ustanovení váže. Mají-li být předchozí související náklady zohledněny při určování provozních ztrát, pak by spojení mělo být uvedeno ve tvaru „předchozími souvisejícími náklady“.

Navíc, ve srovnání s jinými jazykovými verzemi návrhu TBER (SK, EN), kde jde o náklady na práce související se zavedením nového komerčního spojení a předcházející tomuto zavedení, se jeví, že je zde vymezení širší a zahrnuje kromě nákladů na práce i veškeré předchozí související náklady.

Prosíme tedy o korekci překladu, nebo o potvrzení, že „předchozí související náklady“ se nemusí vázat jen na práce související s a předcházející zavedení spoje, a dále, že se jedná o náklady, které se odečítají od příjmů „vzniklých v souvislosti s daným spojem“.

Čl. 12 odst. 8

Návrh ustanovení zní:

„Jakákoli koncese nebo jiné pověření třetí strany k výstavbě, modernizaci, provozování nebo pronájmu podporovaného zařízení se uděluje podle **zásad hospodářské soutěže**, transparentnosti, nediskriminace a bezpodmínečnosti.“

Při překladu zřejmě došlo k záměně slova „soutěžní“ (konkurenční) a „hospodářská soutěž“. Prosíme o korekci překladu spojení zvýrazněného v textu (srov. sdělení Komise o pojmu státní podpora (viz kap. 4.2.3.1)).

Čl. 13 odst. 3

Za účelem vyjasnění prosíme o doplnění definice zde zmíněného „vyhrazeného uživatele“ (dedicated user) do pojmů v čl. 2 TBER.

Čl. 20 odst. 5

Návrh ustanovení zní:

„Návrh plánu hodnocení musí být v souladu se **společnou metodikou** hodnocení státní podpory, kterou přijala Komise. Členské státy zveřejní plán hodnocení schválený Komisí.“

Uvítali bychom doplnění odkazu, pod kterým je „společná metodika“ dostupná pro členské státy.

Příloha IV

V první větě prvního odstavce se uvádí:

„Pro účely zveřejňování informací podle článku 7 jsou členské státy povinny zřídit souhrnné internetové stránky věnované státní podpoře tak, aby byl k těmto informacím umožněn snadný přístup (...).“

Domníváme se, že správně má být uvedeno „článku 9“.

* * *

Doplňující dotaz/návrh:

Uvítali bychom, kdyby Evropská komise zpracovala praktického průvodce TBER, popř. alespoň vytvořila zvláštní složku na eWIKI pro dotazy týkající se TBER a LMTG.