



EVROPSKÁ KOMISE

Brusel, 16.7.2021
C(2021)5428 final

SENSITIVE* : *COMP Operations*

Státní podpora SA.62018 (2021/N) – Česko
Podpora provozovatelů železniční nákladní dopravy využívajících elektrickou trakci

Vaše Excellence,

1. POSTUP

- 1) V návaznosti na kontakty před oznámením¹ oznámily české orgány dne 22. června 2021 Komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) režim podpory na podporu provozovatelů železniční nákladní dopravy využívajících elektrickou trakci v Česku (dále jen „režim“ nebo „opatření“).

2. POPIS OPATŘENÍ

2.1. Cíl a hlavní charakteristiky

- 2) Cílem opatření je přispět ke koordinaci dopravy v Česku zajištěním větší integrace železniční nákladní dopravy do multimodálních dopravních řetězců a podporou přechodu nákladní dopravy ze silnice na železnici, což je způsob dopravy šetrnější k životnímu prostředí. Dále je cílem režimu podporovat provozování služeb nákladní železniční dopravy s využitím elektrické trakce na rozdíl od nezávislé (dieselové) trakce.

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions: <https://europa.eu/db43PX>

¹ Česko opatření předběžně oznámilo dne 18. února 2021. Dne 9. března, 26. března a 12. května 2021 zaslaly útvary Komise žádosti o informace a obdržely od Česka odpovědi ve dnech 23. března, 15. dubna a 20. května 2021.

Jeho Excellence Jakub KULHÁNEK
Ministr zahraničních věcí České republiky
Loretánské náměstí 5
118 00 Praha 1
Česká republika

- 3) Česká republika uvádí, že opatření je v souladu s vnitrostátními a unijními cíli politiky v oblasti klimatu, pokud jde o přechod na železniční dopravu² a další elektrifikaci železniční dopravy³. Podle českých orgánů přispěje režim k dosažení cílů udržitelného rozvoje v oblasti nákladní dopravy v Česku a sníží negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.
- 4) Konkrétně Česko uvádí, že na základě studie vypracované konzultantem EGÚ Brno za přispění Ministerstva dopravy České republiky⁴ (dále jen „studie EGÚ Brno“) by i minimální přechod na elektrickou železniční dopravu měl významný pozitivní dopad, pokud jde o snížení externích nákladů a úspory ve spotřebě energie. Studie EGÚ Brno rovněž ukazuje, že podíl plateb spojených s poplatkem za obnovitelné zdroje energie na celkových nákladech na elektrický pohon na železnici je v Česku vyšší než v sousedních zemích, což znevýhodňuje železniční podniky působící v Česku oproti provozovatelům železniční dopravy, kteří působí v sousedních zemích, i oproti provozovatelům silniční dopravy.
- 5) Podle českých orgánů se znevýhodnění provozovatelů železniční nákladní dopravy oproti provozovatelům silniční dopravy v Česku v posledních letech zvýšilo, mimo jiné v důsledku růstu cen emisních povolenek, které jsou zahrnuty do celkové ceny trakčního proudu, zejména prostřednictvím poplatku za obnovitelné zdroje energie. Tento poplatek je součástí plateb, které hradí provozovatelé železniční nákladní dopravy ve prospěch provozovatele železniční infrastruktury (Správy železnic) za spotřebovanou elektřinu. Tato situace vedla k poklesu železniční dopravy a přesunu části objemu dopravy na silnici, což je v rozporu s výše uvedenými cíli politiky Unie a České republiky v oblasti klimatu 3. bod odůvodnění).
- 6) S cílem čelit těmto obtížím a motivovat k přechodu na železniční nákladní dopravu využívající elektřinu zbaví toto opatření provozovatele nákladních vlaků poháněných elektrickou trakcí nákladů, které odpovídají poplatku za obnovitelné zdroje energie.

2.2. Vnitrostátní právní základ

- 7) Vnitrostátním právním základem režimu bude akt, kterým se stanoví podmínky poskytnutí podpory a který vydá ministerstvo dopravy v souladu s příslušnými českými předpisy pro použití veřejných financí⁵. Tento akt bude zveřejněn na

² Viz zejména sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“, 11.12.2019, COM(2019) 640 final, jehož oddíl 2.1.5 obsahuje jako prioritu přesun podstatné části podílu dnešní silniční nákladní dopravy (75 %) na železnici a vnitrozemské vodní cesty.

³ Viz bod 19 sdělení Komise „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, 9.12.2020, COM(2020) 789 final.

⁴ „Analýza variant rozvoje osobní a nákladní železniční dopravy s ohledem na ekonomiku a životní prostředí – studie nákladů a benefitů variant rozvoje dopravy v ČR“, EGÚ Brno, září 2018. České orgány předložily studii spolu s oznámením a uvedly, že studie je k dispozici na vyžádání u ministerstva dopravy, a to v souladu s vnitrostátními předpisy o volném přístupu k informacím.

⁵ Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 560/2006 Sb., o účasti státního rozpočtu na financování programů reprodukce majetku, ve znění pozdějších předpisů.

internetových stránkách ministerstva dopravy spolu s výzvou k podávání žádostí o podporu.

- 8) České orgány potvrdily, že v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU nebyl akt uvedený v 7. bodě odůvodnění dosud přijat, a dále se zavázaly, že opatření nevstoupí v účinnost před oznámením konečného schválení ze strany Komise.

2.3. Příjemci

- 9) Způsobilými příjemci jsou železniční podniky, které poskytují služby nákladní dopravy a provozují vozidla poháněná elektrickou trakcí, včetně bateriové trakce. Režim mohou využívat pouze podniky, které jsou oprávněné k provozování železniční dopravy a splňují příslušné bezpečnostní požadavky.

2.4. Doba trvání a rozpočet

- 10) České orgány tvrdí, že režim bude proveden až po zveřejnění aktu uvedeného v 7. bodě odůvodnění. České orgány předpokládají, že tento akt bude přijat v měsíci následujícím po měsíci, v němž bylo oznámeno schválení ze strany Komise.
- 11) V rámci režimu bude zveřejněno celkem pět ročních výzev k podávání žádostí o podporu. U každé z těchto pěti ročních výzev k podávání žádostí o podporu bude výše podpory vypočtena na základě částek poplatku za obnovitelné zdroje energie účtovaných provozovatelem železniční infrastruktury a splatných ze strany způsobilých provozovatelů v průběhu předchozího kalendářního roku⁶.
- 12) Celkový rozpočet činí 1 150 milionů Kč (přibližně 45 milionů EUR) s ročním rozpočtem ve výši 230 milionů Kč (přibližně 9 milionů EUR). Režim je financován ze státního rozpočtu.

2.5. Forma, způsobilé náklady a intenzita podpory

- 13) Podpora bude poskytována ve formě přímých dotací udělovaných každoročně jako náhrada za poplatek za obnovitelné zdroje energie, který mají hradit způsobilí provozovatelé.
- 14) Způsobilé náklady odpovídají podílu externích nákladů, kterým se železniční doprava může ve srovnání se silniční dopravou vyhnout.
- 15) Studie EGÚ Brno, kterou Česko předložilo v souvislosti s tímto oznámením, obsahuje údaje týkající se externích nákladů železniční a silniční dopravy a výpočty těchto nákladů. Podle studie EGÚ Brno odpovídají externality vytvářené železniční nákladní dopravou 577 Kč na 1 000 tunokilometrů (553 Kč na 1 000 tunokilometrů, pokud se berou v úvahu pouze elektrické vlaky), zatímco silniční nákladní doprava vytváří externí náklady ve výši 2 801 Kč na 1 000 tunokilometrů (těžká užitková vozidla) a 18 892 Kč na 1 000 tunokilometrů (lehká užitková vozidla). České orgány uvádí, že tyto údaje vycházejí z cenových úrovní z roku 2012, jelikož železniční podniky pravidelně nesledují a nevykazují

⁶ Například výzva k podávání žádostí o podporu v roce 2021 bude založena na poplatcích účtovaných a splatných za kalendářní rok 2020, výzva v roce 2022 bude založena na poplatcích účtovaných a splatných za rok 2021 a tak dále za každý rok v rámci daného pětiletého období.

externí náklady vzniklé v důsledku jejich přepravních operací (a nejsou k tomu ze zákona povinny).

- 16) Česko dále odkazuje na výpočty uvedené v nejnovější verzi Příručky pro externí náklady na dopravu vydané Komisí (dále jen „příručka Komise“)⁷, které vycházejí z údajů za rok 2016. Na základě příručky Komise činí externí náklady: i) 13,6 miliardy EUR ročně neboli 4,4 procentu na tunokilometr u silniční nákladní dopravy (těžká nákladní vozidla) a ii) 0,40 miliardy EUR ročně neboli 1,2 procentu na tunokilometr u železniční nákladní dopravy. Rozdíly v externích nákladech tedy činí přibližně 13,2 miliardy EUR ročně neboli 3,2 procentu na tunokilometr.
- 17) České orgány tvrdí, že částky podpory budou respektovat prahové hodnoty stanovené v bodě 107 písm. b) pokynů pro železnice⁸, tj. 30 % celkových nákladů železniční dopravy a 50 % způsobilých nákladů.
- 18) Za prvé, poplatek za obnovitelné zdroje energie (viz 5. bod odůvodnění) představuje přibližně 10 % přímých provozních nákladů spojených s provozováním nákladního elektrického vlaku v Česku. Tento odhad vychází ze studie EGÚ Brno, která analyzuje přímé provozní náklady tří různých železničních tras⁹ a vyvozuje závěr, že u každé z těchto tras činí podíl poplatku za obnovitelné zdroje energie přibližně 10 % přímých provozních nákladů. Přímé provozní náklady neobsahují náklady spojené s poplatky za používání železniční infrastruktury. Výše těchto poplatků závisí na délce cesty a typu použitého vlaku a tyto poplatky představují pro provozovatele železniční dopravy další významnou nákladovou položku. Pokud se proto přičtou náklady na poplatky za infrastrukturu, byl by podíl poplatku za obnovitelné zdroje energie na celkových produkčních nákladech provozovatelů železniční nákladní dopravy ve skutečnosti nižší než 10 %.
- 19) Za druhé, oznámený roční rozpočet podpory ve výši 230 milionů Kč (přibližně 9 milionů EUR neboli 0,06 procentu na tunokilometr¹⁰) zůstává výrazně pod 50 % způsobilých nákladů, tj. přibližně 6,6 miliardy EUR ročně neboli 1,6 procentu na tunokilometr na základě příručky Komise (viz 16. bod odůvodnění). Vezmou-li se v úvahu příslušné údaje ve studii EGÚ Brno, tj. rozdíly v externích nákladech mezi železniční nákladní dopravou (577 Kč na 1 000 tunokilometrů) a těžkými nákladními vozidly (2 801 Kč na 1 000 tunokilometrů)¹¹, činí způsobilé

⁷ Evropská komise, „Příručka pro externí náklady na dopravu“, verze 2019 1.1, Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, leden 2019, k dispozici na adrese <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>.

⁸ Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

⁹ Jedná se o dvě mezinárodní trasy mezi Českem a Německem (Česká Třebová–Hamburk a Brno–Rostock) a jednu vnitrostátní trasu (Karlovy Vary–Prostějov). České orgány se domnívají, že náklady spojené s těmito trasami jsou dostatečně reprezentativní pro průměrné přímé náklady na provozování nákladních vlaků v Česku, neboť zahrnují dvě nejrušnější mezinárodní trasy a vnitrostátní trasu vedoucí napříč celým územím Česka.

¹⁰ Tato částka se získá vydělením roční částky podpory ve výši přibližně 9 milionů EUR velikostí dopravní výkonnosti za rok 2019, která podle českých orgánů činila 16 180 000 000 tunokilometrů.

¹¹ Těžká užitková vozidla nebo těžká nákladní vozidla jsou vozidla o celkové hmotnosti nad 3 500 kg (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_g

náklady 2 224 Kč na 1 000 tunokilometrů, tj. 8,8 procentu na tunokilometr. Částka podpory ve výši 0,06 procentu na tunokilometr tedy zůstává dle studie EGÚ Brno výrazně pod 50 % způsobilých nákladů (4,4 procentu na tunokilometr).

2.6. Postup podávání žádostí o podporu

- 20) Jak je uvedeno v 11. bodě odůvodnění, každý rok mohou způsobilí příjemci předložit žádost o podporu ve formě náhrady za poplatek za obnovitelné zdroje energie, který byl splatný a byl uhrazen v průběhu předchozího kalendářního roku. Ministerstvo dopravy vydá pro každou úspěšnou žádost rozhodnutí o poskytnutí podpory, v němž budou podrobně uvedeny podmínky pro poskytnutí podpory v souladu s aktem uvedeným v 7. bodě odůvodnění a roční výzvou k podávání žádostí o podporu. Tato jednotlivá rozhodnutí budou uvádět zejména příjemce dotace, jeho sídlo, výši dotace, bankovní spojení příjemce, podmínky pro použití dotace a podrobnosti týkající se dodržování kontrolních mechanismů stanovených ministerstvem dopravy. Kromě toho budou žadatelé v době podání individuální žádosti o podporu v rámci režimu povinni poskytnout a schválit zveřejnění informací o poskytnuté podpoře a jejích příjemcích. Ministerstvo dopravy proto zveřejní na svých internetových stránkách příslušné informace o všech jednotlivých poskytnutých podporách v rámci režimu.

2.7. Kumulace a sledování režimu

- 21) České orgány uvádějí, že podpora v rámci režimu nebude kumulována s jinými formami veřejného financování z vnitrostátních zdrojů nebo ze zdrojů Unie, které pokrývají tytéž způsobilé náklady. V každém případě budou dodrženy intenzity podpory stanovené v pokynech pro železnice.
- 22) České orgány se zavázaly: i) každoročně předkládat Komisi zprávy podle článku 26 nařízení Rady (EU) 2015/1589¹² a ii) uchovávat po dobu alespoň deseti let ode dne poskytnutí podpory podrobné záznamy obsahující informace a podklady nezbytné k posouzení, zda jsou splněny všechny podmínky slučitelnosti, a poskytnout je Komisi na základě písemné žádosti do dvaceti pracovních dnů nebo v delší lhůtě, která může být stanovena v žádosti.

3. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

3.1. Existence podpory

- 23) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU „*[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, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem*“.

[oods_vehicles_en](#)). Naproti tomu lehká užitková vozidla mají celkovou hmotnost nižší než 3 500 kg a vzhledem k této omezené nosnosti konkurují nákladním vlakům pouze částečně.

¹² 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).

- 24) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU jsou kumulativní. Aby tedy opatření představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky. Opatření musí:
- a) být poskytnuto státem nebo ze státních prostředků;
 - b) zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby;
 - c) narušovat hospodářskou soutěž nebo hrozit narušením hospodářské soutěže a
 - d) ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

3.1.1. Hospodářská činnost a pojem podnik

- 25) Pojem „podnik“ označuje jakoukoli jednotku, která vykonává hospodářskou činnost, nezávisle na právním postavení této jednotky a způsobu jejího financování. Hospodářskou činností se rozumí jakákoli činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na daném trhu.
- 26) Vzhledem k tomu, že cílem opatření je podpora železničních podniků, které splňují podmínky uvedené v 9. bodě odůvodnění, jsou dotčenými příjemci podniky, jež vykonávají hospodářskou činnost.

3.1.2. Selektivní výhoda

- 27) Oznámené opatření přináší výhodu železničním podnikům, které poskytují služby nákladní dopravy, oproti podnikům, které poskytují jiné druhy nákladní dopravy (například silniční nákladní dopravu), které nedostávají podporu na snížení externích nákladů. Výhoda je navíc poskytována pouze železničním podnikům, které provozují vozidla poháněná elektrickou trakcí, včetně bateriové trakce (viz 2. a 9. bod odůvodnění).
- 28) Opatření poskytuje výhodu pouze určitým podnikům působícím v konkrétních segmentech dopravního trhu (železniční nákladní doprava založená na elektrické trakci). Opatření je proto selektivní povahy.

3.1.3. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- 29) Opatření je poskytováno ze státních prostředků, neboť je financováno z českého státního rozpočtu (viz 12. bod odůvodnění). Lze je přičíst státu, neboť je poskytuje ministerstvo dopravy (viz 7. a 20. bod odůvodnění).

3.1.4. Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy

- 30) K tomu, aby určité opatření narušovalo hospodářskou soutěž, je podle ustálené judikatury¹³ dostačující, aby příjemce podpory s ostatními podniky soutěžil na liberalizovaných trzích.

¹³ Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, EU:T:1998:77, bod 50.

- 31) Komise poznamenává, že pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn.
- 32) Jelikož se opatření týká liberalizovaného trhu (tj. trhu železniční nákladní dopravy)¹⁴, Komise se domnívá, že může narušit hospodářskou soutěž a mít vliv na obchod uvnitř EU.

3.1.5. Závěr o existenci podpory

- 33) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že oznámené opatření představuje státní podporu.

3.2. Zákonnost podpory

- 34) Oznámením opatření před jeho uvedením v účinnost splnily české orgány své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

3.3. Slučitelnost podpory

- 35) Článek 93 SFEU uvádí, že „[s]e Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“.
- 36) V tomto ohledu Komise poznamenává, že opatření ke koordinaci dopravy mohou být nutná, pokud určité druhy dopravy nenesou náklady spojené s negativními externalitami, které představují pro společnost. Železniční doprava vytváří méně negativních externalit než silniční doprava, pokud jde o náklady na nehody a znečištění, hluk, změny klimatu nebo přetížení dopravy. Obecně má tento druh dopravy značnou volnou kapacitu, a může proto hrát roli při přesunu dopravy z přetížených částí silničních sítí.
- 37) V této souvislosti Komise posoudila oznámený režim na základě oddílu 6 pokynů pro železnice (Podpory na koordinaci dopravy), zejména jeho pododdílu 6.3 (Kritéria pro podpory na využívání železničních infrastruktur, na snížení externích nákladů a na interoperabilitu).
- 38) Podle bodu 95 pokynů pro železnice podpory, které odpovídají potřebě koordinace dopravy, je v zásadě nutné považovat za slučitelné se SFEU. Bod 96 pokynů pro železnice stanoví, že aby bylo možné určitou podporu považovat za „odpovídající potřebě“ koordinovat dopravu, musí být potřebná a přiměřená z hlediska stanoveného cíle. Mimo jiné nesmí narušení hospodářské soutěže, které s sebou podpora přináší, poškodit obecné zájmy Evropské unie. Podle bodu 97

¹⁴ V návaznosti na první vlny liberalizace na počátku 90. let 20. století a v prvním desetiletí 21. století 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), stanovila právo přístupu železničních podniků, pokud jde o tyto druhy služeb: služby mezinárodní nákladní dopravy od 1. ledna 2006; všechny druhy služeb nákladní dopravy (vnitrostátní a mezinárodní) od 1. ledna 2007. V důsledku toho se trh železniční nákladní dopravy otevřel hospodářské soutěži od 15. března 2003 v rámci transevropské železniční nákladní sítě, od 1. ledna 2006 pro mezinárodní nákladní dopravu v rámci celé sítě a od 1. ledna 2007 pro kobotáž v železniční nákladní dopravě. Má se tedy za to, že železniční nákladní doprava byla od 1. ledna 2007 plně liberalizována na úrovni Unie jak v případě vnitrostátních, tak mezinárodních služeb.

pokynů pro železnice musí být režim podpory omezen nanejvýš na dobu 5 let, což Komisi umožňuje podporu přezkoumat s ohledem na dosažené výsledky a případně povolit její prodloužení.

- 39) Podle bodu 98 pokynů pro železnice mohou mít podpory odpovídající potřebě koordinovat dopravu několik podob, včetně podpory na snížení externích nákladů, která má podpořit přechod na železniční dopravu, protože v porovnání s jinými druhy dopravy, jako je třeba doprava silniční, v její souvislosti vzniká méně externích nákladů.

3.3.1. *Existence úspor externích nákladů*

- 40) Odvětví dopravy s sebou nese velké negativní externality, například uživatelům (přetížení) nebo celé společnosti (znečištění). Tyto externality lze jen obtížně zohlednit, zejména kvůli omezením, která jsou neodmyslitelně spjata se zahrnutím externích nákladů do systémů stanovování cen za přístup k dopravní infrastruktuře. V důsledku toho mohou existovat rozdíly mezi různými druhy dopravy, které může být vhodné napravit prostřednictvím veřejné podpory pro ty druhy dopravy, které vedou k nejnižším externím nákladům.
- 41) Pokyny pro železnice v bodě 103 stanoví, že „[p]okud jde o podpory na snížení externích nákladů, představuje způsobilé náklady ta část externích nákladů, již železniční doprava na rozdíl od konkurenčních druhů dopravy umožňuje zabránit“.
- 42) Bod 105 pokynů pro železnice stanoví, že členské státy musí dodat průhlednou, odůvodněnou a kvantifikovanou srovnávací analýzu nákladů mezi železniční dopravou a jejími alternativními volbami založenými na ostatních druzích dopravy. Použitá metodika a provedené výpočty musí být veřejně k dispozici.
- 43) Za účelem posouzení způsobilých nákladů na dotčené opatření předložilo Česko Komisi studii EGÚ Brno zmíněnou ve 4. a 15. bodě odůvodnění. České orgány rovněž odkazovaly na příručku Komise (viz 16. bod odůvodnění).
- 44) Česko se domnívá, že vzhledem k tomu, že železniční nákladní doprava konkuruje především silniční nákladní dopravě, musí být externí náklady vzniklé v odvětví železniční nákladní dopravy porovnány s externími náklady vzniklými v odvětví silniční nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že nejvyšším rozdílem v nákladech je rozdíl mezi silniční a železniční dopravou, považuje Komise tento přístup za přiměřený.
- 45) Komise konstatuje, že studie EGÚ Brno je veřejně přístupná (viz poznámka pod čarou č. 4). Studie vysvětluje použitou metodiku a provedené výpočty. Komise shledává, že metodika studie EGÚ Brno vychází ze stejných zásad jako příručka Komise. Studie obsahuje analýzu externích nákladů, kterou Komise považuje za metodicky správnou.
- 46) Komise bere na vědomí vysvětlení českých orgánů, že nesrovnalosti mezi údaji uvedenými v příručce Komise a údaji uvedenými ve studii EGÚ Brno jsou způsobeny zejména odlišnou časovou působností použitých údajů (viz 15. bod odůvodnění). V tomto ohledu Komise poznamenává, že výpočet externích nákladů v odvětví dopravy vyžaduje složité propočty a dlouhodobé zkoumání údajů. To může vést ke značnému zpoždění mezi posuzovaným obdobím

a stanovením konečných výsledků. V každém případě, jak vyplývá z výpočtů shrnutých v 19. bodě odůvodnění, rozdíly v externích nákladech mezi silniční dopravou a železniční dopravou jsou takového rozsahu, že rozdíly mezi údaji ve studii EGÚ Brno a údaji uvedenými v příručce Komise nemají žádný dopad na výsledek analýzy způsobilých nákladů.

- 47) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že v souladu s bodem 103 pokynů pro železnice představuje způsobilé náklady ta část externích nákladů, které se lze díky železniční nákladní dopravě ve srovnání se silniční nákladní dopravou vyhnout. Označený režim je navíc založen na transparentní, odůvodněné a kvantifikované srovnávací analýze nákladů a použitá metodika a provedené výpočty jsou veřejně dostupné. Režim je tedy v souladu s bodem 105 pokynů pro železnice.

3.3.2. *Nezbytnost a přiměřenost podpory*

- 48) Pokyny pro železnice v bodě 109 stanoví, že podpora na snižování externích nákladů musí být omezena výhradně na vyrovnání nákladů příležitostí spojených s používáním železniční dopravy, a nikoli používání jiného, více znečišťujícího druhu dopravy. Předpokládá se nezbytnost, přiměřenost a neexistence nadměrné kompenzace, pokud intenzita podpory na snížení externích nákladů zůstává pod 30 % celkových nákladů železniční dopravy a nepřesahuje 50 % způsobilých nákladů (bod 107 písm. b) a bod 109 pokynů pro železnice).
- 49) V souladu s bodem 109 pokynů pro železnice, pokud existuje více alternativních konkurenčních řešení, která v porovnání se železniční dopravou způsobují vyšší úroveň znečištění, musí být podpora omezena na největší rozdíl nákladů těchto jednotlivých řešení. Jak je uvedeno ve 44. bodě odůvodnění, Komise považuje za vhodné předpokládat, že nejvyšší rozdíl v nákladech je rozdíl mezi železniční a silniční dopravou.
- 50) Za prvé, Komise konstatuje, že intenzita podpory nepřesahuje 30 % celkových nákladů železniční dopravy. Jak je vysvětleno v 18. bodě odůvodnění, studie EGÚ Brno analyzuje náklady provozovatelů železniční nákladní dopravy – konkrétně přímé provozní náklady – u tří různých železničních tras a konstatuje, že ve všech třech scénářích činí poplatek za obnovitelné zdroje energie (tj. subvencovaný poplatek) přibližně 10 % těchto nákladů. Komise konstatuje, že trasy analyzované ve studii zahrnují dvě z nejrušnějších mezinárodních tras (mezi Českem a Německem) a jednu vnitrostátní trasu vedoucí napříč celým územím Česka. Komise se proto domnívá, že analýza je správná a že tyto trasy jsou dostatečně reprezentativní z hlediska průměrných nákladů na provoz nákladních vlaků v Česku. Komise konstatuje, že tyto výpočty nezahrnují náklady spojené s poplatky za přístup k infrastruktuře, které obvykle představují významný podíl nákladů železničních podniků. Komise má proto za to, že údaj 10 % uvedený českými orgány je konzervativní odhad, neboť zahrnutí nákladů spojených s poplatky za přístup k infrastruktuře by vedlo k nižšímu podílu poplatku za obnovitelné zdroje energie na celkových nákladech železniční dopravy.
- 51) Za druhé, Komise shledává, že intenzita podpory v rámci režimu zůstává výrazně pod 50 % způsobilých nákladů. Jak je uvedeno v 19. bodě odůvodnění, roční částka podpory ve výši přibližně 9 milionů EUR neboli 0,06 procentu na tunokilometr je výrazně nižší než 50 % způsobilých nákladů, tj. 6,6 miliardy EUR

ročně nebo 1,6 eurocentu na tunokilometr (na základě příručky Komise) nebo 4,4 eurocentu na tunokilometr (na základě studie EGÚ Brno).

- 52) Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že podpora je přiměřená a nezbytná a že je splněno kritérium „nevyplacení nadměrné vyrovnávací platby“ v souladu s bodem 107 písm. b) a bodem 109 pokynů pro železnice.
- 53) Pokyny pro železnice dále v bodě 110 stanoví: *„Pokud je příjemcem podpory železniční podnik, musí v každém případě prokázat, že podpora měla skutečně motivační účinek pro přechod k železnici. To v podstatě vyžaduje, aby se podpora odrazila v ceně požadované od cestujícího či dopravce, poněvadž právě na této úrovni se odehrává volba mezi železnicí a jinými, více znečišťujícími druhy dopravy, jako je doprava silniční“.*
- 54) Komise konstatuje, že vnitrostátní právní základ spolu s výzvou k podávání žádostí o podporu, jakož i informace o poskytnuté podpoře a jejich příjemcích budou veřejně dostupné (viz 7. a 20. bod odůvodnění). Komise je toho názoru, že taková propagace spolu s konkurenčním tlakem ze strany jiných druhů dopravy, zejména provozovatelů silniční nákladní dopravy, povede k cenovému tlaku na služby poskytované ze strany příjemců. Komise považuje za rozumné očekávat, že zákazníci příjemců budou při obchodních jednáních požadovat, aby na ně přešla výhoda plynoucí z podpory.
- 55) Komise se proto domnívá, že v důsledku finančních výhod poskytnutých v rámci režimu podnikům železniční nákladní dopravy, které používají elektrickou trakci, je pravděpodobné, že ceny služeb poskytovaných těmito provozovateli klesnou nebo budou v každém případě nižší než ceny, které by existovaly bez této podpory. Lze také očekávat, že tento účinek snižování cen pozitivně ovlivní poptávku po službách nákladní dopravy. Kromě toho Komise podotýká, že, jak uvedly české orgány, díky nižším cenám vyplývajícím z podpory spolu se zlepšením dobré pověsti v souvislosti s používáním ekologičtějšího způsobu dopravy (ve srovnání se silniční dopravou, ale také s diesellovou železniční dopravou) bude přechod na elektrickou železniční dopravu přitažlivější jak pro železniční podniky, tak pro jejich zákazníky.
- 56) Konečně podle bodu 111 pokynů pro železnice musí existovat reálné vyhlídky, že objem dopravy přeměrované na železnici zůstane zachován, aby podpora vedla k trvalému přeměrování dopravy.
- 57) Komise v tomto ohledu konstatuje, že podniky železniční nákladní dopravy působí ve vysoce konkurenčním prostředí. Jak již bylo uvedeno, Komise se proto domnívá, že finanční výhody přejdou na zákazníky. Osvobození od poplatku za obnovitelné zdroje energie bude mít pravděpodobně za následek nižší náklady na provozování služeb železniční nákladní dopravy. Lze důvodně očekávat, že snížení těchto nákladů povede k nižším cenám pro obchodní partnery, což přispěje k zachování trvalého přeměrování dopravy ze silniční na železniční nákladní dopravu.
- 58) S ohledem na výše uvedené dospěla Komise k závěru, že v souladu s body 110 a 111 pokynů pro železnice motivuje opatření podpory k přechodu na železnici a existují reálné vyhlídky, že podpora povede k trvalému přeměrování dopravy.

3.3.3. *Nediskriminace, transparentnost a časová lhůta*

- 59) Podpora v rámci režimu bude poskytnuta v souladu s jednotným a nediskriminačním postupem (viz 20. bod odůvodnění) příjemcům, kteří splňují objektivní podmínky uvedené v 9. bodě odůvodnění. Komise proto dospěla k závěru, že podpora je poskytována za nediskriminačních podmínek.
- 60) Komise rovněž konstatuje, že podmínky pro využití podpory budou jasně stanoveny ve vnitrostátním právním základu a ve výzvě k podávání žádostí o podporu. České orgány rovněž potvrdily, že zajistí zveřejnění příslušných informací o oznámeném režimu (viz 7. a 20. bod odůvodnění). Komise je proto toho názoru, že režim stanoví poskytování podpory transparentním způsobem.
- 61) Kromě toho je doba trvání režimu podpory omezena na období pěti let (10. bod odůvodnění) v souladu s bodem 97 pokynů pro železnice.

3.3.4. *Kumulace*

- 62) Komise konstatuje, že jak je popsáno ve 21. bodě odůvodnění, podpora obdržená v rámci tohoto režimu nebude kumulována s podporou, která pokrývá stejné způsobilé náklady, a v žádném případě nepřesáhne intenzitu podpory stanovenou v pokynech pro železnice.
- 63) Komise proto dospěla k závěru, že jsou dodržena pravidla pro kumulaci stanovená v bodě 124 pokynů pro železnice.

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

- 64) Podle bodu 96 pokynů pro železnice musí být podpora potřebná a přiměřená z hlediska stanoveného cíle a narušení hospodářské soutěže, které je s podporou spojeno, nesmí poškodit obecné zájmy Unie. To znamená, že negativní účinky opatření na hospodářskou soutěž a obchod musí být dostatečně omezené, aby celková bilance opatření byla pozitivní.
- 65) Komise podotýká, že ve srovnání se scénářem bez podpory může režim narušit běžný průběh hospodářské soutěže na trhu nákladní dopravy, neboť bude selektivně podporovat jeden druh dopravních podniků, tj. provozovatele železniční nákladní dopravy, kteří využívají elektrickou trakci. Režim tak znevýhodní podniky působící v jiných druzích dopravy (včetně železniční nákladní dopravy, která využívá dieselové motory).
- 66) Komise konstatuje, že opatření je omezeno na snížení nerovnováhy mezi silniční nákladní dopravou a železniční nákladní dopravou a v rámci železniční nákladní dopravy mezi železniční nákladní dopravou s elektrickým pohonem a naftovým pohonem. Podpora v rámci režimu usnadní rozvoj a koordinaci dopravy v Česku a zároveň napomůže přechodu na ekologičtější dopravní prostředky, jako je železniční doprava s elektrickým pohonem. Kromě toho podpora minimalizuje narušení hospodářské soutěže a obchodu, neboť je nezbytná a přiměřená a zamezuje nadměrnému vyrovnání.
- 67) Komise se proto domnívá, že podpora nemá nežádoucí negativní účinky na hospodářskou soutěž, a nevede tudíž k narušení hospodářské soutěže v míře, jež

by byla v rozporu se společným zájmem, v souladu s bodem 96 pokynů pro železnice.

3.3.6. Závěr ohledně slučitelnosti podpory

- 68) S ohledem na výše uvedené dospěla Komise k závěru, že režim splňuje kritéria oddílu 6.3 pokynů pro železnice, a lze proto u něj mít za to, že vyhovuje potřebě koordinace dopravy podle článku 93 SFEU.

4. ZÁVĚR

Komise se tudíž rozhodla nevznášet vůči podpoře námitky, jelikož je slučitelná s vnitřním trhem podle článku 93 Smlouvy o fungování Evropské unie.

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

Vaše žádost by měla být zaslána elektronicky na tuto adresu:

European Commission,
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
B-1049 Brussels
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

S úctou

za Komisi

Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně

