

Roman Štěrba¹

Poplatky za obnovitelné zdroje energie znevýhodňují ekologickou elektrickou trakci na přepravním trhu

Klíčová slova: železnice, ekologie, dopravní politika, obnovitelné zdroje energie

ÚVOD

Bílá kniha dopravní politiky Evropské komise (EK) „*Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“ z března 2011 nastiňuje základní strategické vize, jež by měly být v nadcházejících desetiletích naplňovány v sektoru dopravy. Cílem komplexní strategie je zavést v Evropské unii (EU) konkurenceschopný dopravní systém s rebalancovaným podílem jednotlivých módů na přepravních výkonech, který zvýší mobilitu, odstraní největší překážky v klíčových oblastech a podpoří růst a zaměstnanost. Dramaticky by se také měla snížit závislost EU na dovozu ropy a emise uhlíku v dopravě by měli klesnout do roku 2050 o 60 %.

K dosažení tohoto cíle bude třeba transformovat současný dopravní systém v EU. Hlavní cíle, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050, jsou následující:

- žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech;
- 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě; nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy;
- 50% přesun přepravy na střední přepravní vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na ekologické druhy dopravy, tzn. železniční a vodní dopravu;
- uvedená opatření v případě zdárné realizace do roku 2050 přispějí k 60% snížení emisí z dopravy.

Jedním z hlavních nástrojů rebalance přepravních výkonů mezi druhy dopravy u středních přepravních vzdáleností musí být internalizace externích nákladů a jejich promítnutí do cen účtovaných za přepravu. Do té doby, pokud nemají být ekologické druhy dopravy z přepravního trhu vytěsňovány, musí stát kompenzovat jejich neharmonizované náklady, které jsou v rozporu se spravedlivou soutěží mezi jednotlivými druhy dopravy.

¹ doc. Dr. Ing. Roman Štěrba – Ústav logistiky a managementu dopravy, Fakulta dopravní ČVUT. Víceprezident International Railway Research Board (IRRB).

OBNOVITELNÉ ZDROJE ENERGIE

Obnovitelné zdroje energie (dále jen „OZE“) představují společensky a politicky diskutované téma nového tisíciletí. Jedná se o nefosilní přírodní zdroje energie, které jsou nevyčerpatelné anebo mají schopnost částečné nebo úplné obnovy. Patří mezi ně solární energie, energie z větrných elektráren, energie vodní či energie z biomasy atp. OZE jsou přitom ve většině rozvinutých států v současnosti zvýhodňovány vůči převládajícím tradičním fosilním zdrojům energie (uhlí, ropa, plyn). Každým rokem dochází k úbytku neobnovitelných zdrojů, jejichž získávání navíc devastuje krajinu.

Podpora OZE je logickým krokem, jehož cílem je snížení emisí skleníkových plynů, čímž dojde ke zmírnění dopadů lidské činnosti na globální oteplování, ale také k zachování životního prostředí a zajištění zdrojů energie pro další generace. Princip OZE totiž spočívá v tom, že činností člověka by tyto zdroje neměly být vyčerpány. Z těchto důvodů je podpora OZE intenzivně regulována jak na úrovni EU, tak i na úrovni tuzemské.

Systém podpor OZE a poplatků na jejich financování je z pohledu ekologické elektrické trakce v železniční dopravě neharmonizovanou zátěží provozního hospodaření dopravců ve výši cca 600 mil. Kč ročně.

PODPORA EKOLOGICKÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Podpora ekologické železniční dopravy patří mezi základní stavební kameny dopravní strategie EK i členských států EU, jejímž cílem je podpořit konkurenceschopnost prostřednictvím efektivních, ale hlavně udržitelných dopravních systémů. Cílem tak je dosáhnout do roku 2030 převedení alespoň 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km na alternativní ekologickou dopravu, jakou je doprava železniční či vodní, a do roku 2050 dokonce více než 50 %.

Rozpor v legislativních předpisech, jakož i koncepčních a strategických nástrojů v ČR i na úrovni EU, které upravují problematiku OZE z různých pohledů a které se zabývají podporou železnic a ochranou životního prostředí, ve výsledku vede k nákladové a tedy i cenové diskvalifikaci železniční dopravy provozované v ekologické elektrické trakci na přepravním trhu.

Změna v systému placení podpory na OZE, odbřemenění ekologické elektrické trakce v dopravě od placení poplatků OZE, která by zohlednila ekologický význam elektrické trakce v dopravě, by mohla přispět k dlouhodobě udržitelné rebalanci přepravních výkonů mezi jednotlivými druhy dopravy ve smyslu principů a cílů Dopravní politiky EK „*Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“.

Jedním z témat Dopravní politiky ČR na období 2014-2020 je snižování negativních dopadů dopravy na veřejné zdraví a infrastrukturu, čehož má být vedle dalších opatření dosaženo zvýšením podílu nízkoemisní dopravy. Pokud však bezemisní ekologická elektrická trakce (bez ohledu na tzv. „energetický mix“) nebude odbřemeněna od poplatků OZE, nebude cenově konkurenceschopná na přepravním trhu.

V programovém prohlášení vlády ČR je deklarováno, že vláda povede Českou republiku na základě sociálně a ekologicky orientovaného tržního hospodářství k prosperitě. V rámci resortních priorit se vláda zavázala prostřednictvím Ministerstva průmyslu a obchodu zajistit udržitelnou energetiku a usilovat o environmentální udržitelnost energetiky. V resortu Ministerstva dopravy se vláda zavázala podpořit přesun přepravy nákladů ze silnice na železnice.



DEKARBONIZACE A NÍZKOUHLÍKOVÁ DOPRAVA

Výsledkem snahy EK o dekarbonizaci je „*Roadmap 2050: praktická příručka Evropské nadace klimatu k prosperující, nízkouhlíkové Evropě*“. Roadmap 2050 zkoumá možnosti dosáhnout výrazného snížení emise skleníkových plynů, a tedy dekarbonizace hospodářství. V červenci 2009 Evropská unie a skupina G8 oznámili cíl snížit emise skleníkových plynů o nejméně 80 % do roku 2050. V říjnu 2009 Evropská rada vymezila vhodné cíle snížení emisí pro EU a další rozvinuté ekonomiky na 80 - 95 % pod úroveň roku 1990, a to do roku 2050.

Na základě studie „*Roadmap 2050*“ přijala EK v roce 2011 sdělení s názvem „*Energetický plán do roku 2050: Bezpečná, konkurenceschopná a nízkouhlíková energetika je možná*“. Cílem plánu je dosáhnout nízkých emisí uhlíku do roku 2050 a současně zvýšit konkurenceschopnost EU a bezpečnost dodávek energie.

Cílů stanovených v Roadmap 2050 by mělo být z pohledu dopravy dosaženo zejména intenzivní elektrifikací dopravního sektoru a užíváním biomasy napříč sektory. Dekarbonizované trasy předpokládají souhrn vozidel poháněných elektřinou, biopalivem a vozidel na palivové články. Mezi opatření, jimiž má dojít k dekarbonizaci dopravy, patří jednak snaha o změnu skladby způsobu pohonu silničních vozidel, na druhé straně pak podpora jiných druhů dopravy, jejichž produkce skleníkových plynů je výrazně nižší – jako právě železniční.



DOPRAVNÍ POLITIKA EVROPSKÉ KOMISE

VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility

EK stanovila úkol odstranit závislost dopravního systému na ropě, aniž by bylo třeba obětovat jeho účinnost a ohrozit mobilitu. V souladu se stěžejní iniciativou „*Evropa méně náročná na zdroje*“ zavedenou ve strategii Evropa 2020 a v souladu s novým plánem pro energetickou účinnost na rok 2011 je základním cílem evropské dopravní politiky napomoci vytvořit systém, který podporuje evropský hospodářský pokrok, zvyšuje konkurenceschopnost a nabízí vysoce kvalitní služby mobility a zároveň účinněji využívá zdroje. V praxi je podle EK třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy.

Postup k dosažení požadovaného stavu zahrnuje celou řadu potřebných opatření ze strany státní regulace a ingerence ve prospěch:

- zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy;

- vývoje a využívání udržitelných paliv a pohonných systémů;
- optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy (železnice a vodní doprava) v případech, kdy technologické inovace mohou být nedostačující (např. přeprava nákladu silničními vozidly na velké vzdálenosti);
- účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů (např. ITS², ERTMS³ aj.);
- nezkreslené stanovování cen, tzn. internalizace externích (dosud nekalkulovaných) nákladů dopravy do ceny za přepravu, atd.

Účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu

U dopravy na střední vzdálenosti jsou nové technologie méně vyspělé a volba druhů dopravy je omezenější než ve městě. Právě zde však mohou mít kroky EK okamžitý dopad (v důsledku méně omezení plynoucích ze subsidiarity či mezinárodních dohod). Energeticky účinnější vozidla a čistší paliva by samy o sobě pravděpodobně nedosáhly potřebného snížení emisí a nevyřešily by problematiku přetíženosti. Je třeba, aby je doprovázela konsolidace velkých objemů přepravy na dlouhé vzdálenosti, tudíž větší využívání železniční dopravy pro cestující a v případě přepravy nákladu i multimodální řešení využívající lodní a železniční dopravy na dlouhé vzdálenosti.

Lepší výběr druhů dopravy bude důsledkem vyšší integrace modálních sítí. Letiště, přístavy, železniční a autobusová nádraží a stanice metra by měly být stále více propojovány a přeměňovány na multimodální dopravní uzly pro cestující. Informační online systémy a elektronické rezervační a platební systémy zahrnující všechny dopravní prostředky by měly multimodální cestování usnadnit.

Na dlouhé přepravní vzdálenosti jsou možnosti dekarbonizace silniční dopravy omezenější a multimodalita přepravy nákladu musí být pro zasilatele ekonomicky přitažlivá. Je zapotřebí účinné kombinace více druhů dopravy. EU potřebuje speciálně vyvinuté skutečné železniční nákladní koridory, optimalizované z hlediska využívání energie a z hlediska emisí, které by minimalizovaly dopad na životní prostředí, avšak byly by atraktivní díky své spolehlivosti, omezené přetíženosti a nízkým provozním a správním nákladům. Dosavadní situace, kdy železniční nákladní doprava v podstatě využívá jen kapacitu tratí zbylou po alokaci osobní dopravě, je naprosto nevyhovující a neudržitelná.

² Intelligent Transport Systems (ITS); https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en

³ European Rail Traffic Management System (ERTMS); https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/ertms_en

DEPARTURE		ODJEZD		ABFAHRT	
Druh vlaku	Číslo vlaku	CÍLOVÁ STANICE	Směr jízdy	Pravidelný odjezd	Zpoždění min
Sp	1623	PRŮSTĚJDO HL.N.		16:07	19
SC	504	PRAHA HL.N.	Pardubice hl.n.	16:10	10
LE	1364	PRAHA HL.N.	Zábřeh na Moravě	16:14	5
EC	124	PRAHA HL.N.	Kolín	16:18	
R	884	PRAHA HL.N.	Mohelnice	16:21	

Železnice je někdy považována na nepříliš přitažlivý způsob dopravy, ať už cenově nebo rigidními dodacími lhůtami. Avšak příklady z některých států dokazují, že železnice může nabídnout kvalitní služby. Naprosto klíčovým úkolem je však provést změny, které by srovnaly podmínky podnikání železničních dopravců s ostatními druhy dopravy. Změny ve smyslu srovnání podmínek podnikání v jednotlivých druzích dopravy by železnici umožnily účinně konkurovat a přebrat výrazně vyšší podíl přepravy nákladu i cestujících na střední a dlouhé vzdálenosti.



Rovnocenné podmínky pro dopravu

Stále přetrvávají překážky hladkého fungování vnitřního trhu v dopravě a spravedlivé hospodářské soutěže na přepravním trhu. Cílem EK pro příští desetiletí je vytvořit řádný jednotný evropský dopravní prostor odstraněním všech zbývajících překážek mezi druhy dopravy a vnitrostátními systémy, usnadněním integrace a podporou vzniku nadnárodních a multimodálních provozovatelů. Vedle „bdělého“ prosazování pravidel hospodářské soutěže uvnitř jednotlivých druhů dopravy je nutno činnost a pozornost EK nasměrovat na srovnání podmínek podnikání mezi druhy dopravy.

Vyšší stupeň konvergence a prosazování sociálních, bezpečnostních, ochranných a environmentálních pravidel, minimální služební standardy a uživatelská práva musí být nedílnou součástí této strategie, aby se zamezilo napětí, nesouladu a nevyváženosti v dopravním systému.

Není nadále možné, aby ekologická železniční doprava byla z přepravního trhu vytěsňována, a to především vyššími (dražšími) sociálními standardy zaměstnanců, vyššími náklady na nesrovnatelně vyšší míru bezpečnosti provozu v intencích technických specifikací interoperability, a v neposlední řadě úhradou poplatků za neekonomické (tržně neobhajitelné) obnovitelné zdroje energie. Veškeré náklady neharmonizované mezi druhy dopravy, které musí nést železniční doprava na rozdíl od jiných druhů dopravy, znemožňují spravedlivou hospodářskou soutěž na přepravním trhu.

10 CÍLŮ EK PRO KONKURENCESCHOPNÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM ÚČINNĚ VYUŽÍVAJÍCÍ ZDROJE

Vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů

- 1) Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂ (dekarbonizace).
- 2) Používání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví by do roku 2050 mělo dosáhnout 40 %; ve stejné lhůtě by rovněž měly být sníženy emise CO₂ z námořních lodních paliv EU o 40 % (případně o 50 %, pokud je to proveditelné).

Optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, mj. větším využitím energeticky účinnějších druhů dopravy

- 3) 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na ekologické druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu, tzn. s dostatečnou volnou kapacitou pro nákladní vlaky. Splnění tohoto cíle si vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- 4) Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost (nad 300 km) by do roku 2050 měla probíhat po železnici. Jedním z efektů vysokorychlostních tratí bude, že jejich dodatečná nová kapacita přinese uvolnění kapacity konvenčních tratí od dálkové osobní dopravy pro nákladní dopravu.
- 5) Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.

- 6) Propojit do roku 2050 všechna hlavní letiště na železniční síť, pokud možno vysokorychlostní; zajistit, že všechny hlavní mořské přístavy jsou napojeny na nákladní železniční dopravu a případně na vnitrozemské vodní cesty.

Zvyšování účinnosti dopravy a využívání infrastruktury prostřednictvím informačních systémů a tržně orientovaných stimulů

- 7) Zavést modernizovanou infrastrukturu uspořádání letového provozu (Single European Sky Air Traffic Management Research - SESAR) v Evropě do roku 2020 a dokončit společný evropský letecký prostor. Zavést příslušné systémy řízení dopravy (ERTMS, ITS aj.). Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo).
- 8) Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy.
- 9) Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.
- 10) Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a více zapojit soukromý sektor do odstraňování nesouladu, včetně škodlivých dotací, do vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic.

STANOVOVÁNÍ SPRÁVNÝCH CEN A PŘEDCHÁZENÍ NESROVNALOSTEM

Cenové signály hrají klíčovou roli v mnoha rozhodnutích, která mají dlouhodobé účinky na dopravní systém. Poplatky a daně z dopravy je třeba upravit (harmonizovat) tak, aby se více uplatňovala zásada „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. Měly by podpořit úlohu dopravy při propagaci cílů evropské konkurenceschopnosti a soudržnosti. Celková zátěž pro odvětví by zároveň měla odrazit celkové náklady dopravy, včetně infrastruktury a vnějších nákladů.

Širší socioekonomické výhody a kladné externality ekologických druhů dopravy do určité míry opodstatňují jejich veřejné kofinancování, avšak v budoucnosti je pravděpodobné, že uživatelé dopravy budou v cenách za přepravu hradit více nákladů než dnes. Je důležité, aby uživatelé, provozovatelé a investoři měli správnou a důslednou finanční motivaci. Internalizace externalit, odstranění daňové nerovnováhy a neoprávněných subvencí a svobodná a nenarušená hospodářská soutěž nejen intramodální, ale především intermodální, jsou tudíž součástí úsilí sjednotit tržní volby s potřebami udržitelnosti (a odrazit ekonomické náklady „neudržitelnosti“). Jsou rovněž potřebné k tomu, aby vytvořily rovné podmínky pro různé druhy dopravy, které jsou navzájem konkurenční.

Pokud jde o emise skleníkových plynů, používají se dva hlavní tržně orientované nástroje: zdanění energie a systémy pro obchodování s emisemi. Zdanění se v současnosti uplatňuje u paliv používaných v pozemní dopravě, zatímco systémy pro obchodování s emisemi se používají u elektrické energie a uplatňovány jsou i v letectví. Očekávaná revize směrnice o zdanění energie je příležitostí, jak zajistit lepší soudržnost mezi těmito dvěma nástroji. EK zároveň usiluje o rozhodnutí Mezinárodní námořní organizace o globálním nástroji pro námořní dopravu, kde náklady plynoucí ze změny klimatu nejsou v současnosti internalizovány.

Náklady na místní externality, jako např. hluk, znečištění ovzduší a přetíženost, by mohly být internalizovány zpoplatněním využívání infrastruktury. Snahy EK o změnu tzv. „směrnice o euroviněťě“ je prvním krokem k vyššímu stupni internalizace nákladů z těžkých nákladních vozidel, avšak rozdíly ve vnitrostátních politikách silničních poplatků budou přetrvávat. Je třeba přistoupit k postupnému zavedení povinného systému harmonizované internalizace externích nákladů pro užitková vozidla na pozemních komunikacích.

U automobilů se silniční poplatky stále více považují za alternativní způsob tvorby zisku a ovlivňování dopravního chování. EK musí iniciovat jednotné pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u všech vozidel a pro všechny hlavní externality. Dlouhodobým cílem je zavést užitavelské poplatky u všech vozidel a v celé síti pozemních komunikací s cílem odrazit alespoň náklady na údržbu infrastruktury, přetížení, znečištění ovzduší a hluk.

Jiné druhy dopravy mají ve srovnání se železniční dopravou daňové výhody. Jedná se o příznivé daňové podmínky pro podnikové automobily, výjimky z DPH a daně za energii u mezinárodní námořní a letecké dopravy atd. Tato opatření obecně skýtají protichůdnou (kontraproduktivní) motivaci, pokud jde o verbální úsilí EK zlepšit účinnost dopravního systému a snížit jeho externí náklady rebalancí přepravních výkonů směrem k ekologickým druhům dopravy. Komise musí aktivně konat v zájmu dosažení větší soudržnosti mezi různými prvky zdanění jednotlivých druhů dopravy a podpory přesunu přepravy na ekologicky a energeticky (z pohledu měrné spotřeby) méně náročnou hromadnou dopravu.



REDUKCE POPLATKŮ OZE V EKOLOGICKÝCH ODVĚTVÁCH V NĚMECKU

Problematika poplatků a podpor OZE je v Německu upravena zákonem o obnovitelných zdrojích Erneuerbare-Energien-Gesetz (dále jen „EEG“), jehož

komplexní reformu přijala německá vláda v srpnu 2014. Tento zákon upravuje mimo jiné metodiku získávání financí na podporu OZE. Dle této metodiky jsou podobně jako v ČR koneční odběratelé zatíženi příspěvkem na podporu OZE.

Německý zákon však obsahuje seznam odvětví, u nichž se výše tohoto příspěvku redukuje, a to na základě jejich přínosu k ochraně životního prostředí. Jedná se o odvětví, která jsou energeticky velmi náročná, a tedy vyžadují vysokou spotřebu energie, přičemž tyto podniky jsou podle těchto kritérií rozděleny na dvě skupiny. Do první z nich patří např. výroby z dřeva a celulózy, těžba soli, do druhé např. výroba piva, výroba obuvi. O zařazení konkrétních podniků mezi tyto výjimky si musí podnik zažádat. Výjimka bude tomuto podniku udělena pouze v případě, že jsou splněny podmínky k jejímu udělení.

Speciální výjimka je udělena železniční dopravě. Výjimka je udělena automaticky, tedy není nutné schvalovat předchozí žádost. Pouze v případě, že nebudou splněny podmínky dle EEG, je konkrétní subjekt nucen platit poplatek v plné výši. Železniční dopravci v Německu tak mohou odvádět na těchto poplatcích na podporu OZE méně než jiné povinné subjekty a tím dosahovat značných úspor nákladů s efektem na vyšší konkurenceschopnost ekologické elektrické trakce na přepravním trhu.

Pro německé železnice to znamená, že platí pouze 20 % základní výše poplatku. Toto snížení poplatkové povinnosti je přitom určeno energeticky náročným železničním podnikům, které spotřebují alespoň 2 GWh za rok.

Výše uvedené formy „úlevy“ však mohou naplňovat znaky státní podpory. Z tohoto důvodu předmětnou zákonnou úpravu posuzovala i EK v rámci notifikačního řízení, aby byla vyslovena její slučitelnost s legislativou EU o státní podpoře. EK shledala po posouzení všech aspektů zákon EEG slučitelným s pravidly státní podpory.

EK dospěla k závěru, že **podpora státu je v daném případě omezena na náhradu železnicím za náklady příležitosti plynoucí z použití železniční dopravy spíše než jiného druhu dopravy více znečišťujícího životní prostředí**. Tím se dle EK prohlubuje naplňování společných cílů v oblasti dopravy, aniž by byla nepatříčně narušena hospodářská soutěž v rámci jednotného trhu.

Z hlediska snížení poplatku na podporu OZE železnicím EK posuzovala EEG odděleně od zbytku podpory, a to dle *Pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům*. EK v rámci tohoto posouzení dospěla k závěru, že podpora železnicím je omezena na minimum nezbytné k dosažení jejího účelu a je přiměřená sledovanému cíli v souladu s čl. 93 *Smlouvy o fungování Evropské unie* (SFEU). Jednou z podmínek slučitelnosti podpor u železnic je ovšem podmínka, že podpora nepřesahuje 30 % celkových nákladů železniční dopravy ani 50 % uznatelných nákladů.

EK notifikovala EEG v červenci 2014 a ten nabyl účinnosti od 1. srpna 2014.

ZÁVĚR

Přeměna evropského dopravního systému spojená s rebalancí přepravních výkonů směrem k ekologickým druhům dopravy bude možná pouze díky četným iniciativám na všech úrovních. Je třeba připravit a realizovat vhodné legislativní návrhy s klíčovými iniciativami. Je třeba zvýšit konkurenceschopnost ekologických druhů dopravy, a to primárně tím, že nebudou zatíženy více náklady oproti silniční dopravě a tím vytěsňovány z přepravního trhu. Jen poplatky za obnovitelné zdroje energie zatěžují ekologickou elektrickou trakci v železniční dopravě 600 mil. Kč oproti jiným druhům dopravy.

Energetika je strategický sektor, který determinuje vyspělost státu nebo společenství a napomáhá k dalšímu rozvoji. V tomto směru pak nabývá na důležitosti téma OZE, které jsou považovány za nejušlechtlejší energetické zdroje ve vztahu k životnímu prostředí i ve vztahu k budoucím generacím z pohledu udržitelnosti. OZE nicméně nejsou jediným fenoménem, který může pomoci naplňovat společensky a ekologicky odpovědné cíle dnešní doby. Minimálně stejnou pozornost si zaslouží také oblast podpory a rozvoje elektrické trakce železniční dopravy. Systém by měl fungovat především vyváženě a využívání OZE by mělo být podporováno v takových mezích, aby negativní důsledky z jejich provozování nepřesáhly jejich výhody.

Železniční doprava je na úrovni ČR i na úrovni EU preferovaným ekologickým druhem dopravy, přesto přetrvává nevyhovující stav, kdy ekologická elektrická trakce železniční dopravy přispívá k ochraně životního prostředí dvakrát, když poprvé je tomu v podobě dražších pevných trakčních zařízení a přenosové soustavy pro ekologičtější bezemisní provoz, a podruhé nesením vysokého poplatku na podporu OZE právě z důvodu ekologičtější povahy svého provozu. Tím je železnice na přepravním trhu diskriminována.

Zavedení výjimky z placení plné výše poplatků na podporu OZE pro elektrickou trakci železnice je možné formou legislativní změny zákona o podporovaných zdrojích energie. Změna realizovaná touto novelou by podléhala notifikaci EK.

Literatura:

- [1] Evropská komise: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, Bílá kniha, KOM(2011), Brusel, 2011
- [2] Evropská komise: EVROPA 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, Sdělení Komise, KOM(2010), Brusel, 2010
- [3] Evropská komise: Energetický plán do roku 2050: Bezpečná, konkurenceschopná a nízkouhlíková energetika je možná, Sdělení Komise, KOM(2011), Brusel, 2011
- [4] European Commission: State aid: Commission approves German renewable energy law (EEG 2014) for railway sector, Press release, Brussels, 2014
- [5] Zákon č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie

Praha, březen 2017

Lektorovali: prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
DFJP Univerzita Pardubice

Mgr. Kateřina Šveřepová
advokátka