



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 6.7.2022
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Návrh

NAŘÍZENÍ RADY

**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**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Souvislosti

Jak uvedla Komise ve své roční strategii pro udržitelný růst 2021¹, opatření zaměřená na dopravu mohou výrazně podpořit ekologickou transformaci tím, že přinesou významné snížení emisí skleníkových plynů a zlepšení kvality ovzduší a zároveň podpoří růst produktivity a posílí odolnost průmyslových ekosystémů. Komise v této souvislosti zdůraznila důležitost investic do veřejné dopravy a infrastruktury, které podporují přechod k udržitelnější a inteligentnější mobilitě, včetně plně propojených a účinných evropských multimodálních sítí, jakož i modernizace transevropských dopravních sítí pro osobní a nákladní dopravu.

Dobře fungující systém železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy je klíčový pro zajištění propojení Evropy, vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, posilování hospodářské, sociální a územní soudržnosti v souladu s články 170 a 174 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), dosažení cílů EU v oblasti klimatu (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“²) a podporu odolnosti průmyslu EU a jeho hodnotových řetězců (dále jen „nová průmyslová strategie“ v aktualizovaném znění³), včetně podpory cílů digitální transformace a digitalizace (dále jen „Evropská digitální strategie“⁴). Dne 9. prosince 2020 přijala Komise sdělení o své strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu (dále jen „strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“)⁵, ve které posilování železniční a vnitrozemské vodní dopravy, jakož i multimodální dopravy představuje zásadní složku ekologické a digitální transformace evropské dopravy, která je dále klíčová pro dosažení cíle klimatické neutrality Unie do roku 2050.

Těchto cílů nelze dosáhnout bez rozsáhlých investic členských států. Spektrum investic, které členské státy mohou na podporu nízkoemisních druhů dopravy zvážit, sahá od investic do nových nebo stávajících vozových parků a flotil až po investice do železniční infrastruktury, překládkových terminálů a údržbářských dílen, také proto, aby se tak podpořila poptávka po vozidlech s nulovými emisemi a digitálních řešeních, jež umožňují interoperabilitu mezi druhy dopravy a v rámci jednotlivých odvětví. To vyžaduje pravidla státní podpory, která tyto investice umožní, pokud je taková veřejná podpora nezbytná, a zároveň zachovají a podpoří hospodářskou soutěž v oblasti železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy.

¹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropské centrální bance, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru, Výboru regionů a Evropské investiční bance – Roční strategie pro udržitelný růst 2021, COM(2020) 575 final.

² Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final.

³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Nová průmyslová strategie pro Evropu, COM(2020) 102 final, ze dne 10. března 2020 ve znění sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final.

⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Formování digitální budoucnosti Evropy, COM(2020) 67 final, ze dne 19. února 2020.

⁵ 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, SWD(2020) 331 final.

Článek 93 SFEU stanoví, že „[s]e Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“. Článek 93 SFEU je zahrnut v „hlavě VI – DOPRAVA“, jejíž ustanovení se výslovně vztahují na dopravu po železnicích, silnicích a vnitrozemských vodních cestách, jak je stanoveno v čl. 100 odst. 1 SFEU. Stávající návrh se vztahuje na dopravu po železnicích a vnitrozemských vodních cestách, včetně multimodální dopravy⁶.

i) Podpora, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu

Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům z roku 2008⁷ (dále jen „pokyny pro železnice“) si kladly za cíl kodifikovat a aktualizovat praxi Komise týkající se slučitelnosti podpory podnikům v odvětví železniční dopravy se Smlouvou, a to v návaznosti na vývoj odvětvového právního rámce, a zejména s cílem doprovázet postupné otevírání trhu konkurenci. *Kontrola účelnosti*⁸ pravidel státní podpory, včetně pokynů pro železnice, provedená v roce 2020 potvrdila potřebu revize pravidel státní podpory pro železniční, vnitrozemskou vodní a intermodální dopravu vzhledem k významnému vývoji v oblasti regulace a trhu od roku 2008⁹. Na základě těchto skutečností Komise zvažuje nejen revizi pokynů pro železnice, ale i přijetí pravidel o zvláštních blokových výjimkách, která by pomohla železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravě (osobní i nákladní) zvládnout ekologickou a digitální transformaci.

Cílem Komise je zejména zvýšit právní jistotu a snížit administrativní zátěž v souvislosti s určitými opatřeními vnitrostátní podpory, usilujícími o přechod nákladu a cestujících ze silnic k méně znečišťujícím druhům dopravy a k řešením, která jsou na základě rozsáhlé rozhodovací praxe Komise navržena způsobem, který zajistí, že narušení hospodářské soutěže budou omezená. Nařízení o blokových výjimkách zvyšují právní jistotu pro členské státy a příjemce podpory, pokud jde o to, jak by opatření měla být navržena. Zároveň zjednodušují postupy vynětím určitých opatření z povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU oznámit státní podporu Komisi před jejím prováděním, pokud je možné na základě rozhodovací praxe Komise stanovit *ex ante* podmínky slučitelnosti zajišťující, že potenciální narušení hospodářské soutěže jsou omezená.

Komise získala značné zkušenosti v souvislosti s podporou určenou na koordinaci dopravy, na kterou se vztahuje oddíl 6.3 pokynů pro železnice, jakož i s podporou druhů dopravy a řešení,

⁶ „Multimodální dopravou“ se rozumí přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy ve smyslu 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.

⁷ Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům („pokyny pro železnice“), Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13.

⁸ Zjištění kontroly účelnosti pokynů pro železnice provedené Komisí v letech 2019 a 2020 jsou k dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Balicek-opatreni-pro-modernizaci-statni-podpory-z-2012-pokyny-pro-oblast-zeleznicni-dopravy-a-pojisteni-kratkodobych-vyvoznich-uveru-kontrola-ucelnosti_cs.

⁹ Pokyny pro železnice zejména předcházejí nejnovějšímu (čtvrtému) železničnímu balíčku (2016), který dokončí liberalizaci a otevření trhu v odvětví železnic (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en). Došlo i k dalšímu legislativnímu vývoji, např. revizi směrnice o eurovinětě (směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne 24. února 2022, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací, Úř. věst. L 69, 4.3.2022, s. 1), která zavedla některé změny v systému výběru poplatků za užívání pozemních komunikací. To může následně ovlivnit způsob, jakým se vypočítávají cenové rozdíly mezi silniční dopravou a ostatními druhy dopravy pro účely poskytování podpory na podporu přechodu od silniční dopravy k méně znečišťujícím druhům dopravy.

kteřá jsou méně znečišťující a udržitelnější než výhradně silniční doprava, včetně podpory intermodální dopravy¹⁰ a vnitrozemské vodní dopravy. Podle zkušeností Komise podpora určená na koordinaci dopravy napomáhá přechodu na jiný druh dopravy a za určitých podmínek nezpůsobuje výrazná narušení hospodářské soutěže. Členské státy navíc obecně požadovaly blokovou výjimku pro podporu určenou na koordinaci dopravy. Je proto vhodné umožnit Komisi, aby pokud jsou splněny určité podmínky, stanovila blokovou výjimku pro podporu poskytovanou členskými státy s cílem podpořit tato opatření.

Bloková výjimka by zahrnovala opatření, na něž se vztahuje článek 93 SFEU a která podporují přechod nákladu a cestujících od více znečišťujících druhů dopravy (a zejména silniční dopravy) k méně znečišťujícím a udržitelnějším druhům dopravy a řešením, v souladu s rozhodovací praxí Komise.

- ii) Podpora, která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby

Pokud jde o podporu určenou na náhradu určitých plnění souvisejících s pojmem veřejné služby (na kterou se v současné době pokyny pro železnice nevztahují), může Komise rovněž za určitých podmínek zvážit možnost blokové výjimky pro kompenzaci poskytovanou členskými státy za plnění závazků veřejné služby v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy, za předpokladu, že se na ni nevztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007¹¹ (nařízení (ES) č. 1370/2007).

Zejména pokud jde o nákladní dopravu, může být plnění závazků veřejné služby vhodným nástrojem pro podporu služeb v oblastech a segmentech, kde by jinak nákladní doprava probíhala pouze po silnici.

Tento návrh se nevztahuje na podporu určenou na náhradu za plnění závazků veřejné služby v přepravě cestujících, kterou upravuje čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007. Uvedené ustanovení vyjímá z požadavku na předchozí oznámení kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo za plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech, vyplacené v souladu s nařízením (ES) č. 1370/2007.

Problém, který má iniciativa řešit

Je třeba zavést zvláštní pravidla, jež umožní zjednodušení postupů v souvislosti s podporou železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy.

V rámci rozdělení kompetencí mezi Radou a Komisí stanoveného v čl. 108 odst. 4 a článku 109 SFEU je na Radě, aby určila kategorie podpory, která může být osvobozena od oznamování státní podpory, a je na Komisi, aby přijímala nařízení, jež stanoví přesná pravidla týkající se takové výjimky.

Prostřednictvím nařízení o blokových výjimkách Komise osvobozuje od povinnosti oznamovat státní podporu stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU opatření podpory určená Radou, a

¹⁰ Intermodální dopravou se rozumí přeprava zboží (ve stejné přepravní jednotce nebo dopravním prostředku) různými druhy dopravy bez manipulace s vlastním zbožím při změně druhu dopravy. Jedná se tudíž o druh multimodální dopravy (<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>).

¹¹ 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 351, 3.12.2007, s. 1.

umožňuje tak členským státům jejich přímé provádění bez předchozího schválení ze strany Komise.

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 (dále jen „zmocňovací nařízení z roku 2015“)¹² vymezuje určitý počet kategorií podpory, jež mohou být Komisí osvobozeny od oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU. Zmocňovací nařízení z roku 2015 se nicméně vztahuje pouze na opatření státní podpory prohlášená za slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 2 nebo 3 SFEU, avšak nedotýká se opatření podpory, jejichž slučitelnost je posuzována podle článku 93 SFEU.

Komise má proto za to, že taková mezera by měla být zaplněna v zájmu zjednodušení postupů pro členské státy, které stanoví opatření státní podpory pro železniční, vnitrozemskou vodní a multimodální dopravu.

Jelikož na státní podporu pro železniční, vnitrozemskou vodní a multimodální dopravu se vztahuje článek 93 SFEU, který představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU, zdá se být zvláštní zmocňovací nařízení Rady pro železniční, vnitrozemskou vodní a multimodální dopravu (dále jen „zmocňovací nařízení pro oblast dopravy“) zcela oprávněné. Fakticky se článek 93 SFEU nachází v části třetí hlavě VI SFEU, která se týká dopravy a která stanoví, že se Smlouvami jsou slučitelné státní podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby. Slučitelnost státní podpory s vnitřním trhem podle článku 93 SFEU tedy závisí na ověření, zda tato podpora sleduje uvedené cíle. Nařízení Komise o blokových výjimkách by stanovilo příslušná kritéria pro tento účel.

Cílem tohoto návrhu je sladit pravidla státní podpory pro železniční, vnitrozemskou vodní a multimodální dopravu se strategií Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Podle zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy bude mít Komise možnost přijímat nařízení o blokových výjimkách pro podporu podle článku 93 SFEU, se kterou je spojeno omezené riziko narušení hospodářské soutěže a obchodu. Tento návrh umožňuje Komisi přijímat nařízení o blokových výjimkách v oblastech, v nichž získala dostatečné zkušenosti ke stanovení jasných kritérií slučitelnosti, přičemž zároveň zajistí, aby vliv na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy byl omezený.

Zmocňovací nařízení pro oblast dopravy nebude mít samo o sobě žádný přímý dopad, ale bude představovat právní základ pro přijetí možných nařízení o blokových výjimkách. U takových nařízení o blokových výjimkách přijatých na základě zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy Komise v souvislosti s posouzením dopadů posoudí různé možnosti politiky a jejich dopady.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky a s ostatními politikami Unie**

Tento návrh přispívá k celkovým cílům Unie, zejména k prosazování a zjednodušení pravidel státní podpory na jedné straně a provádění Zelené dohody pro Evropu na straně druhé.

Pokud jde o zájem na prosazování pravidel státní podpory, jak uvedla Komise ve svém sdělení o modernizaci státní podpory ze dne 8. května 2012¹³, mělo by se prosazování pravidel státní podpory zaměřit na případy s nejrozsáhlejším dopadem na vnitřní trh. To

¹²Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 1.

¹³ COM(2012) 209 final.

znamená na jedné straně přísnější kontrolu velkých a potenciálně škodlivých podpor a na druhé straně zjednodušený rozbor případů s pouze omezeným vlivem na obchod a hospodářskou soutěž. Takového zjednodušeného rozboru lze dosáhnout blokovým vynětím těchto kategorií podpory z oznamovací povinnosti.

Pokud jde o zájem na zjednodušení pravidel státní podpory, je nezbytné zaujmout jednotný přístup v postupech použitelných na podporu ve formě kompenzace za plnění závazků veřejné služby v segmentech trhu osobní i nákladní dopravy. V čl. 9 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 se již stanoví osvobození kompenzace za provozování veřejných služeb od povinnosti předchozího oznámení v souladu s pravidly státní podpory pro veřejné služby v přepravě cestujících. Pro služby v nákladní dopravě však obdobná bloková výjimka pro kompenzaci za veřejné služby v současné době neexistuje. Podpora určená na náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby v souvislosti s nákladní dopravou po železnicích, vnitrozemských vodních cestách nebo intermodální dopravou, jak se uvádí v článku 93 SFEU, by proto měla být zahrnuta do oblasti působnosti zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy.

Pokud jde o příspěvek k Zelené dohodě pro Evropu, usnadní tento návrh podporu ekologického, efektivního a vzájemně propojeného systému multimodální dopravy, který je nezbytným krokem k dosažení cíle klimatické neutrality Unie do roku 2050. V této souvislosti existuje jasná spojitost mezi tímto návrhem a plánovanou revizí pokynů pro železnice, neboť oba tyto dokumenty mají usnadnit veřejné financování přechodu od silniční dopravy k řešením v oblasti železniční, vnitrozemské vodní a udržitelnější multimodální dopravy, a v konečném důsledku podporují ekologickou a digitální transformaci evropské dopravy, a zároveň zajišťují, že narušení hospodářské soutěže zůstává omezené. Navrhované zmocňovací nařízení pro oblast dopravy by osvobodilo od oznamovací povinnosti opatření, na něž se vztahuje článek 93 SFEU, pro která je možné vymezit jasné podmínky slučitelnosti.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem tohoto návrhu je článek 109 SFEU, který umožňuje Radě přijímat veškerá potřebná nařízení, zejména s cílem stanovit podmínky, za nichž se použije čl. 108 odst. 3 SFEU, a druhy podpor, které mohou být z uvedeného řízení vyňaty.

Pravomoc Rady přijmout jakékoli vhodné nařízení za účelem vymezení druhů podpor, které mohou být blokově vyňaty, jak je stanoveno v článku 109 SFEU¹⁴, se vztahuje na veškerá opatření státní podpory, včetně opatření v souvislosti s železniční, vnitrozemskou vodní a multimodální dopravou, na něž se vztahuje článek 93 SFEU.

• Subsidiarita a proporcionalita

Návrh spadá do výlučné pravomoci Unie. Podle článku 3 SFEU („Unie má výlučnou pravomoc v těchto oblastech: [...] b) stanovení pravidel hospodářské soutěže nezbytných pro fungování vnitřního trhu“). Zásada subsidiarity se proto neuplatní.

Návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení jeho cíle, tj. umožnit Komisi blokově vyjmout podporu pro koordinaci dopravy a podporu pro náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, pokud jsou

¹⁴ „Rada může na návrh Komise a po konzultaci s Evropským parlamentem přijímat veškerá potřebná prováděcí nařízení k článkům 107 a 108, a zejména stanovit podmínky, za nichž se použije čl. 108 odst. 3, jakož i vymezovat druhy podpor, které jsou vyňaty z tohoto řízení.“

**splněny určité podmínky. Návrh je proto v souladu se zásadou proporcionality. •
Volba nástroje**

Navrhovaným nástrojem je nařízení Rady.

Podle článku 109 SFEU je nařízení jediným právním nástrojem, který má Rada pro stanovení podmínek, za nichž se použije čl. 108 odst. 3 SFEU, a pro vymezení druhů podpor, které jsou vyňaty z tohoto řízení, k dispozici.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• **Hodnocení ex post / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Závěr *kontroly účelnosti* pokynů pro železnice je takový, že tyto pokyny potřebují úplný přezkum za účelem jejich přizpůsobení vývoji trhu a regulace, jakož i novým ústředním prioritám stanoveným v agendě Zelené dohody pro Evropu. *Kontrola účelnosti* mimo jiné poukázala na vhodnost blokové výjimky zejména pro několik druhů podpory určené na koordinaci dopravy, které byly Komisí schváleny v posledním desetiletí rozhodnutími nevznášet námitky¹⁵, a to bez provedení postupu formálního šetření. Konkrétněji, z hodnocení oddílu 6.3 pokynů pro železnice, který se týká podpory určené na koordinaci dopravy, vyplynulo, že všechny případy vedly k rozhodnutím nevznášet námitky, zpravidla v omezené době od oznámení¹⁶.

Kontrola účelnosti pokynů pro železnice vycházela z komplexního přezkumu rozhodnutí Komise týkajících se státní podpory schválených podle pokynů pro železnice a/nebo článku 93 SFEU a zpětné vazby obdržené od členských států a zúčastněných stran během otevřené veřejné konzultace. Potřeba zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy je ještě naléhavější s ohledem na Zelenou dohodu pro Evropu a zvýšený význam přechodu k udržitelnějším druhům dopravy, jako je železniční, vnitrozemská vodní a multimodální doprava, aby bylo možné dosáhnout cíle snížení emisí do roku 2050.

• **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Tento návrh nevyžaduje konzultaci se zúčastněnými stranami.

Navrhované zmocňovací nařízení pro oblast dopravy nebude mít samo o sobě žádný přímý dopad na zúčastněné strany, jelikož pouze poskytne právní základ pro přijetí nařízení o blokových výjimkách Komisí. S ohledem na technickou povahu tohoto návrhu, který pouze připravuje půdu pro budoucí nařízení o blokových výjimkách, nebudou provedeny žádné veřejné konzultace. Dne 1. října 2021 však Komise zveřejnila plán týkající se výhradně iniciativy zaměřené na přípravu tohoto návrhu. Zúčastněné strany měly čtyři týdny na poskytnutí připomínek k tomuto plánu¹⁷.

¹⁵ Viz čl. 4 odst. 3 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.

¹⁶ Viz pracovní dokument útvarů Komise – *Kontrola účelnosti balíčku opatření pro modernizaci státní podpory z roku 2012, pokynů pro oblast železniční dopravy a krátkodobého pojištění vývozních úvěrů* {SEC(2020) 372 final} – {SWD(2020) 258 final}, část 3/4, s. 139 a poznámka pod čarou 211, k dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf.

¹⁷ Viz <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Ekologictější-pozemni-doprava-zjednodusena-pravidla-statni-podpory-nove-zmocnovaci-narizeni-pro-oblast-pozemni-dopravy-cs>.

Veřejná konzultace bude provedena k revizi pokynů pro železnice, která zahrnuje projekt zaměřený na zjednodušení pravidel státní podpory určené na koordinaci dopravy prostřednictvím nařízení o blokových výjimkách. Zvláštní veřejná konzultace bude rovněž provedena k budoucím nařízením Komise o blokových výjimkách.

- **Posouzení dopadů**

Tento návrh není nutné podložit posouzením dopadů. Cílem tohoto návrhu je přijetí zmocňovacího nařízení Rady pro oblast dopravy, které umožní Komisi přijímat nařízení o blokových výjimkách pro podporu železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy, se kterou je spojeno omezené riziko narušení obchodu a hospodářské soutěže. Tento návrh neobsahuje žádné okamžité blokové výjimky pro kategorie podpory, na něž se vztahuje zamýšlené zmocňovací nařízení pro oblast dopravy, avšak umožňuje Komisi přijímat nařízení o blokových výjimkách v následné fázi.

Obsah budoucích nařízení Komise o blokových výjimkách se bude opírat o posouzení dopadů.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tento návrh si mimo jiné klade za cíl zjednodušit stávající pravidla pro státní podpory určené na koordinaci dopravy a státní podpory představující náhradu za plnění závazků veřejné služby v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy a snížit počet oznámení o státní podpoře a související regulační náklady.

Navrhované zmocňovací nařízení pro oblast dopravy umožňuje Komisi přijímat nařízení o blokových výjimkách pro podporu železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy. Přijetí takových nařízení o blokových výjimkách přinese prospěch celé Unii. Za prvé, podpoří zásadní ekologickou a digitální transformaci evropské dopravy v souladu s cíli politik stanovenými v Zelené dohodě pro Evropu. Za druhé, výrazně sníží administrativní zátěž a náklady na investice do nízkoemisních druhů dopravy a na konsolidaci/rozšíření stávajících druhů dopravy a řešení, jež jsou méně znečišťující než silniční doprava. Za třetí, zjednoduší schvalování podpory na určitá plnění související s pojmem veřejné služby a podpoří čistější druhy dopravy a řešení v oblastech a segmentech, ve kterých by jinak doprava probíhala pouze po silnici.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

NÁVRH NEMÁ ŽÁDNÉ NEGATIVNÍ DŮSLEDKY PRO ROZPOČET UNIE.5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Navrhované zmocňovací nařízení pro oblast dopravy bude závazné v celém rozsahu a po vstupu v platnost přímo použitelné ve všech členských státech.

Podle článku 6 navrhovaného zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy předloží Komise jednou za pět let Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení. Návrh zprávy bude kromě toho předem předložen k posouzení Poradnímu výboru pro státní podpory podle článku 5 navrhovaného zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy. V souladu s čl. 5

odst. 1 navrhovaného zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy bude Komise tento výbor rovněž konzultovat v případě, že bude zamýšlet přijmout nařízení o blokových výjimkách, a před přijetím každého takového nařízení.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Ustanovení čl. 1 odst. 1 navrhovaného zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy vymezuje dva druhy podpory osvobozené od oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU: i) podpora určená na koordinaci dopravy a ii) podpora určená pro náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby. Tyto druhy podpory odrážejí oblast působnosti článku 93 SFEU. Oblast působnosti navrhovaného zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy však nezahrnuje kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo za plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech, na které se vztahuje nařízení (ES) č. 1370/2007.

Ustanovení čl. 1 odst. 2 navrhovaného zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy uvádí prvky, které Komise upřesní ve svých následných nařízeních zaměřených na blokové vyněti výše uvedených druhů podpory z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU. Tyto druhy podpory jsou stejné jako druhy podpory vymezené ve zmocňovacím nařízení z roku 2015.

Ustanovení čl. 1 odst. 3 navrhovaného zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy uvádí druh podmínek, které může Komise ve svých následných nařízeních o blokových podmínkách stanovit k zajištění slučitelnosti podpory, na kterou se vztahuje tento návrh, s vnitřním trhem. Konkrétně, čl. 1 odst. 3 písm. b) umožňuje Komisi vyjmout určitá odvětví z oblasti působnosti nařízení o blokových výjimkách. Toto ustanovení zohledňuje, že tento návrh umožňuje Komisi přijímat nařízení o blokových výjimkách, jakmile získá dostatečné zkušenosti ke stanovení jasných kritérií slučitelnosti, přičemž zároveň zajistí, aby vliv na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy byl omezený.

Pokud jde o transparentnost a monitorování, dobu platnosti a změnu nařízení, připomínky zúčastněných stran, Poradní výbor pro státní podpory a konzultace s ním a hodnoticí zprávu, články 2 až 6 navrhovaného zmocňovacího nařízení pro oblast dopravy odrážejí ustanovení zmocňovacího nařízení z roku 2015.

Návrh

NAŘÍZENÍ RADY**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**

(Text s významem pro EHP)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 109 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu¹⁸,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (EU) 2015/1588¹⁹ zmocňuje Komisi prohlásit prostřednictvím nařízení, že určité kategorie podpory jsou slučitelné s vnitřním trhem a nevztahuje se na ně oznamovací povinnost podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Nařízení (EU) 2015/1588 se vztahuje na určité kategorie podpory pro podniky působící v různých odvětvích, jako je podpora ve prospěch ochrany životního prostředí, ale nevztahuje se mimo jiné na podporu dopravy po železnici a vnitrozemských vodních cestách, včetně multimodální dopravy²⁰. V souvislosti se Zelenou dohodou pro Evropu²¹ a strategií Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu²² nabývají odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy na úrovni Unie na významu.
- (2) Podle článku 93 Smlouvy je podpora v souvislosti se železniční, vnitrozemskou vodní a multimodální dopravou, která odpovídá potřebě koordinovat dopravu nebo představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, slučitelná se Smlouvami.
- (3) Komise uplatnila článek 93, čl. 107 odst. 1 a článek 108 Smlouvy v řadě rozhodnutí týkajících se určitých kategorií státní podpory určené podnikům působícím v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a intermodální dopravy a vypracovala pokyny pro

¹⁸ Úř. věst. C , , s. .

¹⁹ 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). Nařízení Rady (EU) 2015/1588 zrušilo nařízení Rady (ES) č. 994/98 ze dne 7. května 1998 o použití článků 92 a 93 Smlouvy o založení Evropského společenství na určité kategorie horizontální státní podpory (Úř. věst. L 142, 14.5.1998, s. 1).

²⁰ „Multimodální dopravou“ se rozumí přeprava cestujících nebo nákladu nebo obojího s využitím dvou nebo více druhů dopravy ve smyslu 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).

²¹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

²² 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, SWD(2020) 331 final).

účely posuzování určitých kategorií státní podpory, u nichž se má za to, že odpovídají potřebě koordinovat dopravu²³. Ze zkušeností Komise vyplývá, že taková podpora nezpůsobuje výrazná narušení hospodářské soutěže, pokud je poskytována prostřednictvím otevřených, transparentních a nediskriminačních postupů a pokud je na základě získaných zkušeností možné stanovit jasné podmínky slučitelnosti.

- (4) S cílem zjednodušit administrativu v případech, kdy je narušení hospodářské soutěže omezeno na minimum, by proto Komise měla být zmocněna prohlásit prostřednictvím nařízení, že podpora určená na koordinaci dopravy nebo na náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby podle článku 93 Smlouvy je slučitelná s vnitřním trhem a je vyňata z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (5) Na státní podporu představující náhradu za plnění závazků veřejné služby v souvislosti s veřejnými službami v přepravě cestujících se již vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, včetně případů, kdy se členské státy rozhodnou použít uvedené nařízení pro veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách a v teritoriálních mořských vodách v souladu s čl. 1 odst. 2 uvedeného nařízení²⁴. Kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících by proto měly být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučeny.
- (6) Při přijetí nařízení, která vyjímají určité kategorie podpory z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 Smlouvy (dále jen „nařízení o blokových výjimkách“), by měla Komise stanovit účel podpory, kategorie příjemců a prahy omezující vyňatou podporu, podmínky pro kumulaci podpor a podmínky monitorování a připojit další podrobné podmínky, aby tak u podpory poskytované podle tohoto nařízení zajistila slučitelnost s vnitřním trhem.
- (7) Je důležité, aby všechny strany mohly ověřit, zda je podpora poskytnuta v souladu s platnými pravidly. Transparentnost státních podpor je proto nezbytná pro správné uplatňování pravidel Smlouvy a vede k lepšímu dodržování pravidel, větší odpovědnosti, vzájemnému hodnocení a – v konečném důsledku – k efektivnějšímu vynakládání veřejných prostředků. Členskými státy by proto mělo být uloženo, aby předložily souhrny informací o podporách, které poskytly a na které se vztahuje nařízení o blokových výjimkách. K zajištění transparentnosti opatření přijatých členskými státy by Komise měla tyto souhrny zveřejnit.
- (8) Podle čl. 108 odst. 1 Smlouvy má Komise povinnost ve spolupráci s členskými státy průběžně zkoumat všechny existující režimy podpor. Za tímto účelem a k zajištění co největšího stupně transparentnosti a odpovídající kontroly by měla Komise zajistit, aby členské státy zaznamenávaly a uchovávaly informace o uplatňování nařízení o blokových výjimkách přijatých Komisí. Komise by měla rovněž zajistit, aby jí členské státy poskytly alespoň jednou ročně zprávu o uplatňování těchto nařízení o blokových výjimkách. Tyto zprávy by měly být přístupné všem členskými státy.
- (9) Před přijetím nařízení o blokových výjimkách podle tohoto nařízení by Komise měla umožnit všem zúčastněným stranám, aby předložily své připomínky, což by umožnilo získat co nejkomplexnější a nejrepresentativnější zpětnou vazbu. Za tímto účelem by návrh těchto nařízení o blokových výjimkách měla zveřejnit.

²³ Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

²⁴ 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 351, 3.12.2007, s. 1).

- (10) Současně se zveřejněním návrhu nařízení by měl být konzultován Poradní výbor pro státní podpory zřízený článkem 7 nařízení (EU) 2015/1588. V zájmu transparentnosti by však měl být návrh nařízení zveřejněn na internetových stránkách Komise současně s první konzultací Komise s poradním výborem.
- (11) Kontrola poskytování podpory zahrnuje velmi složité a různorodé věcné, právní a hospodářské otázky v neustále se měnícím prostředí. Komise by proto měla pravidelně přezkoumávat kategorie podpory, které by měly být vyňaty z oznamovací povinnosti. Za tímto účelem by měla každých pět let předkládat Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Blokové výjimky

1. Komise může prostřednictvím nařízení přijatých v souladu s postupem stanoveným v článku 5 prohlásit, že níže uvedené kategorie podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou slučitelné s vnitřním trhem a nevztahuje se na ně oznamovací povinnost podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy:
 - a) podpora určená na koordinaci dopravy;
 - b) podpora určená na náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, s výjimkou kompenzací za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, na které se vztahuje nařízení (ES) č. 1370/2007.
2. Nařízení přijatá podle odstavce 1 stanoví pro každou kategorii podpory:
 - a) účel podpory;
 - b) kategorie příjemců;
 - c) prahy vyjádřené buď jako výše podpory v poměru k souhrnu nákladů, které je možné zahrnout, nebo v podobě maximální výše podpory nebo, v případě některých typů podpory, kdy může být obtížné přesně stanovit výši podpory nebo částku podpory, zejména u nástrojů finančního inženýrství nebo investic rizikového kapitálu či v případech podobné povahy, v podobě maximální míry státní podpory daného opatření nebo vztahující se k němu, aniž je dotčena kvalifikace dotyčných opatření podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy;
 - d) podmínky pro kumulaci podpor;
 - e) podmínky transparentnosti a monitorování v souladu s článkem 2.
3. Nařízení přijatá podle odstavce 1 navíc mohou zejména:
 - a) stanovit prahy nebo jiné podmínky pro oznamování udělení jednotlivé podpory;
 - b) vyjímát určitá odvětví ze své působnosti;
 - c) přidávat další podmínky pro slučitelnost podpory vyňaté podle těchto nařízení.

Článek 2

Transparentnost a monitorování

1. Nařízení přijatá podle čl. 1 odst. 1 zahrnují podrobná pravidla pro zajištění transparentnosti a monitorování podpory, na kterou se uvedená nařízení vztahují.
2. Pokud členské státy zavádějí režimy podpor nebo poskytují jednotlivé podpory, které byly vyňaty z oznamovací povinnosti podle nařízení uvedených v čl. 1 odst. 1, předloží Komisi souhrny informací o těchto podporách za účelem jejich zveřejnění.
3. Členské státy zaznamenají a shromáždí veškeré informace týkající se uplatňování nařízení přijatých podle čl. 1 odst. 1. Pokud má Komise informace, jež odůvodňují domněnku, že nařízení přijaté podle čl. 1 odst. 1 není řádně uplatňováno, členské státy jí poskytnou veškeré informace, které Komise pokládá za nezbytné k posouzení, zda je podpora poskytnutá podle uvedeného nařízení v souladu se všemi jeho podmínkami.
4. Členské státy předloží Komisi nejméně jednou za rok zprávu o uplatňování nařízení přijatých podle čl. 1 odst. 1 v souladu se specifickými požadavky Komise, pokud možno v elektronické podobě. Komise tyto zprávy zpřístupní všem členským státům. Výbor uvedený v článku 5 tyto zprávy jednou ročně přezkoumá a vyhodnotí.

Článek 3

Doba platnosti a změna nařízení

1. V nařízeních přijatých podle čl. 1 odst. 1 se stanoví doba jejich platnosti. Nařízení stanoví přechodné období pro případ, že po skončení jejich platnosti nebude doba jejich platnosti prodloužena.
2. V případě zrušení nebo změny nařízení přijatých podle čl. 1 odst. 1 prostřednictvím nového nařízení, stanoví nové nařízení přechodné období šesti měsíců, aby se umožnila úprava podpory, na kterou se zrušené nebo změněné nařízení vztahuje.

Článek 4

Připomínky zúčastněných stran

Před přijetím nařízení podle čl. 1 odst. 1 Komise zveřejní jeho návrh, aby bylo všem zúčastněným osobám a organizacím umožněno předložit své připomínky ve lhůtě stanovené Komisí. Tato lhůta je stanovena v délce alespoň jednoho měsíce, s výjimkou případů, kdy Komise považuje za vhodné stanovit kratší lhůtu.

Článek 5

Konzultace s Poradním výborem pro státní podpory

1. Komise konzultuje Poradní výbor pro státní podpory (dále jen „výbor“):
 - a) současně se zveřejněním návrhů nařízení podle článku 4 a
 - b) před přijetím jakéhokoli nařízení v souladu s čl. 1 odst. 1.
2. Konzultace výboru probíhají na zasedání svolaném Komisí prostřednictvím elektronické komunikace. K elektronické komunikaci se přikládají projednávané návrhy a dokumenty. Zasedání se koná nejdříve dva měsíce po zaslání elektronické komunikace. Tuto lhůtu je možné v případě konzultací uvedených v odstavci 1 zkrátit, je-li to odůvodněno naléhavostí, nebo pokud jde o prodloužení použitelnosti nařízení.

3. Zástupce Komise předloží výboru návrh opatření, která mají být přijata. Výbor zaujme stanovisko k návrhu ve lhůtě, kterou může předseda stanovit podle naléhavosti věci, v případě nutnosti hlasováním.
4. Stanovisko výboru se uvede do zápisu. Kromě toho má každý členský stát právo požádat, aby byl v tomto zápisu uveden jeho postoj. Výbor může doporučit zveřejnění stanoviska v *Úředním věstníku Evropské unie*.
5. Komise vezme stanovisko výboru v úvahu. Sdělí výboru, jakým způsobem jeho stanovisko zohlednila.

Článek 6

Hodnoticí zpráva

Komise jednou za pět let předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení. Návrh zprávy předloží k posouzení výboru uvedenému v článku 5.

Článek 7

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně