

**Sdělení Komise****Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům**

(2008/C 184/07)

**1. ÚVOD****1.1 Obecné souvislosti: odvětví železniční dopravy**

1. Se železnicí jsou spojeny jasné výhody: jedná se o bezpečný a neznečišťující způsob dopravy. Železniční doprava může proto významným způsobem přispět k rozvoji udržitelných způsobů dopravy v Evropě.
2. Bílá kniha „Evropská politika doprav s výhledem do roku 2010: čas rozhodnout“<sup>(1)</sup> a její přezkum v polovině období<sup>(2)</sup> zdůrazňují, jak je dynamické odvětví železniční dopravy potřebné pro vytvoření fungujícího, bezpečného a ekologického systému nákladní a osobní dopravy, který přispěje k vytvoření dlouhodobě prosperujícího jednotného evropského trhu. Přetížení silnic, kterým trpí města a některé oblasti Evropského společenství, potřeba čelit výzvám spojeným se změnou klimatu a zdražování ceny paliv na bázi uhlovodíků ukazují, jak je důležité stimulovat rozvoj železniční dopravy. V tomto ohledu je třeba připomenout, že environmentální cíle stanovené Smlouvou o ES musí dodržovat rovněž společná dopravní politika<sup>(3)</sup>.
3. Odvětví železniční dopravy v Evropě však trpí tím, že není považováno za dostatečně přitažlivé. Od 60. let do konce 20. století zažívalo období prohlubujícího se úpadku. Oproti ostatním druhům dopravy železniční nákladní i osobní přeprava v relativních hodnotách stagnovala. Železniční nákladní doprava zažila pokles i v hodnotách absolutních: množství nákladu přepraveného po železnici bylo v roce 1970 větší než v roce 2000. Ve skutečnosti službám tradičních železničních podniků chyběla spolehlivost a termíny požadované zákazníky tyto podniky nebyly schopny dodržet, což vedlo k odklonu od železniční dopravy směrem k ostatním druhům dopravy, a to zejména k dopravě silniční<sup>(4)</sup>. I když železniční přeprava osob v absolutních hodnotách i nadále rostla, v porovnání s nárůstem silniční a letecké dopravy<sup>(5)</sup> se tento růst zdá velmi omezený.
4. Byť se zdá, že se tuto tendenci v posledních letech podařilo zvrátit<sup>(6)</sup>, je ještě dlouhá cesta k tomu, aby se železniční doprava stala silnou a konkurenceschopnou. Zejména v odvětví nákladní železniční dopravy přetrvávají významné potíže, k jejichž odstranění bude potřeba opatření ze strany veřejných orgánů<sup>(7)</sup>.
5. Relativní úpadek evropského odvětví železniční dopravy z velké míry vyplývá z historické organizace nabídky dopravy, která především vychází z vnitrostátních a monopolistických schémat.
6. Zprvce, v rámci vnitrostátních sítí neexistovala hospodářská soutěž, a proto nebyly železniční podniky nuceny snižovat své provozní náklady a vyvíjet nové služby. Jejich činnosti nepřinášely dostatečné příjmy k pokrytí všech nákladů a potřebných investic. Někdy nebyly tyto potřebné investice realizovány. V některých případech členské státy přinutily železniční podniky tyto investice provést, i když

<sup>(1)</sup> KOM(2001) 370, 12. září 2001, s. 18.

<sup>(2)</sup> Sdělení Komise „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum bílé knihy o dopravě v polovině období“ (KOM(2006) 314) ze dne 22. června 2006, s. 21.

<sup>(3)</sup> Článek 2 Smlouvy uvádí mezi hlavními posláním Společenství „podporovat trvalý a neinflační růst ohleduplný k životnímu prostředí“. Tato ustanovení jsou doplněna zvláštními cíli stanovenými v článku 174, který stanoví, že politika Společenství v oblasti životního prostředí přispívá zejména k udržování, ochraně a zlepšování kvality životního prostředí. Článek 6 Smlouvy uvádí: „Požadavky na ochranu životního prostředí musí být zahrnuty do vymezení a provádění politik a činností Společenství uvedených v článku 3, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje“.

<sup>(4)</sup> V období od roku 1995 do roku 2005 zaznamenal objem nákladní železniční dopravy (vyjádřený v tunokilometrech) průměrný meziroční nárůst ve výši 0,9 % oproti průměrnému meziročnímu nárůstu silniční dopravy ve výši 3,3 % ve stejném období (zdroj: Eurostat).

<sup>(5)</sup> V období od roku 1995 do roku 2004 zaznamenal objem osobní železniční dopravy (vyjádřený v počtu osobokilometrů) průměrný meziroční nárůst ve výši 0,9 % oproti průměrnému meziročnímu nárůstu počtu osobních vozidel ve stejném období ve výši + 1,8 % (zdroj: Eurostat).

<sup>(6)</sup> Od roku 2002, zejména v zemích, které otevřely svůj trh hospodářské soutěži. V roce 2006 byl zjištěn roční nárůst výkonu železniční nákladní dopravy ve výši 3,7 % a 3 % nárůst osobní dopravy. Tato tendence k lepšímu by se měla potvrdit i v roce 2007.

<sup>(7)</sup> Sdělení Komise „Směrem k železniční síti zaměřené na nákladní dopravu“ (SEK(2007) 1322, SEK(2007) 1324 a SEK(2007) 1325) ze dne 18. října 2007.

nebyly schopné je dostatečně financovat z vlastních zdrojů. V důsledku toho těmto podnikům vzniklo velké zadlužení, které samo o sobě mělo nepříznivý vliv na jejich rozvoj.

7. Zadruhé, rozvoj železniční dopravy byl v Evropě brzděn vinou chybějící normalizace a interoperability sítí, zatímco silniční a letečtí dopravci přišli s celou řadou mezinárodních služeb. Evropská unie zdědila mozaiku vnitrostátních železničních sítí, které se vyznačují rozdílnými rozchody a neslučitelnými signalizačními a bezpečnostními systémy, jež železničním podnikům neumožňují využívat úspor z rozsahu, kterých by bylo dosaženo, pokud by infrastruktury a kolejová vozidla byly koncipovány pro jeden velký trh spíše než pro 25 <sup>(1)</sup> vnitrostátních trhů.
8. Evropské společenství provádí politiku, jejímž cílem je oživit odvětví železniční dopravy ve třech hlavních směrech:
  - a) postupným vytvářením podmínek, které umožní vznik hospodářské soutěže v oblasti železniční dopravy;
  - b) podporou normalizace a technické harmonizace evropských železničních sítí s cílem dosáhnout plné interoperability na celoevropské úrovni;
  - c) poskytováním finančních podpor na úrovni Společenství (v rámci programu TEN-T a strukturálních fondů).
9. Evropské společenství tedy postupně otevřelo trhy železniční dopravy hospodářské soutěži. První balíček pro liberalizaci byl přijat v roce 2001, zahrnující směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství <sup>(2)</sup>, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům <sup>(3)</sup> a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti <sup>(4)</sup>. Následoval druhý balíček v roce 2004, jehož hlavní opatření zahrnují nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) <sup>(5)</sup>, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti <sup>(6)</sup> směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004, systému, a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému <sup>(7)</sup> a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství <sup>(8)</sup>. Nakonec byl přijat třetí balíček v roce 2007, který zahrnuje 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 <sup>(9)</sup>, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě <sup>(10)</sup>, směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury <sup>(11)</sup> a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství <sup>(12)</sup>. Následkem bylo otevření nákladní železniční

<sup>(1)</sup> Malta a Kypr nemají železniční síť.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2007/58/ES (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44).

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

<sup>(7)</sup> Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114.

<sup>(8)</sup> Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.

<sup>(9)</sup> Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

<sup>(10)</sup> Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

<sup>(11)</sup> Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44.

<sup>(12)</sup> Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51.

dopravy hospodářské soutěži ke dni 15. března 2003 v transevropské síti nákladní železniční dopravy, poté ke dni 1. ledna 2006 pro mezinárodní nákladní dopravu a konečně ke dni 1. ledna 2007 pro železniční kobotáž. Třetí železniční balíček stanovil otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži na 1. leden 2010. Některé členské státy jako Spojené království, Německo, Nizozemsko a Itálie své domácí trhy osobní dopravy již (částečně) otevřely.

10. Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství <sup>(1)</sup> zavedla pro subjekty v odvětví železniční dopravy nový institucionální a organizační rámec zahrnující:
  - a) oddělení železničních podniků <sup>(2)</sup> od provozovatelů infrastruktur <sup>(3)</sup> na účetní a organizační úrovni;
  - b) nezávislost řízení železničních podniků;
  - c) řízení železničních podniků podle zásad, které se vztahují na obchodní společnosti;
  - d) finanční rovnováhu železničních podniků v souladu s řádným obchodním plánem;
  - e) slučitelnost finančních opatření členských států s pravidly pro státní podporu <sup>(4)</sup>.
11. Vedle tohoto liberalizačního procesu začala Komise na druhé úrovni podporovat interoperabilitu evropských železničních sítí. Tento postup je doprovázen iniciativami Společenství v zájmu zvýšení úrovně bezpečnosti železniční dopravy <sup>(5)</sup>.
12. Třetí úroveň veřejné intervence ve prospěch odvětví železniční dopravy spočívá ve finanční podpoře. Komise je toho názoru, že tuto podporu lze za určitých podmínek odůvodnit s ohledem na vysoké adaptační náklady v odvětví železniční dopravy.
13. Komise kromě jiného připomíná, že výše veřejných finančních prostředků vydávaných odvětví železniční dopravy byla vždy vysoká. Od roku 2004 uvolnily členské státy Evropské unie (EU-25) na budování a údržbu železničních infrastruktur celkem přibližně 17 miliard EUR <sup>(6)</sup>. Pokud jde o vyrovnávací platby za závazek poskytovat neziskové služby v oblasti přepravy cestujících, je železničním podnikům členských států ročně vypláceno 15 miliard EUR <sup>(6)</sup>.
14. Poskytnutí státní podpory odvětví železniční dopravy lze schválit v případě, že přispívá k vytváření integrovaného evropského trhu otevřeného hospodářské soutěži a interoperabilitě, jakož i k cílům trvalé mobility, jak je vytyčilo Společenství. V této souvislosti musí Komise přezkoumat, zda finanční podpora odsouhlasená veřejnými orgány nenaruší hospodářskou soutěž, což by bylo v rozporu se společným zájmem. V některých případech bude Komise moci vedle poskytnutých podpor žádat závazky členských států ve vztahu k cílům Společenství.

## 1.2 Cíl a oblast působnosti těchto pokynů

15. Cílem těchto pokynů je pro železniční podniky vymezené ve směrnici 91/440/EHS a ve výše popsávaných souvislostech vytvořit obecné zásady týkající se slučitelnosti státních podpor se Smlouvou. Kromě toho se tyto pokyny v kapitole 3 vztahují také na podniky pro městskou, předměstskou nebo regionální osobní přepravu. Tyto obecné zásady se zejména opírají o zásady stanovené právním

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2007/58/ES.

<sup>(2)</sup> Železniční podniky vymezuje článek 3 směrnice 91/440/EHS takto: „každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s příslušnými právními předpisy Společenství, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží a cestujících, přičemž tento podnik musí zajišťovat trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci“.

<sup>(3)</sup> Provozovatele infrastruktury vymezuje článek 3 směrnice 91/440/EHS takto: „každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením a udržováním železniční infrastruktury a případně provozováním řídicích a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům“.

<sup>(4)</sup> Ustanovení čl. 9 odst. 3 směrnice 91/440/EHS: „Podporu při splácení dluhů podle tohoto článku poskytují členské státy v souladu s články 73, 87 a 88 Smlouvy“.

<sup>(5)</sup> Zejména směrnice 2004/49/ES.

<sup>(6)</sup> Zdroj: Evropská komise na základě údajů sdělovaných každoročně členskými státy. Tato čísla by měla být dokonce ještě vyšší, jelikož nejsou oznamovány všechny finanční podpory a zejména spolufinancování v rámci strukturálních fondů nebo Fondu soudržnosti.

rámcem Společenství ve třech po sobě jdoucích železničních balíčcích. Jejich cílem je zvýšit průhlednost veřejného financování a právní jistotu s ohledem na pravidla Smlouvy týkající se otevřenosti trhů. Tyto pokyny se netýkají veřejného financování ve prospěch provozovatelů infrastruktury.

16. V čl. 87 odst. 1 Smlouvy se stanoví, že podpory 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 se společným trhem, nestanoví-li tato smlouva jinak. V některých situacích lze nicméně tyto státní podpory odůvodnit s ohledem na společný zájem Společenství. Některé z těchto situací jsou uvedeny v čl. 87 odst. 3 Smlouvy a vztahují se na odvětví dopravy, jakož i na ostatní hospodářská odvětví.
17. Článek 73 Smlouvy dále stanoví, že se společným trhem jsou slučitelné „podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“. Tento článek tvoří *lex specialis* v celkovém režimu Smlouvy. Na základě tohoto článku přijaly zákonodárny orgány Společenství dva specifické právní předpisy týkající se odvětví dopravy: jedná se o nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách <sup>(1)</sup> a nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách <sup>(2)</sup>. Obdobně nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků <sup>(3)</sup> stanoví, že železničním podnikům mohou členské státy poskytnout vyrovnání.
18. Článek 3 nařízení (EHS) č. 1107/70 stanoví, že členské státy nepřijmou koordinační opatření, ani neuloží plnění související s pojmem veřejné služby zahrnující poskytnutí podpor podle článku 73 Smlouvy, kromě případů a okolností stanovených tímto nařízením, aniž jsou však dotčena nařízení (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1192/69. Podle rozsudku Soudního dvora Evropských společenství ve věci „Altmark“ <sup>(4)</sup> nelze státní podpory, které nemohou být schváleny podle nařízení (EHS) č. 1107/70, (EHS) č. 1191/69 nebo (EHS) č. 1192/69, prohlásit za slučitelné podle článku 73 Smlouvy <sup>(5)</sup>. Navíc je nutno připomenout, že vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, které nesplňují ustanovení vyplývající z článku 73 Smlouvy, nelze prohlásit za slučitelné se společným trhem na základě čl. 86 odst. 2 ani na základě žádného jiného ustanovení Smlouvy <sup>(6)</sup>.
19. Nařízení (ES) č. 1370/2007 („nařízení o závazcích veřejné služby“), které vstoupí v platnost dne 3. prosince 2009 a zruší nařízení (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 zavede nový právní rámec. Tyto pokyny se tudíž nevztahují na aspekty související s vyrovnávacími platbami za veřejné služby.
20. Po vstupu nařízení (ES) č. 1370/2007 v platnost bude možné článek 73 Smlouvy přímo použít jako právní základ ke zjištění slučitelnosti podpor, na něž se nevztahuje nařízení o závazcích veřejné služby, zejména podpor na koordinaci nákladní dopravy. Je tudíž třeba rozvinout obecný výklad pro zkoumání slučitelnosti podpory na koordinaci s článkem 73 Smlouvy. Cílem těchto pokynů je zejména stanovit kritéria pro toto zkoumání i prahové hodnoty míry podpory. Vzhledem ke znění článku 73 však musí Komise v případě překročení stanovených prahových hodnot umožnit členským státům prokázat, že dotyčná opatření překračující prahové hodnoty jsou nezbytná a přiměřená.
21. Tyto pokyny se týkají použití článků 73 a 87 Smlouvy a jejich provedení v oblasti veřejných finančních prostředků určených železničním podnikům ve smyslu směrnice 91/440/EHS. Pozornost je věnována následujícím aspektům: veřejná podpora železničním podnikům pomocí financování infrastruktury (kapitola 2), podpory na nákup a obnovu kolejových vozidel (kapitola 3), vyrovnání dluhů

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1. Nařízení ve znění nařízení (EHS) č. 1893/91 (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, věc C-280/00, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark“), Sb. rozh. 2003, s. I-7747.

<sup>(5)</sup> Výše uvedený rozsudek ve věci „Altmark“, bod 107.

<sup>(6)</sup> V tomto ohledu viz rozhodnutí Komise ze dne 28. listopadu 2005 o použití čl. 86 odst. 2 Smlouvy o ES na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytované určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 312, 29.11.2005, s. 67, bod 17).

členskými státy za účelem finančního ozdravení železničních podniků (kapitola 4), podpory na restrukturalizaci železničních podniků (kapitola 5), podpory na koordinaci dopravy (kapitola 6) a státní záruky železničním podnikům (kapitola 7). Tyto pokyny se naproti tomu nezabývají prováděcími pravidly k nařízení o závazcích veřejné služby, pro něž Komise ještě nevypracovala rozhodovací postup <sup>(1)</sup>.

## 2. VEŘEJNÁ PODPORA ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM POMOCÍ FINANCOVÁNÍ INFRASTRUKTUR

22. Pro rozvoj odvětví železniční dopravy v Evropě je železniční infrastruktura velmi důležitá. Ať už se jedná o interoperabilitu, bezpečnost nebo rozvoj rychlostní železnice, vyžadují tyto infrastruktury značné investice <sup>(2)</sup>.
23. Tyto pokyny se týkají pouze železničních podniků. Jejich cílem tedy není stanovit právní režim pro veřejné financování infrastruktury, pokud jde o pravidla pro státní podporu. Tato kapitola se zabývá pouze dopady veřejného financování infrastruktury na železniční podniky.
24. Veřejné financování rozvoje infrastruktury může fakticky poskytnout nepřímo výhodu železničním podnikům, a představovat tak podporu. V souladu s judikaturou Soudního dvora by bylo vhodné zhodnotit, zda má opatření ve prospěch infrastruktur hospodářský účinek v podobě zmírnění nákladů, jež běžně zatěžují rozpočet železničních podniků <sup>(3)</sup>. Aby tomu tak bylo, muselo by být dotčeným podnikům poskytnuto selektivní zvýhodnění, které by mělo původ v dotčeném financování infrastruktur <sup>(4)</sup>.
25. Pokud je používání infrastruktury otevřeno všem potenciálním uživatelům rovným a nediskriminačním způsobem a za přístup k této infrastruktuře se vybírá poplatek podle právních předpisů Společenství (směrnice 2001/14/EHS), je Komise obvykle toho názoru, že veřejné financování infrastruktur nepředstavuje státní podporu železničním podnikům <sup>(5)</sup>.
26. Komise ostatně připomíná, že v případě, kdy veřejné financování železničních infrastruktur představuje podporu pro jeden nebo více železničních podniků, lze je schválit např. podle článku 73 Smlouvy, pokud tato infrastruktura odpovídá potřebě koordinovat dopravu. V tomto ohledu představuje relevantní referenci pro vyhodnocení slučitelnosti kapitola 6 těchto pokynů.

## 3. PODPORY NA NÁKUP A OBNOVU KOLEJOVÝCH VOZIDEL

### 3.1 Cíl

27. Park lokomotiv a vozů používaných pro přepravu cestujících je zastaralý a v některých případech opotřebovaný, zejména v nových členských státech. V roce 2005 bylo 70 % lokomotiv (diesellových a elektrických) a 65 % vozů v EU-25 starších než 20 let <sup>(6)</sup>. Pokud se berou v úvahu pouze členské

<sup>(1)</sup> Rovněž se netýkají použití nařízení (EHS) č. 1192/69.

<sup>(2)</sup> Sdělení Komise „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum bílé knihy o dopravě v polovině období“.

<sup>(3)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. června 2002, věc C-382/99, Nizozemsko v. Komise, Sb. rozh. 2002, s. I-5163.

<sup>(4)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. září 2000, věc C-156/98, Spolková republika Německo v. Komise, Sb. rozh. 2000, s. I-6857.

<sup>(5)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 7. června 2006, N 478/64, Irsko – Státní záruka na půjčky poskytnuté společností Córas Iompair Éirann (CIÉ) na investice do infrastruktury (Úř. věst. C 209, 31.8.2006, s. 8); rozhodnutí Komise ze dne 8. března 2006, N 284/05, Irsko – Regional Broadband Programme (regionální širokoplošný program) (Úř. věst. C 207, 30.8.2006, s. 3, bod 34) a tato rozhodnutí Komise: rozhodnutí 2003/227/ES ze dne 2. srpna 2002, týkající se parku Terra Mitica SA (Benidorm, Alicante), provedené Španělskem (Úř. věst. L 91, 8.4.2003, s. 23, bod 64); rozhodnutí ze dne 20. dubna 2005, N 355/04, Belgie – partnerství veřejno-soukromoprávní k postavení tunelu pod KLrijgsbaanem v Deurne, zhodnocení průmyslových ploch a využití letiště v Antverpách (Úř. věst. C 176, 16.7.2005, s. 11, bod 34); rozhodnutí ze dne 11. prosince 2001, N 550/01, Belgie, partnerství veřejno-soukromoprávní k postavení vykládkového a zakládkového zařízení (Úř. věst. C 24, 26.1.2002, s. 2, bod 24); rozhodnutí ze dne 20. prosince 2001, N 649/01 Spojené království, Freight Facilities Grant (Úř. věst. C 45, 19.2.2002, s. 2) bod 45; rozhodnutí ze dne 17. července 2002, N 356/02 Spojené království, Network Rail (Úř. věst. C 232, 28.9.2002, s. 2, bod 70); N 511/95 Jaguar Cars Ltd; viz rovněž pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 dohody EHP na státní podpory v odvětví letecké dopravy (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5 bod 12); Bílá kniha o zpoplatnění infrastruktury (KOM(1998) 466 v konečném znění, bod 43); sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě „Zlepšit kvalitu služeb v evropských námořních přístavech: určující prvek dopravních systémů v Evropě“ (KOM(2001) 35 v konečném znění, s. 11).

<sup>(6)</sup> Zdroj: UIC Rolling stock fleet in EU25 + Norway (2005).

státy, které vstoupily do Evropské unie v roce 2004, bylo v roce 2005 starších než 20 let 82 % lokomotiv a 62 % vozů <sup>(1)</sup>. Komise nicméně podle informací, jež má k dispozici, odhaduje, že ročně je obnovováno přibližně 1 % tohoto parku.

28. V tomto vývoji se samozřejmě odrážejí potíže celého odvětví železniční dopravy, v jejichž důsledku se snižují pobídky a kapacita železničních podniků investovat do modernizace či obnovy kolejových vozidel. Takové investice jsou však z hlediska udržení konkurenceschopnosti železniční dopravy v porovnání s ostatními druhy dopravy, které více znečišťují životní prostředí nebo mají vyšší externí náklady, nevyhnutelné. Zároveň je nutné omezit dopad železniční dopravy na životní prostředí, zejména snížením hluku, který způsobuje, a zvýšit její bezpečnost. A konečně, zlepšení interoperability mezi vnitrostátními sítěmi vyžaduje za účelem zachování soudržnosti systému úpravy stávajících kolejových vozidel.
29. S ohledem na výše uvedené skutečnosti je zřejmé, že podpory na nákup a obnovu kolejových vozidel mohou za určitých podmínek přispět k dosažení několika typů cílů společného zájmu, a lze je proto považovat za slučitelné se společným trhem.
30. Tato kapitola má za cíl upřesnit podmínky, za jakých Komise takové vyhodnocení slučitelnosti provádí.

### 3.2 Slučitelnost

31. Slučitelnost je třeba vyhodnocovat podle cíle společného zájmu, k němuž podpora přispívá.
32. Komise má v zásadě za to, že potřebu modernizovat kolejová vozidla lze dostatečně zohledňovat buď při provádění obecných pravidel vztahujících se na státní podporu, anebo při použití článku 73 Smlouvy, pokud je záměrem takové podpory koordinace dopravy (viz kapitola 6).
33. Při vyhodnocování slučitelnosti podpor na kolejová vozidla tedy Komise v těchto pokynech či jiném relevantním dokumentu obecně uplatňuje kritéria stanovená pro každou z těchto kategorií podpor:
  - a) podpory na koordinaci dopravy <sup>(2)</sup>;
  - b) podpory na restrukturalizaci železničních podniků <sup>(3)</sup>;
  - c) podpory malým a středním podnikům <sup>(4)</sup>;
  - d) podpory na ochranu životního prostředí <sup>(5)</sup>;
  - e) podpory určené na vyrovnání nákladů souvisejících se závazky veřejné služby a nákladů v rámci smluv na veřejné služby <sup>(6)</sup>;
  - f) regionální podpory <sup>(7)</sup>.
34. Pokud jde o regionální podpory počátečních investic, pokyny k regionálním podporám stanoví, že „v odvětví dopravy nejsou na podporu počátečních investic způsobilé výdaje na nákup dopravního zařízení (movitého majetku)“ (bod 50, poznámka pod čarou 48). Komise se domnívá, že je nutné povolit odchylku od tohoto pravidla pro **osobní železniční dopravu**. Jedná se o důsledek zvláštnosti tohoto druhu dopravy, zejména skutečnosti, že kolejová vozidla v tomto odvětví lze trvale přiřadit na

<sup>(1)</sup> Zdroj: CER (2005).

<sup>(2)</sup> Viz kapitola 6.

<sup>(3)</sup> Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2, a kapitola 5).

<sup>(4)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 70/2001 ze dne 12. ledna 2001 o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory malým a středním podnikům (Úř. věst. L 10, 13.1.2001, s. 33). Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1976/2006 (Úř. věst. L 368, 23.12.2006, s. 85).

<sup>(5)</sup> Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí (Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s. 1).

<sup>(6)</sup> Nařízení (EHS) č. 1191/69. Nařízení o závazcích veřejné služby, z něhož je třeba připomenout zejména čl. 3 odst. 1: „Pokud se příslušný orgán rozhodne poskytnout hospodářskému subjektu dle svého výběru výhradní právo a/nebo náhradu jakékoli povahy jako protiplnění za závazky veřejné služby, činí tak v rámci smlouvy o veřejné službě.“

<sup>(7)</sup> Pokyny k regionální podpoře na období 2007–2013 (Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13, bod 8).

vybrané tratě nebo služby. Proto se za jistých podmínek, jež jsou upřesněny níže, v odvětví osobní železniční dopravy (nebo dalších druhích dopravy, jako je městský vlak, metro nebo tramvaj) považují výdaje na nákup kolejových vozidel za způsobilé náklady ve smyslu dotčených pokynů<sup>(1)</sup>. Naproti tomu náklady na pořízení kolejových vozidel k výlučnému použití v nákladní přepravě nejsou způsobilé k podpoře.

35. Vzhledem k situaci nastíněné v bodech 28 a 29 se tato odchylka použije na veškeré formy investic, tj. na prvotní pořízení i na obnovu kolejových vozidel, pokud jsou tato vozidla přidělena ke tratím pravidelně obsluhujícím nějakou oblast, jež může obdržet podporu na základě čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy, nejvzdálenější oblast nebo oblast s nízkou hustotou obyvatelstva ve smyslu bodů 80 a 81 pokynů pro podporu na regionální účely<sup>(2)</sup>. U ostatních oblastí se odchylka použije pouze u podpory na počáteční investici a, pokud jde o podporu na investici na obnovu kolejových vozidel, pouze pokud veškerý park kolejových vozidel modernizovaný na základě podpory dosáhl vyššího stáří než 15 let.
36. Aby se zamezilo narušení hospodářské soutěže, jež by bylo v rozporu se společným zájmem, domnívá se však Komise, že pro tuto odchylku je nutno stanovit čtyři podmínky, které musí být splněny současně:
- dotyčná kolejová vozidla musí být určena výhradně službě městské, předměstské nebo regionální osobní přepravy v určité oblasti nebo na určité trase obsluhující několik oblastí; za tímto účelem se pro účely těchto pokynů službou městské a předměstské přepravy rozumí přepravní služby odpovídající přepravním potřebám městského centra nebo aglomerace, jakož i potřebám přepravy mezi tímto centrem nebo touto aglomerací a jejími předměstími, a „službou regionální přepravy“ se rozumí přepravní služby, jež mají odpovídat přepravním potřebám jednoho nebo více regionů. Přepravní služby obsluhující několik oblastí v jednom nebo více členských státech tak mohou spadat do oblasti působnosti tohoto bodu, pokud lze prokázat dopad na regionální rozvoj dopravně obsluhovaných regionů, zejména pravidelností služby. V tomto případě Komise ověří, že podporou nebude dotčena faktická otevřenost trhu mezinárodní osobní přepravy a kabotáže v důsledku vstupu třetího železničního balíčku v platnost;
  - dotyčná kolejová vozidla musejí zůstat po dobu minimálně deseti let výhradně určena pro konkrétní region nebo pro konkrétní trať procházející několika regiony, na kterou obdržela podporu;
  - nová kolejová vozidla, jež mají nahradit vozidla vyřazená, musejí odpovídat normám interoperability, bezpečnosti a ekologické šetrnosti<sup>(3)</sup> platným v dotyčné síti;
  - členský stát musí prokázat, že projekt přispívá ke strategii soudržného regionálního rozvoje.
37. Komise zajistí, aby nedocházelo k nepřipustnému narušení hospodářské soutěže, přičemž bude zejména zohledňovat doplňkové výnosy, které by mohla vyřazená kolejová vozidla podniku, který je příjemcem podpory, přinést, např. na základě prodeje třetím stranám nebo použitím na jiných trzích. Za tímto účelem bude Komise moci poskytnutí podpory podmínit povinností podniku, který je příjemcem podpory, zcela nebo částečně prodat již nepotřebná vozidla za běžných tržních podmínek, čímž umožní jejich další využití jinými provozovateli; v takovém případě se příjem z prodeje starých vozidel odečte od způsobilých nákladů.

<sup>(1)</sup> Komise poznamenává, že toto odůvodnění lze dle zvláštních podmínek jednotlivého případu použít přiměřeně na vozidla používaná v rámci veřejné silniční osobní dopravy, pokud tato vozidla odpovídají nejnovějším normám Společenství pro nová vozidla. Komise pak v takových situacích v zájmu rovného zacházení použije přístup, který zde byl popsán pro železniční vozidla. Komise vyzývá členské státy, aby při přiznávání tohoto druhu podpory podporovaly ekologicky nejšetrnější technologie, a bude zkoumat, nakolik je vhodná zvláštní finanční podpora vedoucí k vyšší míře podpory ve prospěch takových technologií.

<sup>(2)</sup> Nejméně zalidněné oblasti jsou oblasti na úrovni NUTS-II nebo jejich části, jež mají hustotu obyvatelstva nejvýše 8 obyvatel na kilometr čtvereční, jakož i menší přilehlé oblasti, které odpovídají stejnému kritériu co do hustoty obyvatelstva.

<sup>(3)</sup> Podpory na pořízení nových dopravních vozidel, jež jdou nad rámec norem Společenství co do ochrany životního prostředí nebo jež zvyšují úroveň ochrany životního prostředí při neexistenci norem Společenství, jsou v rámci pokynů ke státním podporám na ochranu životního prostředí možné.

38. Vyjádřeno obecněji, Komise zajistí, aby nedocházelo ke zneužití podpory. Použijí se i další podmínky stanovené v pokynech k regionálním podporám, zejména ohledně maximální míry a map podpor na regionální účely a pravidla pro kumulaci. Komise si uvědomuje, že dotčené pokyny mohou v některých případech obsáhnout regiony, na které se používají odlišné stropy míry podpory podle mapy podpor na regionální účely. V takovém případě použije Komise nejvyšší míru podpory používanou v regionech pravidelně dopravně obsluhovaných po dotčené trati, a to poměrně k pravidelnosti této služby <sup>(1)</sup>.
39. Pokud jde o investiční projekty, jejichž způsobilé výdaje překračují 50 milionů EUR, má Komise za to, že z důvodu zvláštností odvětví železniční osobní dopravy je třeba odchýlit se od bodů 60 až 70 pokynů pro podpory na regionální účely. Body 64 a 67 uvedených pokynů však zůstávají použitelnými, pokud se investiční projekt týká kolejových vozidel přidělených na konkrétní trať obsluhující více regionů.
40. Pokud je podnik, který je příjemcem podpory, pověřen prováděním služeb obecného hospodářského zájmu, jež zahrnují nákup a/nebo obnovu kolejových vozidel, a obdrží již na tento účel vyrovnání, musí se toto vyrovnání zohlednit v částce regionální podpory, jež může být tomuto podniku poskytnuta, aby se zamezilo nadměrnému vyrovnání.

#### 4. VYROVNÁNÍ DLUHŮ

##### 4.1 Cíl

41. Jak je uvedeno v oddíle 1.1, v minulosti se železniční podniky potýkaly s nerovnováhou mezi svými příjmy a náklady, zejména náklady investičními. To vedlo k významné zadluženosti, jejíž finanční správa představuje pro železniční podniky velmi vysoké zatížení a omezuje jejich kapacitu realizovat potřebné investice jak na úrovni infrastruktur, tak na úrovni obnovy kolejových vozidel.
42. Touto situací se výslovně zabývá směrnice 91/440/EHS. Tato směrnice k tomu v sedmém bodě odůvodnění uvádí, že členské státy musejí „zejména zajistit zdravou finanční strukturu stávajících veřejných železničních podniků“, a zmiňuje, že v tomto smyslu by byla potřebná „finanční úprava“. Článek 9 uvedené směrnice stanoví, že členské státy „vytvoří spolu se stávajícími veřejnými železničními podniky vhodné mechanismy na pomoc snížení zadlužení těchto podniků na úroveň umožňující řídit podnik na dobrém finančním základě a ke zlepšení finanční situace podniků“. V odstavci 3 téhož článku se uvádí poskytování státní podpory „při splácení dluhů podle tohoto článku“ a stanoví, že tyto podpory musí být poskytovány v souladu s články 73, 87 a 88 Smlouvy.
43. Na začátku 90. let po vstupu směrnice 91/440/EHS v platnost členské státy citelně snížily dluhy železničních podniků. Restrukturalizace dluhů železničních podniků nabyla různých forem:
  - a) převod celého dluhu nebo jeho části na provozovatele infrastruktury, čímž bylo železničnímu podniku umožněno fungovat na zdravějším finančním základě. Tento převod mohl proběhnout až po oddělení činností dopravních služeb od provozování infrastruktury;
  - b) vytvoření samostatných právnických osob pro financování projektů infrastruktur (například vysokorychlostní trati), což umožňuje ulehčit železničním podnikům od budoucího finančního zatížení, které by financování těchto nových infrastruktur představovalo;
  - c) finanční restrukturalizace železničních podniků, zejména vyrovnáním všech dluhů nebo jejich části.

<sup>(1)</sup> Pokud trať nebo specifická služba obsluhuje systematicky (tj. při každé jízdě) region, na který se použije nejvyšší míra podpory, použije se tato míra na veškeré způsobilé výdaje. Pokud už region, na který se použije nejvyšší míra podpory, je obsluhován pouze příležitostně, použije se tato míra pouze na část způsobilých výdajů připadajících na obsluhu tohoto regionu.

44. Tyto tři typy kroků přispěly ke krátkodobému zlepšení finanční situace železničních podniků. Zadluženost se v porovnání s celkovými závazky snížila, stejně tak se snížil i podíl představující splácení úroků na provozních nákladech. Snížení dluhu železničnímu podniku obecně umožnilo zlepšit jeho finanční situaci, a to díky nižšímu splácení kapitálu a úroků. Navíc mohla podobná snížení přispět k poklesu úrokové sazby, což má významný dopad na finanční správu dluhu.
45. Komise však konstatuje, že zadluženost mnohých železničních podniků zůstává i nadále znepokojivá. Mnohé podniky vykazují míru zadluženosti, která svou výší přesahuje míru přijatelnou pro obchodní společnost, a nemohou se proto stále samofinancovat a/nebo nemohou ze svých příjmů plynoucích ze stávajících a budoucích dopravních operací financovat své investiční potřeby. Kromě toho zjistujeme, že v členských státech, které se ke Společenství připojily k 1. květnu 2004, je míra zadlužení podniků v tomto odvětví mnohem vyšší než v ostatních státech Společenství.
46. Rozhodnutí zákonodárných orgánů Společenství nezměnit s přijetím směrnic 2001/12/ES a 2004/51/ES ustavení směrnice 91/440/EHS zohlednilo tento stav. Tato ustanovení tak představují součást rámce tvořeného po sobě jdoucími železničními balíčky.
47. Cílem této kapitoly je upřesnit způsob, jakým chce Komise v souvislosti s tímto požadavkem sekundárních právních předpisů uplatňovat pravidla Smlouvy v oblasti státních podpor na mechanismy snižování zadluženosti železničních podniků.

#### 4.2 Existence státní podpory

48. Úvodem Komise připomíná, že neslučitelnost v zásadě stanovená prostřednictvím čl. 87 odst. 1 Smlouvy se vztahuje pouze na podpory, které „narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby“, a to pouze „pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy“. Podle ustálené judikatury je v případě, že podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení jednoho podniku oproti jiným podnikům, které s ním jsou v rámci Společenství v hospodářské soutěži, třeba mít za to, že na uvedené podniky má tato podpora dopad <sup>(1)</sup>.
49. Na veškerá opatření přičitatelná státu, která vedou k úplnému či částečnému vyrovnání dluhu, jsou specificky určena jednomu či více železničním podnikům a pocházejí ze státních prostředků, se tedy vztahuje čl. 87 odst. 1 Smlouvy, působí-li dotčený železniční podnik na trzích otevřených hospodářské soutěži a je-li tímto vyrovnáním dluhů posíleno jeho postavení alespoň na jednom z těchto trhů.
50. Komise připomíná, že směrnice 2001/12/ES otevřela trh služeb mezinárodní nákladní železniční dopravy hospodářské soutěži v celé transevropské síti nákladní dopravy k 15. březnu 2003. Proto je Komise názoru, že obecně se trh hospodářské soutěži otevřel nejpozději 15. března 2003.

#### 4.3 Slučitelnost

51. Představuje-li vyrovnání dluhu ve prospěch železničního podniku státní podporu, na niž se vztahuje čl. 87 odst. 1 Smlouvy, je nutné ji Komisi oznámit v souladu s článkem 88 Smlouvy.
52. Obecně je takovou podporu třeba posoudit podle pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 (dále jen „pokyny ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004“), s výhradou kapitoly 5 těchto pokynů.
53. Ve zvláštních případech, kdy se vyrovnané dluhy týkají výhradně koordinace dopravy, vyrovnávacích plateb za závazky veřejné služby nebo účetní normalizace, se slučitelnost těchto podpor posoudí na základě článku 73 Smlouvy, nařízení přijatých pro provedení Smlouvy a nařízení o normalizaci účtů <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 1980 ve věci 730/79 „Philip Morfia Holland v. Komise“, Sb. rozh. 1980, s. 2671, bod 11.

<sup>(2)</sup> Nařízení (EHS) č. 1192/69.

54. V souvislosti s článkem 9 směrnice 91/440/EHS se Komise mimo jiné domnívá, že pokud se vyrovnání vztahuje ke starším dluhům, vzniklým předtím, než v platnost vstoupila směrnice 2001/12/ES, která stanovila podmínky pro otevření daného odvětví hospodářské soutěži, je nutné, aby za určitých podmínek bylo možno takové podpory schválit navzdory chybějící finanční restrukturalizaci.
55. Komise se totiž domnívá, že podpory tohoto typu mohou být slučitelné, pokud je jejich účelem usnadnit přechod na otevřený železniční trh v souladu s článkem 9 směrnice 91/440/EHS <sup>(1)</sup>. Komise je tudíž toho názoru, že lze podobné podpory považovat podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy <sup>(2)</sup> za slučitelné se společným trhem, pokud jsou splněny následující podmínky.
56. Zaprvé musí být podpora určena na vyrovnání jasně stanovených a individualizovaných dluhů vzniklých před 15. březnem 2001, kdy vstoupila v platnost směrnice 2001/12/ES. Podpora nesmí v žádném případě překročit výši těchto dluhů. V případě členských států, které ke Společenství přistoupily po 15. březnu 2001, je referenčním datem den přistoupení ke Společenství. Logikou článku 9 směrnice 91/440/EHS přejímanou v následných směrnících bylo totiž snížit zadluženost kumulovanou za podmínek, kdy o otevření trhu na úrovni Společenství ještě nebylo rozhodnuto.
57. Zadruhé musí dotčené dluhy být přímo spojeny s činností železniční dopravy nebo s řídicími činnostmi, výstavbou či využíváním železničních infrastruktur. Smluvní závazky na realizaci investic, které nejsou přímo spojené s dopravou a/nebo železničními infrastrukturami, nejsou způsobilé.
58. Zatřetí se vyrovnání dluhů musí uskutečnit ve prospěch podniků potýkajících se s nadměrnou zadlužeností, která brání jejich zdravému finančnímu řízení. Podpora musí být potřebná pro ozdravení této situace v tom smyslu, že by předvídatelný vývoj hospodářské soutěže na trhu tomuto podniku v dohledném časovém rámci neumožnil ozdravit jeho finanční situaci. Při hodnocení tohoto kritéria je nutno vzít v úvahu nárůst produktivity, který lze v podniku důvodně očekávat.
59. Začtvrté nesmí podpora v tomto smyslu přesáhnout nezbytnou míru. V tomto bodě je rovněž nutné si uvědomit budoucí vývoj hospodářské soutěže. V každém případě se podnik nesmí díky této podpoře ocitnout ve výhodnější situaci než řádně spravovaný průměrný podnik se stejným profilem činností.
60. Zapáté nesmí podnik vyrovnáním dluhů získat takovou konkurenční výhodu, která by bránila vývoji účinné hospodářské soutěže na trhu např. odrazováním jiných podniků či nových hospodářských subjektů od vstupu na vnitrostátní či regionální trh. Podpory na vyrovnání dluhů nesmějí být zejména financovány z dávek uložených ostatním provozovatelům železnic <sup>(3)</sup>.
61. Při splnění těchto podmínek přispějí opatření k vyrovnání dluhů k naplnění cíle stanoveného v článku 9 směrnice 91/440/EHS, aniž by byla neúměrně narušena hospodářská soutěž a obchod mezi členskými státy. Tato opatření lze tedy považovat za slučitelná se společným trhem.

## 5. PODPORY NA RESTRUKTURALIZACI ŽELEZNIČNÍCH PODNIKŮ – RESTRUKTURALIZACE ORGANIZAČNÍCH SLOŽEK NÁKLADNÍ DOPRAVY

### 5.1 Cíl

62. Není-li stanoveno jinak, hodnotí Komise slučitelnost státních podpor na restrukturalizaci podniků v obtížích na základě pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004. Tyto pokyny v podstatě nestanovují odchylku pro železniční podniky.

<sup>(1)</sup> Komise analogicky uplatňuje některé podmínky stanovené ve sdělení Komise o metodice analýzy státní podpory související s uvízlými náklady ze dne 26. července 2001, SEK(2001) 1238.

<sup>(2)</sup> Aniž je dotčeno použití nařízení (EHS) č. 1191/69, (EHS) č. 1107/70 a (EHS) č. 1192/69.

<sup>(3)</sup> Aniž by bylo dotčeno použití směrnice 2001/14/ES.

63. Obecně se nemůže organizační složka podniku, neboli hospodářská jednotka bez vlastní právní subjektivity, stát příjemcem podpory na restrukturalizaci. Pokyny ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004 se vlastně použijí pouze na „podniky v obtížích“. Tyto pokyny kromě jiného upřesňují v jejich bodě 13, že podnik, „který patří k větší obchodní skupině nebo byl větší obchodní skupinou převzat, není za normálních okolností způsobilý pro poskytnutí podpory ... na restrukturalizaci s výjimkou případu, kdy je možné prokázat, že jsou dané obtíže její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny, a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je vyřešila sama skupina“. Zejména proto je nutné vyhnout se tomu, aby se ztrátové činnosti uvnitř daného podniku umožňovalo umělým strukturováním podpory využívat veřejné finanční prostředky.
64. Komise má nicméně za to, že se odvětví evropské nákladní dopravy po železnici v současné době nachází ve zcela zvláštní situaci, která ve společném zájmu vyžaduje, aby bylo stanoveno, že za určitých podmínek lze podpory železničnímu podniku, které umožní činnostem nákladní dopravy tohoto podniku vyřešit obtíže, považovat za slučitelné se společným trhem.
65. V odvětví železniční dopravy se totiž stávající situace hospodářské soutěže v činnostech nákladní dopravy značně liší od situace převládající v oblasti osobní dopravy. Vnitrostátní trhy nákladní dopravy jsou otevřené hospodářské soutěži, kdežto trhy osobní železniční dopravy se hospodářské soutěži otevřou až k 1. lednu 2010.
66. Tato situace má finanční dopad v tom smyslu, že nákladní železniční doprava je v podstatě řízena pouze na základě obchodních vztahů mezi dopravci a zasilateli. Naproti tomu finanční rovnováha činností spojených s osobní dopravou může být rovněž závislá na zásahu orgánů veřejné moci v podobě vyrovnání závazků veřejné služby.
67. Kromě toho několik evropských provozovatelů železnic právně neoddělilo činnosti spojené s osobní dopravou od činností nákladní železniční dopravy, anebo k tomuto oddělení přistoupilo teprve nedávno. Platné právní předpisy Společenství navíc povinnost takového právního oddělení nestanoví.
68. Revitalizace nákladní dopravy po železnici patří již několik let mezi nejvyšší priority evropské dopravní politiky. Důvody k tomu uvádí kapitola 1 těchto pokynů.
69. Uvedená zvláštní situace činností nákladní železniční dopravy vyžadovala přizpůsobení přístupu, což Komise zohlednila ve své rozhodovací praxi <sup>(1)</sup> na základě pokynů Společenství ke státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 1999 <sup>(2)</sup>.
70. Cílem této kapitoly je v souvislosti s touto rozhodovací praxí Komise a s ohledem na úpravy pokynů z roku 1999, které přinesly pokyny ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004 uvést, jak Komise zamýšlí uskutečňovat tento přístup do budoucna.
71. Vzhledem k výše uvedeným rizikům je tento přístup odůvodněn okolnostmi a omezí se pouze na organizační složky železničních podniků pro nákladní dopravu a na přechodné období, a sice u ohlášených restrukturalizací do dne 1. ledna 2010, kdy se hospodářské soutěži otevřou trhy osobní železniční dopravy.
72. Zájmem Komise je mimo jiné vzít v úvahu skutečnost, že v rostoucím počtu členských států přizpůsobily železniční podniky svou organizaci specifickému vývoji v činnostech nákladní dopravy a osobní dopravy a přikračují k právnímu oddělení svých činností nákladní dopravy. Komise bude tedy v rámci restrukturalizace a jako podmínku před udělením podpory vyžadovat právní oddělení dotčené organizační složky nákladní dopravy a její přeměnu ve veřejnoprávní obchodní společnost. Komise zdůrazňuje, že toto oddělení spolu s jinými vhodnými opatřeními výrazně přispěje ke splnění dvou cílů: vyloučit jakoukoli křížovou dotaci mezi restrukturalizovanou organizační složkou a zbylou částí podniku a zajistit, aby se veškeré finanční vztahy mezi těmito dvěma činnostmi uskutečňovaly na komerčním základě.

(1) Viz rozhodnutí Komise ze dne 2. března 2005, N 386/04, „Pomoc restrukturalizaci Fret SNCF“ – Francie (Úř. věst. C 172, 12.7.2005, s. 3).

(2) Úř. věst. C 288, 9.10.1999, s. 2.

73. S cílem zabránit jakýmkoli pochybnostem jsou při posuzování podpor, na něž se vztahuje tato kapitola, s výjimkou výslovných odchylek uvedených níže i nadále plně použitelné pokyny ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004.

## 5.2 Způsobnost

74. Kritérium způsobilosti je třeba upravit tak, aby byly zahrnuta situace, kdy organizační složka nákladní dopravy v rámci železničního podniku představuje soudržnou a udržitelnou hospodářskou jednotku, která bude právně oddělena od zbylé části podniku během restrukturalizace a před poskytnutím podpory, a potýká se s takovými potížemi, že by v případě, že by tato organizační složka nákladní dopravy byla oddělena od železničního podniku, představovala „podnik v obtížích“ ve smyslu pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004.
75. Z toho zejména vyplývá, že dotčená organizační složka podniku musí čelit vážným inherentním potížím, které nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci podniku.
76. Aby organizační složka, která se má restrukturalizovat, představovala soudržnou a udržitelnou hospodářskou jednotku, musí sdružit všechny činnosti nákladní dopravy železničního podniku, a to z hlediska průmyslového, obchodního, účetního a finančního. Je třeba, aby bylo možné jí připsat ztráty a vlastní prostředky či kapitál, jež dostatečně odrážejí hospodářskou realitu situace, jíž tato organizační složka čelí, a na tomto základě provést posouzení v souladu s kritériem stanoveným v bodě 10 pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004 <sup>(1)</sup>.
77. Při posuzování toho, zda je organizační složka v potížích ve smyslu uvedeném výše, vezme Komise v úvahu kapacitu zbylé části železničního podniku zajistit hospodářské zotavení organizační složky, která má být restrukturalizována.
78. Komise má za to, že ačkoli se na popsanou situaci přímo nevztahují pokyny ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004, které v bodě 12 vylučují ze své oblasti působnosti nově vytvořené podniky, lze podpory na restrukturalizaci v této souvislosti poskytnout s cílem umožnit dceřiné společnosti vytvořené právním oddělením životaschopně operovat na trhu. Zde se jedná pouze o situace, kdy dceřiná společnost, která bude vytvořena po uvedení právním oddělení, sdruží organizační složku nákladní dopravy jako celek, jak se uvádí v oddělených účtech podle článku 9 směrnice 91/440/ES, včetně veškerého majetku, závazků, kapitálu, mimorozvahových závazků a pracovní síly náležejících této organizační složce.
79. Komise zdůrazňuje, že z týchž důvodů v situaci, kdy železniční podnik nedávno právně oddělil svou organizační složku nákladní dopravy, a to za předpokladu, že tato organizační složka splnila výše uvedené podmínky, nelze dotčenou dceřinou společnost považovat za nově vytvořený podnik ve smyslu bodu 12 pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004, a tato dceřiná společnost z oblasti působnosti těchto pokynů tudíž není vyloučena.

## 5.3 Obnovení dlouhodobé životaschopnosti

80. Komise zajistí nejen, aby se splnily podmínky obnovení dlouhodobé životaschopnosti stanovené pokyny ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004 <sup>(2)</sup>, ale i to, aby se díky restrukturalizaci uskutečnila přeměna činností nákladní dopravy z chráněné činnosti požívající výlučných práv v konkurenceschopnou činnost v rámci otevřeného trhu. Je tedy nutné, aby se restrukturalizace týkala

<sup>(1)</sup> V bodě 10 pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci se stanoví: „To konkrétně znamená, že podnik se zásadně a bez ohledu na velikost považuje za podnik v obtížích ve smyslu těchto pokynů za těchto okolností:

- pokud se jedná o společnost s ručením omezeným, pokud zmizela více než polovina základního kapitálu, přičemž více než čtvrtina tohoto kapitálu byla ztracena během posledních dvanácti měsíců, nebo
- pokud se jedná o společnost, kde alespoň někteří společníci ručí neomezeně za závazky společnosti, pokud zmizela více než polovina kapitálu zapsaného na účtech společnosti, přičemž více než čtvrtina z tohoto kapitálu se ztratila během posledních dvanácti měsíců, nebo
- u všech forem podniků tehdy, pokud podnik splňuje podle příslušných vnitrostátních předpisů podmínky k zahájení řízení o úpadku“.

<sup>(2)</sup> Viz zejména body 34 až 37 pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci.

všech hledisek činnosti nákladní dopravy, z pohledu průmyslového, obchodního i finančního. Plán restrukturalizace požadovaný v pokynech ke státní podpoře na restrukturalizaci<sup>(1)</sup> musí zejména umožnit zajištění kvality, spolehlivosti a služeb na úrovni slučitelné s požadavky zákazníků.

#### 5.4 Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže

81. V rámci analýzy zamezení jakémukoli přílišnému narušení hospodářské soutěže podle pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci se bude Komise rovněž opírat o tyto prvky:
- rozdílnost hospodářských modelů mezi dopravou po železnici a jinými druhy dopravy;
  - cíl Společenství dosáhnout rovnováhy mezi jednotlivými druhy dopravy;
  - situace hospodářské soutěže na trhu v době restrukturalizace (stupeň integrace, potenciál růstu, existence konkurentů, předpokládaný vývoj).

#### 5.5 Podpora omezená na minimum

82. K ověření, zda je splněno toto kritérium, se použijí ustanovení pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004. Za tímto účelem se do vlastního příspěvku podniku zahrne příspěvek organizační složky nákladní dopravy, která bude od železničního podniku právně oddělena. Komise se nicméně domnívá, že zcela zvláštní situace odvětví evropské nákladní železniční dopravy, popsaná výše, může představovat výjimečnou okolnost ve smyslu bodu 44 uvedených pokynů. Bude se tedy moci spokojit s nižšími vlastními příspěvky, než stanoví pokyny ke státní podpoře na restrukturalizaci z roku 2004, za předpokladu, že vlastní příspěvek organizační složky nákladní dopravy bude co největší, aniž by došlo k ohrožení životaschopnosti dotčené činnosti.

#### 5.6 Zásada jediné podpory

83. Pokud jde o zásadu jediné podpory, použije se na právně oddělenou dceřinou společnost s ohledem na podporu na restrukturalizaci, jež byla oznámena jako první podpora na restrukturalizaci poskytnutá tomuto podniku. Naproti tomu podpora na restrukturalizaci schválená za podmínek uvedených v této kapitole je nepodstatná vzhledem k použití zásady jediné podpory na zbylou část železničního podniku.
84. S cílem zabránit jakýmkoli pochybnostem se zásadou jediné pomoci vylučuje poskytnutí podpor na restrukturalizaci organizační složce nákladní dopravy železničního podniku, stanovených v této kapitole, pokud podporu na restrukturalizaci již obdržel železniční podnik jako celek.

### 6. PODPORY NA KOORDINACI DOPRAVY

#### 6.1 Cíl

85. Jak již bylo uvedeno, článek 73 Smlouvy byl proveden prostřednictvím nařízení (EHS) č. 1107/70 a (EHS) č. 1191/69, která budou zrušena nařízením o závazcích veřejné služby. Nicméně nařízení o závazcích veřejné služby se použije pouze na pozemní osobní dopravu. Nebude se vztahovat na nákladní železniční dopravu, v jejímž případě se budou podpory na koordinaci dopravy i nadále řídit pouze článkem 73 Smlouvy.
86. Navíc článek 9 nařízení o závazcích veřejné služby týkající se podpor na koordinaci dopravy a podpor na výzkum a vývoj se použije výslovně, aniž je dotčen článek 73 Smlouvy; tento článek lze tudíž přímo použít k odůvodnění slučitelnosti podpor na koordinaci osobní železniční dopravy.
87. Cíl této kapitoly tudíž spočívá v určení kritérií, která by Komisi umožnila zkoumat slučitelnost podpor na koordinaci dopravy na základě článku 73 Smlouvy obecným způsobem (oddíl 6.2) i s ohledem na některé zvláštní formy podpory (oddíl 6.3). Komise připomíná, že ačkoli jsou obecné zásady uplatňování článku 73 Smlouvy pro hodnocení státních podpor vzhledem k nařízení o závazcích veřejné služby přirozeně relevantní, tyto pokyny se prováděcími pravidly k uvedenému nařízení nezabývají.

(<sup>1</sup>) Viz zejména oddíl 3.2 pokynů ke státní podpoře na restrukturalizaci.

## 6.2 Obecné poznámky

88. Článek 73 Smlouvy stanoví slučitelnost podpor, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu. Soudní dvůr rozhodl, že tento článek „považuje za slučitelné se Smlouvou podpory na dopravu pouze v přesně vymezených případech, které nejsou na újmu obecným zájmům Společenství“<sup>(1)</sup>.
89. Pojem „koordinace dopravy“ používaný v článku 73 Smlouvy má význam, který přesahuje pouhou skutečnost usnadňování rozvoje hospodářské činnosti. Tento pojem předpokládá zásah orgánů veřejné moci, jehož cílem je usměrňovat vývoj odvětví dopravy ve společném zájmu.
90. Postup liberalizace v odvětví pozemní dopravy v určitých ohledech značně zmírnil potřebu koordinovat. Ve fungujícím liberalizovaném odvětví může koordinace vyplynout z působení tržních sil. Jak již však bylo uvedeno výše, platí, že investice do rozvoje infrastruktur jsou i nadále v mnoha ohledech realizovány orgány veřejné moci. Mimoto i po liberalizaci odvětví může trh nadále různým způsobem selhávat. A právě tato selhání odůvodňují zásah orgánů veřejné moci v této oblasti.
91. Za prvé s sebou odvětví dopravy přináší významné nepříznivé externality, například uživatelům (přetížení) nebo celé společnosti (znečištění). Tyto externality se obtížně zohledňují, zejména proto, že možnost zahrnout do tvorby cen za přístup k dopravním infrastrukturám externí náklady, nebo dokonce jednoduše přímé uživatelské náklady, je inherentně omezena. Z toho vyplývají možné rozdíly mezi jednotlivými druhy dopravy, které si zaslouží korekci prostřednictvím podpory orgánů veřejné pomoci těm druhům dopravy, které způsobují nejméně externích nákladů.
92. Za druhé může odvětví dopravy zaznamenat problémy „koordinace“ v ekonomickém slova smyslu, například při přijímání společného standardu interoperability pro železnici nebo při propojování jednotlivých dopravních sítí.
93. Za třetí nemusejí být železniční podniky schopny plně využít výsledků úsilí, které vynaložily v oblasti výzkumu, vývoje a inovací (příznivé vnější důsledky), což rovněž představuje selhání trhu.
94. Smlouva obsahuje specifický základ pro povolování podpor odpovídajících potřebě koordinovat dopravu, což svědčí o významu tohoto rizika selhání trhu a o negativním dopadu, jenž mají tato selhání na rozvoj Společenství.
95. Podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu, je v zásadě nutné považovat za slučitelné se Smlouvou.
96. Nicméně 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 Společenství. Například podpora, jejímž účelem by bylo převést dopravní toky pobřežní plavby na železnici, by tato kritéria splnit nemohla.
97. A konečně, s ohledem na rychlý vývoj odvětví dopravy, s nímž vzniká potřeba další koordinace, musí být veškerá podpora, která se Komisi oznamuje, aby ji rozhodnutím prohlásila za slučitelnou se Smlouvou na základě jejího článku 73, omezena<sup>(2)</sup> nanejvýš na dobu 5 let, což Komisi umožňuje ji přezkoumat s ohledem na dosažené výsledky a případně povolit její prodloužení<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 12. října 1978 ve věci 156/77, Komise v. Belgie, Sb. rozh. 1978, s. 1881, bod 10.

<sup>(2)</sup> Tamtéž.

<sup>(3)</sup> Toto období činí 10 let u opatření spadajících do působnosti čl. 15 odst. 1 písm. e) směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, (Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51) směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/75/ES (Úř. věst. L 157, 30.4.2004, s. 100). Viz zejména rozhodnutí Komise ze dne 2. dubna 2008, NN 46/B/06 – Slovensko – Vynětí ze spotřební daně a její snížení podle směrnice Rady 2003/96/ES (odvětví dopravy), dosud nezveřejněné.

98. Pokud jde konkrétněji o odvětví železniční dopravy, mohou mít podpory odpovídající potřebě koordinovat dopravu několik podob:
- podpory na využívání infrastruktury, tj. podpory poskytnuté železničním podnikům, které musejí nést náklady infrastruktur, které využívají, zatímco jiné podniky, které při poskytování dopravních služeb využívají jiných druhů dopravy, takové náklady nenesou;
  - podpory na snížení externích nákladů, které jsou určeny na podporu přechodu k železnici, neboť v porovnání s jinými druhy dopravy, jako je třeba doprava silniční, v její souvislosti vzniká méně externích nákladů;
  - podpory zvýhodňující interoperabilitu a zároveň, pokud odpovídají potřebám koordinace dopravy, podpory zvýhodňující zvýšení bezpečnosti, odstranění technických překážek a snížení hlučnosti (dále jen „podpory na interoperabilitu“);
  - podpory na výzkum a vývoj odpovídající potřebě koordinovat dopravu.
99. V následujících oddílech uvede Komise podrobnosti k určitému počtu podmínek, které z pohledu její rozhodovací praxe umožní u těchto jednotlivých typů podpor na koordinaci dopravy zajistit, aby dotčené podpory splňovaly podmínky slučitelnosti uvedené v článku 73 Smlouvy. Vzhledem ke zvláštní povaze podpory na výzkum a vývoj se kritéria pro tento druh opatření probírají samostatně.

### 6.3 Kritéria pro podpory na využívání železničních infrastruktur, na snížení externích nákladů a na interoperabilitu

100. Hodnocení slučitelnosti podpor na využívání infrastruktur, na snížení externích nákladů a na interoperabilitu s ohledem na článek 73 Smlouvy odpovídá rozhodovací praxi Komise při použití čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení (EHS) č. 1107/70. Následující podrobné podmínky se vzhledem k této praxi jeví pro stanovení slučitelnosti podpory jako dostačující.

#### 6.3.1 Způsobilé náklady

101. Způsobilé náklady se určují na základě těchto prvků:
102. Pokud jde o **podpory na využívání železničních infrastruktur**, jsou způsobilými náklady dodatečné náklady na využívání infrastruktur, které nese železniční doprava, nikoli však konkurenční a více znečišťující druh dopravy.
103. Pokud jde o **podpory na snížení externích nákladů**, představuje způsobilé náklady ta část externích nákladů, jíž železniční doprava na rozdíl od konkurenčních druhů dopravy umožňuje zabránit.
104. V tomto ohledu je nutno připomenout, že článek 10 směrnice 2001/14/ES členským státům výslovně dovoluje zavést časově omezené systémy kompenzací za prokazatelně neuhrazené náklady na životní prostředí, náklady při nehodách a náklady na infrastrukturu u konkurenčních druhů dopravy, pokud tyto náklady převýší srovnatelné náklady železniční dopravy. Pokud ještě neexistují právní předpisy Společenství, jejichž prostřednictvím se mezi jednotlivými druhy pozemní dopravy harmonizuje metodika výpočtu poplatků za přístup k infrastruktuře, Komise při použití těchto pokynů zohlední vývoj pravidel pro zpoplatnění nákladů na infrastrukturu a externích nákladů <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> V tomto smyslu čl. 11 třetí pododstavec směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42), ve znění směrnice 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 34) stanoví, že „poté, co přezkoumá všechny možnosti včetně nákladů spojených s životním prostředím, hlukem, dopravní neprůjezdností a zdravím, předloží Komise do 10. června 2008 všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení všech externích nákladů, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu se přiloží analýza dopadů internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy“. V rámci přípravy sdělení o internalizaci externalit ke splnění tohoto cíle zveřejnila Komise dne 16. ledna 2008 příručku o doposud provedených studiích o vnějších nákladech odvětví dopravy ([http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)). K určení způsobilých nákladů lze vedle jiných nástrojů používat tento dokument vypracovaný několika instituty pro výzkum dopravy. Kromě toho Komise v dokumentu KOM(1998) 466 zveřejnila bílou knihu nazvanou „Spravedlivý systém poplatků za užití dopravních infrastruktur – Postupné zavádění společného rámce pro zpoplatnění dopravy v Evropské unii“ (Věstník Evropské unie – příloha 3/98).

105. Jak u podpor na využívání železničních infrastruktur, tak i u podpor na snížení externích nákladů musí členský stát dodat průhlednou, odůvodněnou a kvantifikovanou srovnávací analýzu nákladů mezi železniční dopravou a jejími alternativními volbami založenými na ostatních druzích dopravy. <sup>(1)</sup> Použitá metodika a provedené výpočty musí být veřejně k dispozici <sup>(2)</sup>.
106. Pokud jde o **podpory na interoperabilitu**, představují způsobilé náklady všechny investice týkající se instalace bezpečnostních systémů a systémů interoperability <sup>(3)</sup> nebo snížení hluchnosti, a to jak do železničních infrastruktur, tak i do kolejových vozidel, pokud přispívají k cíli koordinaci dopravy. Zejména se vztahují na investice spojené se zaváděním systému ERTMS (European Rail Traffic Management System) a s dalšími podobnými opatřeními, která mohou přispět k odstranění technických překážek evropského trhu železničních služeb <sup>(4)</sup>.

### 6.3.2 Nezbytnost a přiměřenost podpory

107. Komise se domnívá, že je předpoklad nezbytnosti a přiměřenosti podpory naplněn, pokud intenzita podpory nepřekročí tyto hodnoty:
- a) u podpor na využívání infrastruktur 30 % celkových nákladů železniční dopravy až do 100 % způsobilých nákladů <sup>(5)</sup>;
  - b) u podpor na snížení externích nákladů 30 % <sup>(6)</sup> celkových nákladů železniční dopravy v rozmezí 50 % způsobilých nákladů <sup>(7)</sup>;
  - c) v případě podpor na interoperabilitu 50 % způsobilých nákladů.
108. U podpor překračujících tyto limity je na členských státech, aby prokázaly nezbytnost a přiměřenost dotčených opatření <sup>(8)</sup>.
109. Jak pokud jde o podpory na využívání železničních infrastruktur, tak i o podpory na snižování externích nákladů, je třeba, aby se podpora omezila výhradně na vyrovnání nákladů příležitosti spojených s používáním železniční dopravy, a nikoli používání jiného, více znečišťujícího druhu dopravy. Pokud existuje více alternativních konkurenčních řešení, která v porovnání se železniční dopravou způsobují vyšší úroveň znečištění, odpovídá zvolený limit největšímu rozdílu nákladů těchto jednotlivých řešení. Při dodržení limitů intenzity uvedených v bodě 108 je možno předpokládat, že je splněno kritérium nevyplacení nadměrné vyrovnávací platby.

<sup>(1)</sup> Členské státy mohou nalézt pokyny k jednotlivým metodám hodnocení externích nákladů v příloze 2 zelené knihy Komise „Směrování ke spravedlivé a účinné tvorbě cen v dopravě – možnosti internalizace externích nákladů na dopravu v Evropské unii“ (Věstník Evropské unie – příloha 2/96; dokument KOM(1995) 691 v konečném znění) a ve studii, kterou Komise zveřejnila dne 16. ledna 2008 (viz článek 11 směrnice 1999/62/ES).

<sup>(2)</sup> Článek 10 směrnice 2001/14/ES.

<sup>(3)</sup> Viz zejména směrnici Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.), pozměněnou směrnicí 2007/32/ES (Úř. věst. L 141, 25.6.2007, s. 63) a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2007/32/ES.

<sup>(4)</sup> Při výpočtu způsobilých nákladů se zohlední případné odstupňování úplaty za používání infrastruktury podle výkonu kolejových vozidel (zejména hluchnosti).

<sup>(5)</sup> Viz pro představu rozhodnutí Komise ze dne 27. prosince 2006, N 574/05 prodloužení stávajícího režimu podpory N 335/03 – Itálie (Friuli Venezia Giulia) – podpora vybudování železničních dálnic (Úř. věst. C 133, 15.6.2007, s. 6); rozhodnutí Komise ze dne 12. října 2006, N 427/06 – Spojené království – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (Úř. věst. C 283, 21.11.2006, s. 10).

<sup>(6)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 ze dne 24. října 2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“) a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 1382/2003 (Úř. věst. L 328, 24.11.2006, s. 1), ve své příloze 1 stanoví, že finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k převodu na jiný druh dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. V těchto pokynech představuje kritérium ohledně státní podpory na koordinaci 30 % celkových nákladů železniční dopravy.

<sup>(7)</sup> Viz pro představu rozhodnutí Komise ze dne 22. prosince 2006, N 552/06, Dánsko, prodloužení režimu podpory v oblasti životního prostředí pro převoz zboží po železnici (Úř. věst. C 133, 15.6.2007, s. 5), a rozhodnutí Komise ze dne 12. října 2006, N 427/06 – Spojené království – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), již citováno.

<sup>(8)</sup> Tak by tomu mohlo být u opatření ve prospěch interoperability na transevropské dopravní síti, jak je naposledy definována rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004, kterým se mění rozhodnutí č. 1692/96/CE o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1).

110. 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<sup>(1)</sup>.
111. A konečně, pokud jde konkrétně o podpory na využívání infrastruktur a snížení externích nákladů, musí existovat reálné vyhlídky, že objem dopravy přeměrované na železnici zůstane zachován, aby podpora vedla k trvalému přeměrování dopravy.

### 6.3.3 Závěr

112. Podpory na využívání železniční infrastruktury, snížení externích nákladů a interoperabilitu, které jsou nezbytné a přiměřené a nepoškozují v souladu se společnými zájmy Společenství hospodářskou soutěž, je třeba považovat za slučitelné s článkem 73 Smlouvy.

## 6.4 Slučitelnost podpor na výzkum a vývoj

113. V oblasti pozemní dopravy stanoví čl. 3 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 1107/70 přijatého na základě článku 73 Smlouvy možnost poskytnout podporu na výzkum a vývoj. S použitím tohoto ustanovení vyvinula Komise nedávno nový postup<sup>(2)</sup>.
114. Ustanovení čl. 9 odst. 2 písm. b) nařízení o závazcích veřejné služby přejímá znění čl. 3 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 1107/70. V rámci tohoto ustanovení musejí být podpory, jejichž účelem je podpořit výzkum nebo rozvoj systémů a technologií osobní železniční dopravy, které jsou pro společnost hospodárnější, které jsou omezeny na etapu výzkumu a které se nevztahují na obchodní využití těchto dopravních systémů a technologií, považovány za odpovídající potřebám koordinace dopravy.
115. Ustanovením čl. 9 odst. 2 písm. b) není dotčen článek 87 Smlouvy. Podpory na výzkum, rozvoj a inovaci v oblasti osobní dopravy tedy lze, pokud se na ně nevztahuje článek 9 nařízení o závazcích veřejné služby, a rovněž tak podpory, které se týkají pouze nákladní dopravy, považovat za slučitelné na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy.
116. V tomto směru stanovila Komise v rámci Společenství státních podpor na výzkum, rozvoj a inovaci (dále jen „rámec Společenství“) podmínky, za kterých podpory tohoto druhu prohlásí za slučitelné se společným trhem na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy<sup>(3)</sup>. Tento rámec se vztahuje „na podporu na výzkum, vývoj a inovace ve všech odvětvích upravených Smlouvou. Použije se rovněž na odvětví, která podléhají zvláštním pravidlům Společenství pro státní podporu, nestanoví-li tato pravidla jinak“<sup>(4)</sup>. Rámec Společenství se tedy vztahuje na podpory na výzkum, vývoj a inovace v odvětví železniční dopravy, které nespádají do oblasti působnosti čl. 3 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 1107/70 nebo článku 9 nařízení o závazcích veřejné služby (po vstupu uvedeného nařízení v platnost).
117. Není vyloučeno, že by slučitelnost podpor na výzkum a vývoj mohla být posuzována přímo na základě článku 73 Smlouvy, pokud stanovený cíl odpovídá potřebám koordinovat dopravu. V takovém případě je vhodné ověřit výše uvedené podmínky, zejména skutečnost, že podpora musí být

<sup>(1)</sup> U opatření spadajících pod čl. 15 odst. 1 písm. e) směrnice 2003/96/ES lze zohlednit jako daný dopad na cenu dopravy, ledaže je prokázán opak. Viz zejména rozhodnutí Komise ze dne 2. dubna 2008, NN 46/B/06 – Slovensko – vynětí ze spotřební daně a její snížení podle směrnice 2003/96/ES, dosud nezveřejněné.

<sup>(2)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 30. května 2007, N 780/06, Nizozemsko, Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; projekt „CompoCaNord“ (Úř. věst. C 227, 27.9.2007, s. 5); rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2006, N 556/05 – Nizozemsko – Podpora na ochranu životního prostředí a na inovace ve veřejné dopravě v provincii Gelderland (Úř. věst. C 207, 30.8.2006); rozhodnutí Komise ze dne 20. července 2005, N 63/05 – Česká republika – Program na podporu úspor energie a využití obnovitelných zdrojů v resortu dopravy (Úř. věst. C 83, 6.4.2006).

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 323, 30.12.2006, s. 1.

<sup>(4)</sup> Tamtéž, v bodě 2.1.

nezbytná a přiměřená pro stanovený cíl a nesmí poškodit obecné zájmy Společenství. Komise má za to, že se při analýze těchto jednotlivých kritérií je třeba řídit obecnými zásadami stanovenými v rámci Společenství.

## 7. STÁTNÍ ZÁRUKY ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM

118. Sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk <sup>(1)</sup> vymezuje právní režim použitelný na státní záruky i v oblasti železniční dopravy.
119. Toto sdělení v bodě 2.1.3 uvádí, že „za podporu ve formě záruky [...] se považují rovněž výhodnější úvěrové podmínky získané podniky, jejichž právní forma vylučuje konkurzní řízení nebo jiná řízení v případě platební neschopnosti, nebo zajistí výslovnou státní záruku nebo pokrytí ztrát státem“.
120. Komise se na základě zavedené praxe domnívá, že v odvětví otevřeném hospodářské soutěži jsou neomezené záruky neslučitelné se Smlouvou o ES. V souladu se zásadou proporcionality zejména nelze tyto podpory odůvodnit úkoly veřejného zájmu. V případě neomezené záruky se ve skutečnosti jeví jako nemožné ověřit, zda výše podpory nepřekročí čisté náklady na poskytování veřejné služby <sup>(2)</sup>.
121. Pokud jsou udělovány státní záruky podnikům působícím jak na konkurenčních, tak i nekonkurenčních trzích, je Komise zvyklá žádat úplné zrušení neomezené záruky udělované podniku jako celku <sup>(3)</sup>.
122. Příjemci neomezených záruk jsou mnohé železniční podniky. Tyto záruky jsou většinou dědictvím zvláštního statusu bývalých monopolů zavedených pro železniční podniky před vstupem Smlouvy v platnost nebo před otevřením trhu služeb železniční dopravy hospodářské soutěži.
123. Podle informací, jež má Komise k dispozici, představují tyto záruky ve značném počtu případů existující podpory. Proto se dotčené členské státy vyzývají, aby Komisi postupem uvedeným v oddílu 8.3 informovaly o podmínkách uplatňování těchto režimů, jakož i o plánovaných opatřeních k jejich zrušení.

## 8. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

### 8.1 Pravidla o kumulaci podpor

124. Stropy podpory stanovené v těchto pokynech jsou použitelné bez ohledu na to, je-li tato podpora financována úplně nebo částečně ze státních zdrojů nebo ze zdrojů Společenství. Podpora povolená podle těchto pokynů se nesmí kumulovat s jinými státními podporami ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES ani s jinými formami financování ze strany Společenství, pokud tato kumulace zintenzivní podporu nad úroveň stanovenou těmito pokyny.
125. V případě podpor pro různé účely s toutéž výší způsobilých nákladů se použije nejvýhodnější strop podpory.

### 8.2 Datum použitelnosti

126. Komise použije tyto pokyny ode dne jejich zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Komise použije tyto pokyny na veškeré oznámené i neoznámené podpory, o nichž bude rozhodovat po datu zveřejnění těchto pokynů.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 71, 11.3.2000, s. 14.

<sup>(2)</sup> Rozhodnutí Komise 2005/145/ES ze dne 16. prosince 2003 o státních podporách, které Francie poskytla EDF a odvětví elektrárenského a plynárenského průmyslu (Úř. věst. L 49, 22.2.2005, s. 9); rozhodnutí Komise ze dne 24. dubna 2007, E-12/05 Polsko, neomezená záruka poskytnutá Poczta Polska (Úř. věst. C 284, 27.11.2007, s. 2); rozhodnutí Komise ze dne 27. března 2002, E-10/2000, Německo, Státní záruka pro veřejné úvěrové instituce (Úř. věst. C 150, 22.6.2002, s. 6).

<sup>(3)</sup> Tamtéž.

### 8.3 Vhodná opatření

127. V souladu s čl. 88 odst. 1 Smlouvy Komise navrhuje, aby členské státy pozměnily své stávající režimy státních podpor, na které se vztahují tyto pokyny, tak, aby byly nejpozději do dvou let od zveřejnění těchto pokynů v *Úředním věstníku Evropské unie* s těmito pokyny v souladu, a to s výhradou zvláštních ustanovení v kapitole o státních zárukách. Členské státy se vyzývají, aby nejpozději do jednoho roku od zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* písemně potvrdily, že tyto návrhy vhodných opatření přijímají.
128. Jestliže některý členský stát opomene písemně své přijetí do tohoto data potvrdit, použije Komise čl. 19 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999 o prováděcích pravidlech k článku 93 Smlouvy ES <sup>(1)</sup> a v případě potřeby zahájí řízení stanovené v tomto článku.

### 8.4 Platnost a zpráva

129. Komise si vyhrazuje právo tyto pokyny změnit. Komise předloží zprávu o používání těchto pokynů před jakoukoli změnou a nejpozději do pěti let od data jejich zveřejnění.

---

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1791/2006.