

Oznámenie Komisie
Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom

(2008/C 184/07)

1. ÚVOD

1.1. Všeobecný kontext: železničný sektor

1. Železnice sa vyznačujú jedinečnými prednosťami: ide o bezpečný a neznečisťujúci druh dopravy. Železničná doprava tak môže významne prispieť k rozvoju trvalo udržateľnej dopravy v Európe.
2. V Bielej knihe „Európska dopravná politika do roku 2010: čas na rozhodnutie“⁽¹⁾ a v jej strednodobom preskúmaní⁽²⁾ sa zdôrazňuje, nakoľko je dynamický železničný sektor potrebný na vytvorenie systému konkurencieschopnej, bezpečnej a čistej nákladnej a osobnej dopravy, ktorá prispieva k realizácii trvalo prosperujúceho jednotného európskeho trhu. Preťaženie ciest, ktorému sú vystavené mestá a niektoré územia Európskeho spoločenstva, potreba riešiť otázky zmeny klímy a zdraženie cien ropy a plynu ukazujú, nakoľko je dôležité podporovať rozvoj železničnej dopravy. Z tohto hľadiska treba pripomenúť, že spoločná dopravná politika⁽³⁾ musí tiež pokračovať v plnení environmentálnych cieľov určených v zmluve.
3. Napriek tomu sektor železničnej dopravy v Európe trpí nedostatočnou príťažlivosťou. Od 60. rokov 20. storočia až po jeho koniec zažíval nepretržitý úpadok. Tak železničná nákladná doprava, ako aj železničná osobná doprava relatívne poklesli v porovnaní s inými druhmi dopravy. Železničná nákladná doprava dokonca klesla aj v absolútnom vyjadrení: náklady prepravené železnicou v roku 1970 boli vyššie ako v roku 2000. Tradičné železničné podniky totiž neboli schopné zabezpečiť spoľahlivosť a dodržiavanie lehôt, ktoré vyžadovali zákazníci, čo viedlo k presunu zo železničnej dopravy na iné druhy dopravy, hlavne na cestnú dopravu⁽⁴⁾. Hoci železničná osobná doprava naproti tomu naďalej rástla v absolútnom vyjadrení, toto zvýšenie sa javí ako nepatrné v porovnaní s rastom cestnej a leteckej dopravy⁽⁵⁾.
4. Aj keď sa zdá, že sa tento trend nedávno zvrátil⁽⁶⁾, cesta na dosiahnutie silnej a konkurencieschopnej železničnej dopravy bude ešte dlhá. Najmä v sektore nákladnej železničnej dopravy pretrvávajú veľké ťažkosti, ktoré si vyžadujú zákrok verejných orgánov⁽⁷⁾.
5. Relatívny úpadok európskeho železničného sektora vyplýva do veľkej miery z historickej organizácie ponuky dopravy hlavne podľa vnútroštátnych a monopolistických schém.
6. V prvom rade vzhľadom na to, že nejstvovala hospodárska súťaž na vnútroštátnych sieťach, železničné podniky neboli motivované k tomu, aby znížili svoje prevádzkové náklady a rozvíjali nové služby. Ich činnosti nezabezpečovali dostatočné výnosy na pokrytie všetkých nákladov a potrebných investícií. Tieto potrebné investície niekedy neboli uskutočnené. V niektorých prípadoch členské štáty donútili národné železničné podniky, aby tieto investície uskutočnili, hoci tieto železničné podniky

⁽¹⁾ KOM(2001) 370 z 12. septembra 2001, s. 18.

⁽²⁾ Oznámenie Komisie „Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent – Strednodobé preskúmanie bielej knihy o doprave“, [KOM(2006) 314 z 22. júna 2006, s. 21].

⁽³⁾ V článku 2 zmluvy sa medzi hlavnými úlohami Spoločenstva uvádza úloha podporovať „trvalý a neinflačný rast a rešpektovať pritom životné prostredie“. Tieto ustanovenia sú doplnené o osobitné ciele definované v článku 174, ktorým sa ustanovuje, že politika Spoločenstva v oblasti životného prostredia prispieva hlavne k udržiavaniu, ochrane a zlepšovaniu kvality životného prostredia. V článku 6 zmluvy sa uvádza: „Požiadavky ochrany životného prostredia musia byť začlenené do vymedzenia a uskutočňovania politik a činností Spoločenstva uvedených v článku 3, a to predovšetkým s ohľadom na podporu trvalo udržateľného rozvoja“.

⁽⁴⁾ V rokoch 1995 až 2005 sa železničná nákladná doprava (vyjadrená v tkm) zvýšila ročne v priemere o 0,9 % oproti + 3,3 % priemerného ročného rastu cestnej dopravy za rovnaké obdobie (zdroj: Eurostat).

⁽⁵⁾ V rokoch 1995 až 2004 sa železničná osobná doprava (vyjadrená v oskm) zvýšila ročne v priemere o 0,9 % oproti + 1,8 % priemerného ročného rastu osobných vozidiel za rovnaké obdobie (zdroj: Eurostat).

⁽⁶⁾ Od roku 2002 najmä v krajinách, ktoré otvorili svoj trh hospodárskej súťaži. V roku 2006 sa zaznamenalo ročné zvýšenie výkonnosti železničnej nákladnej dopravy o 3,7 % a železničnej osobnej dopravy o 3 %. Toto zlepšenie by sa malo potvrdiť aj v roku 2007.

⁽⁷⁾ Oznámenie Komisie „Smerom k železničnej sieti s prioritou nákladnej dopravy“ [SEK(2007) 1322, SEK(2007) 1324 a SEK(2007) 1325 z 18. októbra 2007].

neboli schopné dostatočne ich financovať z vlastných zdrojov. Z toho vyplynula veľká zadlženosť týchto podnikov, ktorá mala sama negatívny vplyv na ich rozvoj.

7. Navyše rozvoj železničnej dopravy v Európe bol obmedzený z dôvodu nedostatočnej štandardizácie a interoperability sietí, zatiaľ čo cestní a leteckí dopravcovia rozvíjali škálu medzinárodných služieb. Európske spoločenstvo zdedilo mozaiku vnútroštátnych železničných sietí vyznačujúcich sa rozličným rozchodom koľajníc a nezlučiteľnými signalizačnými a bezpečnostnými systémami, ktoré neumožňujú železničným podnikom ťažiť z úspor v dôsledku zvýšenia kapacity, ktoré by skôr vyplynuli z koncepcie infraštruktúry a vozového parku pre jediný a veľký trh ako pre 25 ⁽¹⁾ vnútroštátnych trhov.
8. Európske spoločenstvo uskutočňuje politiku určenú na dosiahnutie opätovnej dynamiky železničného sektora podľa troch hlavných oblastí:
 - a) postupným zavádzaním podmienok, ktoré umožňujú vznik hospodárskej súťaže na trhoch služieb železničnej dopravy;
 - b) podporovaním štandardizácie a technickej harmonizácie na európskych železničných sieťach s cieľom realizovať plnú interoperabilitu na európskej úrovni;
 - c) poskytovaním finančnej podpory na úrovni Spoločenstva (v rámci programu TES-D a štrukturálnych fondov).
9. Európske spoločenstvo tak postupne otváralo trhy železničnej dopravy hospodárskej súťaži. Prvý balík liberalizácie bol prijatý v roku 2001 a jeho obsahom bola smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva ⁽²⁾, smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom ⁽³⁾, a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii ⁽⁴⁾. Po tomto balíku nasledoval druhý balík v roku 2004, pričom hlavnými opatreniami prijatými v jeho rámci sú nariadenie (ES) č. 881/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra ⁽⁵⁾, smernica 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii ⁽⁶⁾, smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/48/ES o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a smernica 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc ⁽⁷⁾, a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva ⁽⁸⁾. Nakoniec bol prijatý tretí balík v roku 2007, do ktorého patrí nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 ⁽⁹⁾, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave ⁽¹⁰⁾, smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry ⁽¹¹⁾, a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodčov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve ⁽¹²⁾. V dôsledku toho bol trh železničnej

⁽¹⁾ Malta a Cyprus nemajú železničnú dopravnú sieť.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/58/ES (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 114.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164.

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14.

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44.

⁽¹²⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51.

nákladnej dopravy otvorený hospodárskej súťaži 15. marca 2003 na transeurópskej sieti železničnej nákladnej dopravy, potom 1. januára 2006 pre medzinárodnú nákladnú dopravu a napokon 1. januára 2007 pre železničnú kabotáž. Tretí železničný balík stanovuje k 1. januáru 2010 otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži. Niektoré členské štáty ako Spojené kráľovstvo, Nemecko, Holandsko a Taliansko už (čiastočne) otvorili svoje domáce trhy osobnej dopravy.

10. Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva ⁽¹⁾, zaviedol nový inštitucionálny a organizačný rámec subjektov železničného sektora zahŕňajúci:
 - a) oddelenie železničných podnikov ⁽²⁾ od manažérov infraštruktúry ⁽³⁾ v účtovnej a organizačnej rovine;
 - b) nezávislosť riadenia železničných podnikov;
 - c) riadenie železničných podnikov podľa zásad, ktoré platia pre obchodné spoločnosti;
 - d) finančnú rovnováhu železničných podnikov v súlade so zdravým plánom obchodnej činnosti;
 - e) zlučiteľnosť finančných opatrení členských štátov s pravidlami o štátnej pomoci ⁽⁴⁾.
11. Súbežne s týmto procesom liberalizácie Komisia začala podporovať interoperabilitu európskych železničných sietí na druhej úrovni. Tento krok sprevádzali iniciatívy Spoločenstva na posilnenie úrovne bezpečnosti železničnej dopravy ⁽⁵⁾.
12. Tretia úroveň verejného zásahu v prospech železničného sektora spočíva vo finančnej podpore. Komisia si myslí, že túto podporu možno odôvodniť za určitých okolností vzhľadom na vysoké náklady na prispôbenie železničného sektora.
13. Navyše poznamenáva, že finančné injekcie z verejných prostriedkov do sektora železničnej dopravy boli vždy vysoké. Od roku 2004 všetkých 25 členských štátov Európskej únie (EÚ 25) vynaložilo celkovo približne 17 miliárd EUR na budovanie a údržbu železničných infraštruktúr ⁽⁶⁾. Pokiaľ ide o náhradu za poskytovanie nerentabilných služieb osobnej dopravy, členské štáty ročne vyplácajú železničným podnikom 15 miliárd EUR ⁽⁶⁾.
14. Pridelenie štátnej pomoci železničnému sektoru môže byť povolené, len ak prispieva k realizácii integrovaného interoperabilného európskeho trhu, otvoreného hospodárskej súťaži, ako aj k dosiahnutiu cieľov Spoločenstva týkajúcich sa trvalo udržateľnej pohyblivosti. V tomto kontexte sa Komisia musí presvedčiť, či finančná podpora udelená verejnými orgánmi nespôsobuje narušenie hospodárskej súťaže, ktoré je v rozpore so spoločným záujmom. Komisia bude môcť požadovať v niektorých prípadoch záväzky od členských štátov voči cieľom Spoločenstva ako podporu na poskytovanie pomoci.

1.2. Cieľ a rozsah pôsobnosti týchto usmernení

15. Cieľom týchto usmernení je poskytnúť hlavné usmernenia týkajúce sa zlučiteľnosti štátnej pomoci železničným podnikom, tak ako sú definované smernicou 91/440/EHS a v už uvedenom kontexte, so zmluvou. Okrem iného sa uplatňujú aj na podniky prevádzkujúce mestské, prímestské alebo regionálne služby osobnej dopravy v rámci kapitoly 3. Zakladajú sa najmä na zásadách stanovených

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/58/ES.

⁽²⁾ V článku 3 smernice 91/440/EHS sa železničné podniky definujú takto: „každý súkromný alebo verejný podnik, ktorý má licenciu v súlade s platnými právnymi predpismi Spoločenstva a ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik musí v každom prípade zabezpečiť trakciu; tento pojem zahŕňa aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu“.

⁽³⁾ V článku 3 smernice 91/440/EHS sa manažér infraštruktúry definuje takto: „každý subjekt alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie a udržiavanie železničnej infraštruktúry, ako aj za prípadné prevádzkovanie systémov riadenia a bezpečnostných systémov infraštruktúry. Funkcie manažéra infraštruktúry časti alebo celej siete môžu byť udelené viacerým subjektom alebo podnikom“.

⁽⁴⁾ V článku 9 ods. 3 smernice 91/440/EHS sa uvádza: „Pri poskytovaní štátnej pomoci na odpísanie dlhov uvedených v tomto článku dodržia členské štáty články 73, 87 a 88 zmluvy.“

⁽⁵⁾ Najmä smernica 2004/49/ES.

⁽⁶⁾ Zdroj: Európska komisia na základe údajov, ktoré zasielajú každý rok členské štáty. Tieto údaje by mali byť ešte vyššie, keďže sa neoznamujú všetky finančné podpory a hlavne spolufinancovanie v rámci štrukturálnych a kohéznych fondov.

zákonodarcom Spoločenstva v troch postupných železničných balíkoch. Ich cieľom je zlepšiť transparentnosť verejného financovania a právnu bezpečnosť z pohľadu pravidiel zmluvy v kontexte otvorenia trhov. Tieto usmernenia sa netýkajú verejného financovania určeného manažérom infraštruktúry.

16. V článku 87 ods. 1 Zmluvy sa ustanovuje, že pomoc poskytovaná členskými štátmi, ktorá môže narušiť hospodársku súťaž tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výroby, je v zásade nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi. Takáto štátna pomoc však môže byť v istých situáciách odôvodnená z hľadiska všeobecného záujmu Spoločenstva. Niektoré z týchto situácií sú uvedené v článku 87 ods. 3 zmluvy a vzťahujú sa tak na sektor dopravy, ako aj na ďalšie hospodárske sektory.
17. Navyše sa v článku 73 zmluvy stanovuje, že so spoločným trhom je zlučiteľná „pomoc, ak zodpovedá potrebe koordinácie dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich so službou vo verejnom záujme“. Tento článok predstavuje *lex specialis* k všeobecným dispozíciám zmluvy. Na základe tohto článku prijal zákonodarcovia Spoločenstva dva nástroje špecifické pre sektor dopravy: ide o nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy ⁽¹⁾ a Rady (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu ⁽²⁾. Takisto sa aj v nariadení Rady (EHS) č. 1192/69 z 26. júna 1969 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov ustanovuje, že niektoré náhrady môžu železničným podnikom poskytnúť členské štáty ⁽³⁾.
18. V článku 3 nariadenia (EHS) č. 1107/70 sa ustanovuje, že členské štáty prijímajú koordinačné opatrenia a uložia záväzky obsiahnuté v koncepcii služby vo verejnom záujme, ktoré zahŕňajú poskytnutie pomoci podľa článku 73 zmluvy, len v prípadoch a za podmienok ustanovených v uvedenom nariadení bez toho, aby však boli dotknuté nariadenia (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1192/69. Podľa rozsudku Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci „Altmark“ ⁽⁴⁾ nemožno prehlásiť štátnu pomoc, ktorá nemôže byť schválená na základe nariadení (EHS) č. 1107/70, (EHS) č. 1191/69 alebo (EHS) č. 1192/69, za zlučiteľnú so spoločným trhom na základe článku 73 zmluvy ⁽⁵⁾. Navyše treba pripomenúť, že náhrady za služby vo verejnom záujme, ktoré nedodržiavajú ustanovenia článku 73, sa nemôžu považovať za zlučiteľné so spoločným trhom na základe článku 86 ods. 2 ani na základe akéhokoľvek iného ustanovenia zmluvy ⁽⁶⁾.
19. Nariadenie (ES) č. 1370/2007 („nariadenie o službách vo verejnom záujme“), ktoré nadobudne účinnosť 3. decembra 2009 a ktoré zrušuje nariadenia (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70, zavedie nový právny rámec. V dôsledku toho tieto usmernenia nepokrývajú aspekty vzťahujúce sa na náhrady za služby vo verejnom záujme.
20. Po nadobudnutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa bude môcť článok 73 zmluvy priamo uplatňovať ako právny základ na zriadenie zlučiteľnosti pomoci, ktorá nie je pokrytá nariadením o službách vo verejnom záujme, najmä pomoci na koordináciu nákladnej dopravy. Je preto potrebné dospieť k všeobecnému výkladu s cieľom preskúmať zlučiteľnosť pomoci pre potreby koordinácie s článkom 73 zmluvy. Cieľom týchto usmernení je predovšetkým zaviesť kritéria tohto preskúmania ako aj hranice intenzity. Vzhľadom na znenie článku 73 však Komisia musí nechať členským štátom možnosť dokázať v prípade potreby nevyhnutnosť a primeranosť opatrení, ktoré by prekračovali stanovené hranice.
21. Tieto usmernenia sa týkajú uplatňovania článkov 73 a 87 zmluvy a ustanovení o ich implementácii vo verejnom financovaní určenom železničným podnikom v zmysle smernice 91/440/EHS. Riešia sa tieto stránky: verejná podpora železničných podnikov prostredníctvom financovania infraštruktúr (kapitola 2), pomoc na nákup a obnovu vozového parku (kapitola 3), odpísanie dlhov štátmi s cieľom

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 156, 28.6.1969, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (EHS) č. 1893/91 (Ú. v. EÚ L 169, 29.6.1991, s. 1).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 130, 15.6.1970, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 156, 28.6.1969, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1791/2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozsudok súdneho dvora z 24. júla 2003, vec C-280/00 Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark“), Zb. 2003, s. I-7747.

⁽⁵⁾ Už citovaný rozsudok Súdneho dvora „Altmark“, bod 107.

⁽⁶⁾ Pozri v tomto smere rozhodnutie Komisie z 28. novembra 2005 o uplatňovaní ustanovení článku 86 ods. 2 zmluvy na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným riadením služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 312, 29.11.2005, s. 67), bod 17.

finančného ozdravenia železničných podnikov (kapitola 4), pomoc na reštrukturalizáciu železničných podnikov (kapitola 5), pomoc na potreby koordinácie dopravy (kapitola 6) a štátne záruky železničným podnikom (kapitola 7). Tieto usmernenia sa však nezaobierajú podrobnými pravidlami pre uplatňovanie nariadenia o službách vo verejnom záujme, pre ktoré Komisia ešte nevypracovala rozhodovaciu prax ⁽¹⁾.

2. VEREJNÁ PODPORA ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV PROSTREDNÍCTVOM FINANCOVANIA ŽELEZNIČNÝCH INFRAŠTRUKTÚR

22. Železničné infraštruktúry nadobúdajú veľký význam pre rozvoj železničného sektora v Európe. Infraštruktúry ⁽²⁾ si vyžadujú veľké investície či už z dôvodu interoperability, bezpečnosti, alebo rozvoja vysokorychlostných tratí.
23. Tieto usmernenia sú určené iba železničným podnikom. Nemajú teda za cieľ definovať právny systém vzťahujúci sa na verejné financovanie infraštruktúr vzhľadom na pravidlá v oblasti štátnej pomoci. V tejto kapitole sa skúmajú výlučne vplyvy verejného financovania infraštruktúr na železničné podniky.
24. Verejné financovanie rozvoja infraštruktúr môže nepriamo poskytovať výhodu železničným podnikom a tak predstavovať pomoc. V súlade s judikatúrou Súdneho dvora by bolo potrebné rozhodnúť, či opatrenie v prospech infraštruktúr má taký hospodársky účinok, že zmiernuje bremená, ktoré bežne zaťažujú rozpočet železničných podnikov ⁽³⁾. Aby to tak bolo, je predovšetkým potrebné, aby bola predmetným podnikom poskytnutá selektívna výhoda a aby táto výhoda mala svoj pôvod v príslušnom financovaní infraštruktúr ⁽⁴⁾.
25. Pokiaľ je využívanie infraštruktúry prístupné všetkým potenciálnym používateľom rovnocenným a nediskriminačným spôsobom a ak sa prístup k tejto infraštruktúre fakturuje na úrovni, ktorá je v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva (smernica 2001/14/EHS), Komisia predpokladá, že verejné financovanie infraštruktúr nie je štátnou pomocou v prospech železničných podnikov ⁽⁵⁾.
26. Komisia okrem iného pripomína, že pokiaľ verejné financovanie železničných infraštruktúr predstavuje pomoc pre jeden alebo viaceré železničné podniky, môže sa povoliť, napr. na základe článku 73 zmluvy, pokiaľ táto infraštruktúra zodpovedá potrebám koordinácie dopravy. Z tohto hľadiska kapitola 6 týchto usmernení predstavuje relevantný referenčný bod pre analýzu zlučiteľnosti.

3. POMOC NA NÁKUP A OBNOVU VOZOVÉHO PARKU

3.1. Cieľ

27. Rušne a vagóny používané na prepravu cestujúcich sú zastarané a niekedy aj opotrebované, najmä v nových členských štátoch. V roku 2005 bolo 70 % rušňov (dieselových a elektrických) a 65 % vagónov z EÚ-25 starších ako 20 rokov ⁽⁶⁾. Ak sa berú do úvahy len členské štáty, ktoré pristúpili

⁽¹⁾ Netýkajú sa ani uplatňovania nariadenia (EHS) č. 1192/69.

⁽²⁾ Už citované oznámenie Komisie „Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent – Strednodobé preskúmanie bielej knihy o doprave“.

⁽³⁾ Rozsudok súdneho dvora z 13. júna 2002, vec C-382/99, Holandsko/Komisia, Zb. 2002, s. I-5163.

⁽⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 19. septembra 2000, vec C-156/98, Nemecko/Komisia, Zb. 2000, s. I-6857.

⁽⁵⁾ Rozhodnutie Komisie zo 7. júna 2006, N 478/04 Írsko – Štátna záruka na pôžičky poskytnuté spoločnosťou Coràs Iompair Éirann (CIE) na investície do infraštruktúry (Ú. v. EÚ C 209, 31.8.2006, s. 8); rozhodnutie Komisie z 8. marca 2006, N 284/05, Írsko – Regional Broadband Programme (Regionálny širokopásmový program) (Ú. v. EÚ C 207, 30.8.2006, s. 3), bod 34; a tieto rozhodnutia Komisie: rozhodnutie Komisie 2003/227/ES z 2. augusta 2002 o parku Terra Mítica (Benidorm, Alicante), vykonané Španielskom (Ú. v. EÚ L 91, 8.4.2003, s. 23), bod 64; rozhodnutie z 20. apríla 2005, N 355/04, Belgicko – Partnerstvo súkromného a verejného sektora (Public-Private-Partnership) na razenie tunela Krijgsbaan v Deurne; rozvoj priemyselnej zástavby a prevádzka letiska v Antverpách (Ú. v. EÚ C 176, 16.7.2005, s. 11), bod 34; rozhodnutie z 11. decembra 2001, N 550/01, Belgicko – Verejno-súkromné partnerstvo na výstavbu zariadení na nakládku a vykládku (Partenariat public privé pour la construction d'installations de chargement et de déchargement) (Ú. v. EÚ C 24, 26.1.2002, s. 2), bod 24; rozhodnutie z 20. decembra 2001, N 649/01, Spojené kráľovstvo, Freight Facilities Grant (Ú. v. EÚ C 45, 19.2.2002, s. 2), bod 45; rozhodnutie zo 17. júla 2002, N 356/02, Spojené kráľovstvo, Network Rail (Ú. v. EÚ C 232, 28.9.2002, s. 2), bod 70; N 511/95 Jaguar Cars Ltd. Pozri tiež Lignes directrices de la Commission relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (Ú. v. EÚ C 350, 10.1.1994, s. 5), bod 12; Fair payment for infrastructure use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU – White Paper, [KOM(1998) 466, v konečnom znení], bod 43; Communication from the Commission to the European Parliament and the Council Reinforcing Quality Service in Sea Ports: A Key for European Transport, [KOM(2001) 35 v konečnom znení, s. 11].

⁽⁶⁾ Zdroj: UIC Rolling stock fleet in EU25 + Norway (2005).

k Európskej únii, 82 % rušňov a 62 % vagónov bolo v roku 2005 starších ako 20 rokov ⁽¹⁾. Komisia sa pritom domnieva, podľa informácií, ktoré má k dispozícii, že približne 1 % tohto parku sa každoročne obnovuje.

28. Tento stav samozrejme odráža ťažkosti železničného sektora vo všeobecnosti, ktoré znižujú motiváciu a schopnosť železničných podnikov investovať do úsilia o modernizáciu a/alebo obnovu vozového parku. Tieto investície sú však nevyhnutné, aby sa udržala konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými viac znečisťujúcimi druhmi dopravy alebo druhmi dopravy, ktoré vyvolávajú vyššie externé náklady. Takisto je potrebné obmedziť vplyv železničnej dopravy na životné prostredie, najmä znížením hlučnosti, ktorú spôsobuje, a zlepšením bezpečnosti. Napokon zlepšenie interoperability medzi vnútroštátnymi sieťami predpokladá prispôbenie jestvujúceho vozového parku, aby sa mohla udržať koherentnosť systému.
29. Z už uvedeného pohľadu vyplýva, že pomoc na nákup a obnovu vozového parku môže za istých okolností prispieť k viacerým druhom cieľov všeobecného záujmu, a teda ju možno pokladať za zlučiteľnú so spoločným trhom.
30. Táto kapitola má za cieľ spresniť podmienky, za ktorých Komisia uskutočňuje takéto preskúmanie zlučiteľnosti.

3.2. Zlučiteľnosť

31. Zlučiteľnosť sa musí skúmať v závislosti od cieľa všeobecného záujmu, ku ktorému pomoc prispieva.
32. Komisia si myslí, že sa potreba modernizácie vozového parku môže v zásade dostatočne zohľadňovať buď pri implementácii všeobecných pravidiel uplatniteľných na štátnu pomoc alebo pri uplatňovaní článku 73 zmluvy, pokiaľ táto pomoc predstavuje pomoc na koordináciu dopravy (pozri kapitolu 6 nižšie).
33. Pri skúmaní zlučiteľnosti pomoci na vozový park Komisia vo všeobecnosti uplatňuje kritériá definované pre každú z nasledujúcich kategórií pomoci v týchto usmerneniach alebo v každom inom relevantnom dokumente:
 - a) pomoc na potrebu koordinácie dopravy ⁽²⁾;
 - b) pomoc na reštrukturalizáciu železničných podnikov ⁽³⁾;
 - c) pomoc malým a stredným podnikom ⁽⁴⁾;
 - d) pomoc na ochranu životného prostredia ⁽⁵⁾;
 - e) pomoc určená na náhradu nákladov týkajúcich sa záväzkov služieb vo verejnom a v rámci zmlúv o službe vo verejnom záujme ⁽⁶⁾;
 - f) pomoc na regionálny účel ⁽⁷⁾.
34. Pokiaľ ide o regionálnu pomoc na počiatočné investície, v usmerneniach týkajúcich sa pomoci na regionálny účel sa ustanovuje, že „v sektore dopravy výdavky na nákup dopravného zariadenia (hnutelný majetok) nemôžu získať pomoc na počiatočné investície“ (bod 50, poznámka pod čiarou 48). Komisia si myslí, že výnimka z tohto pravidla je odôvodnená, pokiaľ ide o železničnú osobnú dopravu. To je spôsobené osobitosťami tohto druhu dopravy najmä tým, že sa vozový park

⁽¹⁾ Zdroj: CER (2005).

⁽²⁾ Pozri kapitolu 6 nižšie.

⁽³⁾ Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach, Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2, a kapitola 5 nižšie.

⁽⁴⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 70/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článku 87 a 88 zmluvy na štátnu pomoc malým a stredným podnikom (Ú. v. EÚ L 10, 13.1.2001, s. 33). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1976/2006 (Ú. v. EÚ L 368, 23.12.2006, s. 85).

⁽⁵⁾ Usmernenia týkajúce sa štátnej pomoci na ochranu životného prostredia (Ú. v. EÚ C 82, 1.4.2008, s. 1).

⁽⁶⁾ Nariadenie (EHS) č. 1191/69.; Treba pripomenúť najmä jeho článok 3 ods. 1: „Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.“

⁽⁷⁾ Usmernenia pre regionálnu štátnu pomoc na obdobie 2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13), bod 8.

v tomto sektore môže trvalo priradiť k špecifickým tratiam alebo službám. V rámci určitých nižšie vymedzených podmienok sa teda považujú náklady na kúpu vozového parku v sektore železničnej osobnej dopravy (alebo iných druhov dopravy ako ľahké vlaky, metro alebo električky) za oprávnené výdavky v zmysle predmetných usmernení⁽¹⁾. Náklady na kúpu vozového parku určeného na výlučné využitie v nákladnej doprave však nie sú oprávnené.

35. Vzhľadom na situáciu opísanú v bodoch 28 až 29 sa táto výnimka uplatňuje na všetky typy investícií do vozového parku, t.j. na počiatočné investície alebo na investície na účel obnovy, pokiaľ je park určený na linky obsluhujúce pravidelne región, ktorý môže využívať pomoc na základe článku 87 ods. 3 písm. a), zmluvy najodľahlejší región alebo málo zaľudnený región v zmysle ods. 80 a 81 usmernení týkajúcich sa regionálnej pomoci⁽²⁾. V ostatných regiónoch sa výnimka uplatňuje iba na pomoc na počiatočné investície a na pomoc na investície. Ma účel obnovy sa výnimka uplatňuje iba vtedy, pokiaľ má celý vozový park modernizovaný vďaka pomoci viac ako 15 rokov.
36. S cieľom vyhnúť sa narušeniu hospodárskej súťaže, ktoré by bolo v rozpore so spoločným záujmom, sa však Komisia domnieva, že táto výnimka sa musí podrobiť štyrom podmienkam, ktoré sa musia byť splnené kumulatívne:
- a) príslušný vozový park sa musí využívať výlučne na prevádzkovanie mestských, prímestských alebo regionálnych služieb osobnej prepravy v určitom regióne alebo na určitej trase obsluhujúcej niekoľko regiónov; na účely potrieb týchto usmernení rozumieme pod pojmom „mestské a prímestské dopravné služby“ dopravné služby zodpovedajúce potrebám mestského centra alebo aglomerácie, ako aj potrebám dopravy medzi týmito centrom alebo touto aglomeráciou a jeho/jej predmestiami a pod pojmom „regionálne dopravné služby“ rozumieme dopravné služby, ktoré by mali zodpovedať potrebám dopravy v jednom alebo viacerých regiónoch. Dopravné služby obsluhujúce viaceré regióny v jednom alebo viacerých členských štátoch môžu teda spadať do rozsahu pôsobnosti tohto bodu, pokiaľ je možné dokázať vplyv na regionálny rozvoj obsluhovaných regiónov, najmä pravidelnosťou služby. V tomto prípade Komisia overí, že pomoc nenaruší skutočné otvorenie trhu medzinárodnej osobnej prepravy a kabotáže v dôsledku vstupu tretieho železničného balíku do platnosti;
 - b) príslušný vozový park musí byť naďalej určený počas obdobia minimálne desiatich rokov výhradne pre konkrétny región alebo pre konkrétnu trasu prechádzajúcu niekoľkými regiónmi, na ktorú dostali pomoc;
 - c) nový vozový park musí vyhovovať štandardom interoperability a bezpečnostným a environmentálnym štandardom⁽³⁾ uplatniteľným na príslušnej sieti;
 - d) členský štát musí dokázať, že projekt prispieva k súdržnej stratégii regionálneho rozvoja.
37. Komisia bude dohliadať na to, aby sa predišlo neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže, tak že zohľadní dodatočné výnosy, ktoré by mohol podnik, ktorému bola poskytnutá pomoc, umožniť obnovený vozový park na príslušnej trase, napr. prostredníctvom predaja tretej strane alebo použitím na iných trhoch. Za týmto účelom bude môcť Komisia podriať poskytnutie pomoci povinnosti prijímajúceho podniku predať za bežných trhových podmienok celý park alebo jeho časť, ktoré už nepoužíva, aby sa umožnilo, že ich budú naďalej využívať iní prevádzkovatelia; v takomto prípade bude výnos z predaja starých vozidiel odpočítaný z oprávnených nákladov.

⁽¹⁾ Komisia poznamenáva, že toto odôvodnenie sa môže podľa špecifických okolností tohto osobitného prípadu vzťahovať *mutatis mutandis* na vozidlá používané v rámci verejnej cestnej osobnej dopravy, najmä ak vyhovujú najnovším štandardom Spoločenstva vzťahujúcim sa na nové vozidlá. Keď to tak je, v úsilí o rovnaké zaobchádzanie Komisia uplatní na takéto situácie tu opísaný prístup pre železničný vozový park. Komisia podporuje členské štáty, aby v prípade, že poskytnú tento druh pomoci, podporili najmenej znečisťujúce technológie a preskúma, do akej miery je vhodná špecifická finančná podpora, ktorá si vyžaduje vyššie intenzity pomoci v prospech takýchto technológií.

⁽²⁾ Najmenej zaľudnené regióny predstavujú alebo patria k regiónom na úrovni NUTS-II s hustotou obyvateľstva 8 obyvateľov na km² alebo nižšou a zasahujú do priľahlých a susediacich menších oblastí, ktoré spĺňajú rovnaké kritérium týkajúce sa hustoty obyvateľstva.

⁽³⁾ Pomoc určená na nákup nových dopravných vozidiel, ktoré presahujú štandardy Spoločenstva, alebo ktoré zvyšujú úroveň ochrany životného prostredia, v prípadoch, keď nie sú k dispozícii štandardy Spoločenstva, je možná v rámci usmernení týkajúcich sa štátnej pomoci na ochranu životného prostredia.

38. Komisia zabezpečí, aby nedochádzalo k zneužitiu pomoci. Budú sa uplatňovať ostatné podmienky ustanovené v usmerneniach pre regionálnu pomoc, najmä pokiaľ ide o maximálne stropy intenzity, mapy regionálnej pomoci a pravidlá súbežnej pomoci. Komisia poznamenáva, že príslušné špecifické trate môžu v niektorých prípadoch prechádzať rôznymi regiónmi, na ktoré sa vzťahujú odlišné stropy intenzity podľa mapy regionálnej pomoci. V takomto prípade Komisia uplatní najvyššiu mieru intenzity regiónov pravidelne obsluhovaných príslušnou linkou a to pomerne k pravidelnosti tejto obsluhy⁽¹⁾.
39. Pokiaľ ide o investičné projekty, ktorých oprávnené výdavky presahujú 50 miliónov eur, Komisia sa domnieva, že je potrebné udeliť výnimku na body 60 až 70 usmernení týkajúcich sa regionálnej pomoci z dôvodu osobitosti sektora osobnej železničnej prepravy. Body 64 a 67 uvedených usmernení sa však naďalej uplatňujú, pokiaľ sa investičný projekt týka vozového parku určeného na konkrétnu linku obsluhujúcu viaceré regióny.
40. Pokiaľ bol prijímajúci podnik poverený vykonávaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré predpokladajú nákup a/alebo obnovu vozového parku, a pokiaľ už tento podnik dostáva náhradu na tento účel, uvedená náhrada sa musí zohľadniť v čiastke regionálnej pomoci, ktorá sa môže tomuto podniku udeliť, aby sa predišlo nadmernej náhrade.

4. ODPÍSANIE DLHOV

4.1. Cieľ

41. Ako sa uviedlo v oddieli 1.1, železničné podniky zažili v minulosti situácie nerovnováhy medzi svojimi výnosmi a nákladmi, najmä investičnými nákladmi. To viedlo k veľkej zadlženosti, ktorej finančná služba predstavuje veľmi vysokú záťaž pre železničné podniky a obmedzuje ich schopnosť vynaložiť potrebné investície tak na úrovni infraštruktúr, ako aj na úrovni vozového parku.
42. Smernicou 91/440/EHS sa explicitne zohľadnila táto situácia. Táto smernica totiž uvádza vo svojom siedmom odôvodnení, že členské štáty musia „dbať o to, aby existujúce verejné železničné podniky mali zdravú finančnú situáciu“ a ustanovuje sa v nej, že z tohto dôvodu by mohla byť potrebná „finančná reorganizácia“. V článku 9 uvedenej smernice sa ustanovuje, že členské štáty „zavedú spoločne s existujúcimi verejnými železničnými podnikmi vhodné mechanizmy, aby prispeli k tomu, že zadlženosť týchto podnikov sa zníži do tej miery, že nebude prekážať zdravému finančnému riadeniu, a aby sa ozdravila ich finančná situácia“. V odseku 3 toho istého článku sa ustanovuje poskytovanie štátnej pomoci „určenej na odpísanie dlhov uvedených v tomto článku“ a tiež to, že poskytnutie tejto pomoci sa musí uskutočniť pri dodržaní článkov 73, 87 a 88 zmluvy.
43. Začiatkom 90. rokov 20. storočia, po nadobudnutí účinnosti smernice 91/440/EHS, členské štáty výrazne znížili dlhy železničných podnikov. Reštrukturalizácia dlhov železničných podnikov vtedy nadobudla rozličné formy:
 - a) prevod všetkých dlhov alebo ich časti na subjekt poverený riadením infraštruktúry, čo by umožňovalo železničnému podniku fungovať na zdravšom finančnom základe. Tento prevod sa mohol uskutočniť pri oddelení činností prevádzky prepravných služieb a prevádzkovania infraštruktúry;
 - b) vytvorenie osobitných subjektov na financovanie projektov infraštruktúry (napríklad vysokorýchlostných liniek), čo by umožňovalo zbaviť železničné podniky budúceho finančného bremena, ktoré by predstavovalo financovanie týchto nových infraštruktúr;
 - c) finančná reštrukturalizácia železničných podnikov, najmä odpísaním celého dlhu alebo jeho časti.

⁽¹⁾ Pokiaľ určitá linka alebo služba obsluhuje systematicky (t.j. pri každej jazde) región, na ktorý sa uplatňuje najvyššia miera pomoci, použije sa táto miera na všetky oprávnené výdavky. Pokiaľ je už región, na ktorý sa uplatňuje najvyššia miera pomoci, obsluhovaný iba príležitostne, táto miera sa uplatňuje iba na časť oprávnených výdavkov určených na obsluhu tohto regiónu.

44. Tieto tri druhy akcií prispeli ku krátkodobému zlepšeniu finančnej situácie železničných podnikov. Zadlženie sa znížilo vo vzťahu k celkovým pasívam, rovnako ako podiel splácania úrokov v prevádzkových nákladoch. Zmiernenie dlhu umožnilo železničnému podniku vo všeobecnosti zlepšiť jeho finančnú situáciu z dôvodu zníženia splácania kapitálu a úrokov. Navyše takéto zmiernenie prispelo k zníženiu úrokových sadzieb, čo malo podstatný vplyv na finančnú dlhovú službu.
45. Komisia však konštatuje, že úroveň zadlženosti mnohých železničných podnikov je stále znepokojujúca. Mnohé z týchto podnikov majú vyššiu úroveň zadlženosti ako úrovne prijateľné pre obchodné spoločnosti, nemôžu sa vždy samofinancovať a/alebo nemôžu financovať svoje investičné potreby z výnosov, ktoré im zabezpečujú súčasné alebo budúce dopravné prevádzky. Navyše v členských štátoch, ktoré pristúpili k Spoločenstvu po 1. máji 2004, sa zistilo, že úroveň zadlženosti podnikov tohto sektora je výrazne vyššia ako vo zvyšku Spoločenstva.
46. Rozhodnutie zákonodarcu Spoločenstva nezmeniť ustanovenia smernice 91/440/EHS pri prijatí smerníc 2001/12/ES a 2004/51/ES zohľadnilo tento stav. Tieto ustanovenia teda predstavujú súčasť rámca tvoreného postupnými železničnými balíkmi.
47. Táto kapitola má za cieľ spresniť spôsob, akým chce Komisia uplatňovať vo svetle tejto požiadavky stanovenej v sekundárnych právnych predpisoch pravidlá zmluvy v oblasti štátnej pomoci na mechanizmy znižovania zadlženosti železničných podnikov.

4.2. Existencia štátnej pomoci

48. Na úvod Komisia pripomína, že zásadná nezlučiteľnosť stanovená v článku 87 ods. 1 zmluvy sa uplatňuje len na pomoc, ktorá „narušuje alebo môže narušiť hospodársku súťaž tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výroby“, a len „pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“. Ak finančná pomoc poskytnutá štátom zosilňuje postavenie niektorého podniku v porovnaní s ďalšími konkurenčnými podnikmi pri obchodovaní vnútri Spoločenstva, musí byť táto druhá skupina podnikov pokladaná podľa ustálenej judikatúry za ovplyvnenú touto pomocou ⁽¹⁾.
49. Všetky opatrenie pripísateľné štátu, ktoré vedú k úplnému alebo čiastočnému odpísaniu dlhov osobitne v prospech jedného alebo viacerých železničných podnikov a prostredníctvom štátnych zdrojov, spadajú do rozsahu pôsobnosti článku 87 ods. 1 zmluvy, pokiaľ príslušný železničný podnik pôsobí na trhoch otvorených hospodárskej súťaži a ak sa týmto odpísaním dlhov posilnilo jeho postavenie aspoň na jednom z týchto trhov.
50. Komisia pripomína, že smernicou 2001/12/ES sa otvoril trh so službami medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy hospodárskej súťaži na celej transeurópskej sieti železničnej nákladnej dopravy od 15. marca 2003. Preto si Komisia myslí, že otvorenie trhu hospodárskej súťaži sa všeobecne uskutočnilo najneskôr 15. marca 2003.

4.3. Zlučiteľnosť

51. Ak predstavuje odpísanie dlhu železničného podniku štátnu pomoc pokrytú článkom 87 ods. 1 zmluvy, musí sa Komisii oznámiť v súlade s článkom 88 zmluvy.
52. Takáto pomoc sa vo všeobecnosti musí preskúmať na základe usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu podnikov v ťažkostiach z roku 2004 (ďalej len „usmernenia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004“) s výhradou kapitoly 5 týchto usmernení.
53. V osobitných prípadoch, keď sa odpísané dlhy týkajú výlučne koordinácie dopravy, náhrady za záväzky služby vo verejnom záujme alebo účtovnej normalizácie, sa zlučiteľnosť tejto pomoci bude skúmať na základe článku 73 zmluvy, nariadení prijatých na jej plnenie a nariadenia o normalizácii účtovnej závierky ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 17. septembra 1980, vo veci 730/79, Philip Morris Holland/Komisia, Zb. 1980, s. 02671, bod 11.

⁽²⁾ Nariadenie (EHS) č. 1192/69.

54. V súvislosti s článkom 9 smernice 91/440/EHS sa Komisia okrem iného domnieva, že pokiaľ sa odpísanie dlhov týka starších dlhov, vzniknutých pred nadobudnutím účinnosti smernice 2001/12/ES, ktorou sa stanovujú podmienky otvorenia sektora hospodárskej súťaži, je nutné, aby sa za určitých podmienok mohla schváliť takáto pomoc napriek neexistencii finančnej reštrukturalizácie.
55. Komisia sa totiž domnieva, že pomoc tohto typu môže byť zlučiteľná, pokiaľ má za cieľ zjednodušiť prechod na otvorený trh železničnej dopravy, ako je ustanovené v článku 9 smernice 91/440/EHS⁽¹⁾. Komisia sa teda domnieva, že takáto pomoc sa môže na základe článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy⁽²⁾ pokladať za zlučiteľnú so spoločným trhom, ak budú splnené tieto podmienky.
56. Po prvé, pomoc musí slúžiť na náhradu dlhov, ktoré sú jasne určené a odizolované a ktoré vznikli pred 15. marcom 2001, dňom nadobudnutia účinnosti smernice 2001/12/ES. Za žiadnych okolností nesmie pomoc prekročiť výšku týchto dlhov. V prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Spoločenstvu po 15. marci 2001, je referenčným dátum deň ich pristúpenia k Spoločenstvu. Logicky, podľa článku 9 smernice 91/440/EHS, prevzatého v následných smerniciach, by sa mala napraviť úroveň zadlženosti kumulovaná v období, keď sa ešte nerozhodlo o otvorení trhu na úrovni Spoločenstva.
57. Po druhé, príslušné dlhy musia priamo súvisieť s činnosťou železničnej dopravy alebo s činnosťami riadenia, budovania alebo využívania železničnej infraštruktúry. Dlh, ktorý vznikol pri realizácii investícií, ktoré priamo nesúvisia s dopravou a/alebo železničnými infraštruktúrami, nie sú oprávnené.
58. Po tretie, odpísanie dlhov sa musí uskutočniť v prospech podnikov vystavených nadmernému zadlženiu, ktoré bráni ich zdravému finančnému riadeniu. Pomoc musí byť nevyhnutná, aby sa napravila táto situácia v tom zmysle, že predpokladaný vývoj hospodárskej súťaže na trhu by podniku neumožnil v dohľadnom čase ozdraviť jeho finančnú situáciu. Hodnotenie tohto kritéria musí vziať do úvahy prírastky produktivity, ktoré možno očakávať od podniku.
59. Po štvrté, pomoc nesmie prekročiť výšku nevyhnutnú na tento účel. V tomto smere tiež treba zohľadniť budúci vývoj hospodárskej súťaže. V každom prípade pomoc nesmie krátkodobo uviesť podnik do výhodnejšej situácie, ako je tá, ktorú má priemerný dobre riadený podnik s rovnakým profilom činnosti.
60. Po piate, odpísanie dlhov nesmie poskytnúť podniku takú konkurenčnú výhodu, aby bránila rozvoju skutočnej hospodárskej súťaže na trhu, napr. tak, že odradí od vstupu na niektoré vnútroštátne alebo regionálne trhy podniky nepôsobiace na týchto trhoch alebo nové subjekty. Pomoc určená na odpísanie dlhov nesmie byť najmä financovaná z poplatkov, ktoré musia platiť ostatné železničné subjekty⁽³⁾.
61. Keď sú splnené tieto podmienky, opatrenia na odpísanie dlhov prispievajú k cieľu uvedenému v článku 9 smernice 91/440/EHS bez toho, aby sa neprimerane narušila hospodárska súťaž a obchod medzi členskými štátmi. V takom prípade sa môžu pokladať za zlučiteľné so spoločným trhom.

5. POMOC NA REŠTRUKTURALIZÁCIU ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV – REŠTRUKTURALIZÁCIA ODVETVIA „NÁKLADNEJ DOPRAVY“

5.1. Cieľ

62. Okrem osobitného ustanovenia Komisia hodnotí zlučiteľnosť štátnej pomoci na reštrukturalizáciu podnikov v ťažkostiach v železničnom sektore na základe usmernení o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004. Tieto usmernenia totiž neustanovujú výnimku pre železničné podniky.

⁽¹⁾ Komisia analogicky uplatňuje niektoré podmienky ustanovené oznámením Komisie o metodike analýzy štátnej pomoci spojenej s nenávratnými nákladmi z 26. júla 2001, SEK(2001) 1238.

⁽²⁾ Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie nariadení (EHS) č. 1191/69, (EHS) č. 1107/70 a (EHS) č. 1192/69.

⁽³⁾ Bez toho, aby bol dotknuté uplatňovanie smernice 2001/14/ES.

63. Vo všeobecnosti jedno odvetvie podniku, teda hospodárska jednotka bez vlastnej právnej subjektivity, nemôže získať pomoc na reštrukturalizáciu. Usmernenia o pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004 sa totiž vzťahujú len na „podniky v ťažkostiach“. Navyše spresňujú v bode 13, že spoločnosť, „ktorá patrí do skupiny, alebo je prevzatá skupinou, nie je bežne oprávnená na pomoc ... na reštrukturalizáciu s výnimkou prípadov, keď sa dá preukázať, že ťažkosti spoločnosti sú jej vlastné a nevznikli v dôsledku svojvoľného rozvrhnutia nákladov v rámci skupiny a vtedy, keď sú tieto ťažkosti príliš závažné na to, aby ich mohla riešiť len samotná skupina“. Tým skôr treba predísť tomu, aby umelé rozčlenenie umožnilo stratovej činnosti v rámci danej spoločnosti, že dostane verejné finančné prostriedky.
64. Komisia sa však domnieva, že sektor európskej železničnej nákladnej dopravy sa v súčasnosti nachádza v celkom špecifickej situácii, ktorá podľa všeobecného záujmu predpokladá, že pomoc železničnému podniku, ktorá by umožnila vyriešiť krízovú situáciu činností „nákladnej dopravy“ tohto podniku, možno za určitých podmienok pokladať za zlučiteľnú so spoločným trhom.
65. V železničnom sektore je dnes situácia hospodárskej súťaže v činnostiach nákladnej dopravy naozaj veľmi odlišná od situácie osobnej dopravy. Vnútroštátne trhy nákladnej dopravy sú otvorené hospodárskej súťaži, zatiaľ čo k otvoreniu trhov železničnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži nedôjde skôr ako 1. januára 2010.
66. Táto situácia má finančný vplyv do tej miery, že činnosť nákladnej dopravy sa v zásade riadi len obchodnými vzťahmi medzi zosielateľmi a dopravcami. Naproti tomu finančná rovnováha činnosti osobnej dopravy sa môže tiež opierať o zásahy verejných orgánov prostredníctvom náhrad za službu vo verejnom záujme.
67. Mnoho európskych železničných podnikov však právne neoddelilo činnosti osobnej dopravy od činnosti nákladnej dopravy, alebo ich oddelili len nedávno. V súčasnosti platné právne predpisy Spoločenstva neustanovujú povinnosť vykonať takéto právne oddelenie.
68. Revitalizácia nákladnej železničnej dopravy patrí už niekoľko rokov medzi najdôležitejšie priority európskej dopravnej politiky. Odôvodnené to bolo v kapitole 1 týchto usmernení.
69. Z týchto špecifických činností železničnej nákladnej dopravy vyplýva potreba prispôbeného prístupu, čo Komisia zohľadnila vo svojej rozhodovacej praxi ⁽¹⁾ na základe usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu podnikov v ťažkostiach ⁽²⁾, z roku 1999.
70. Účelom tejto kapitoly je vysvetliť v súvislosti s touto rozhodovacou praxou Komisie a s ohľadom na zmeny a doplnenia príslušných usmernení z roku 1999 zavedené v usmerneniach o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004, akým spôsobom chce Komisia v budúcnosti zrealizovať tento prístup.
71. Vzhľadom na už zdôraznené riziká je tento prístup podrobne vypracovaný a bude sa teda využívať len v odvetviach „nákladnej dopravy“ železničných podnikov a len v prechodnom období t. j. v prípade reštrukturalizácií oznámených pred 1. januárom 2010, dátumom otvorenia trhov železničnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži.
72. Okrem iného by Komisia chcela zohľadniť skutočnosť, že v rastúcom počte členských štátov železničné podniky prispôbili svoju organizáciu špecifickému vývoju činností nákladnej dopravy a osobnej dopravy tak, že právne oddelili svoje činnosti nákladnej dopravy. Komisia teda bude v rámci reštrukturalizácie a ako podmienku na udelenie pomoci vyžadovať právne oddelenie príslušného odvetvia nákladnej dopravy tak, že sa premení na verejnoprávnu obchodnú spoločnosť. Komisia zdôrazňuje, že takéto oddelenie a aj iné vhodné opatrenia výrazne prispievajú k dosiahnutiu dvojitého cieľa: vylúčiť akúkoľvek krízovú dotáciu medzi reštrukturalizovaným odvetvím a zvyšnou časťou podniku a zabezpečiť, aby sa všetky finančné vzťahy medzi týmito dvoma činnosťami uskutočnili na trvalo udržateľnom obchodnom základe.

⁽¹⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 2. marca 2005, N 386/04, „Pomoc na reštrukturalizáciu nákladnej dopravy SNCF“ – Francúzsko (Ú. v. EÚ C 172, 12.7.2005, s. 3).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 288, 9.10.1999, s. 2.

73. S cieľom zabrániť akýmkoľvek pochybnostiam sa platné usmernenia o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004 naďalej plne uplatňujú pri skúmaní pomoci uvedenej v tejto kapitole okrem prípadov výslovne uvedených nižšie.

5.2. Oprávnenosť

74. Kritérium oprávnenosti sa musí upraviť tak, aby zahŕňalo situáciu, keď odvetvie „nákladnej dopravy“ určitého železničného podniku predstavuje súdržnú a trvalo udržateľnú hospodársku jednotku, ktorá bude právne oddelená od zvyšnej časti podniku počas reštrukturalizácie a pred udelením pomoci, a zároveň čelí takým ťažkostiam, že by v prípade oddelenia tohto odvetvia „nákladnej dopravy“ od zvyšnej časti železničného podniku tento podnik predstavoval „podnik v ťažkostiach“ v zmysle usmernení o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004.
75. Z tohto hlavne vyplýva, že príslušné odvetvie podniku musí čeliť vážnym vnútorným ťažkostiam, ktoré nie sú výsledkom svojvoľného rozvrhovania nákladov vnútri železničného podniku.
76. Na to, aby odvetvie, ktoré sa má reštrukturalizovať, predstavovalo súdržnú a trvalo udržateľnú hospodársku jednotku, musí združovať všetky činnosti nákladnej dopravy železničného podniku a to z prevádzkového, obchodného, účtovného a finančného hľadiska. Musí byť možné stanoviť mu úroveň strát a vlastných zdrojov alebo kapitálu, ktoré dostatočne odrážajú hospodársku realitu situácie, ktorej toto odvetvie čelí, aby sa súdržným spôsobom prehodnotilo kritérium stanovené v bode 10 usmernení o štátnej pomoci reštrukturalizáciu z roku 2004 ⁽¹⁾.
77. Pri posudzovaní, či má určité odvetvie ťažkosti v už uvedenom zmysle, Komisia zohľadní schopnosť zvyšnej časti železničného podniku zabezpečiť oživenie odvetvia, ktoré sa má reštrukturalizovať.
78. Komisia sa domnieva, že aj keď sa na opísanú situáciu priamo nevzťahujú usmernenia o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004, ktoré vo svojom bode 12 vylučujú zo svojho rozsahu pôsobnosti novo založené podniky, pomoc na reštrukturalizáciu sa môže v tomto kontexte poskytnúť s cieľom umožniť dcérskej spoločnosti vytvorenej právnym oddelením, aby životaschopne pôsobila na trhu. Ide tu iba o situácie, keď dcérska spoločnosť, ktorá bude vytvorená po uvedenom právnom oddelení, združí odvetvie „nákladnej dopravy“ ako celok, tak ako sa uvádza v oddelených účtoch vyhotovených v súlade s článkom 9 smernice 91/440/EHS, vrátane akéhokoľvek majetku, záväzkov, kapitálu, mimobilančného záväzku a pracovnej sily, ktoré patria do tohto odvetvia.
79. Komisia zdôrazňuje, že z tých istých dôvodov, v situácii keď železničný podnik nedávno právne oddelil svoje odvetvie „nákladnej dopravy“, a to za predpokladu, že toto odvetvie splnilo už uvedené podmienky, sa nemôže príslušná dcérska spoločnosť považovať za novo založený podnik v zmysle bodu 12 usmernení týkajúcich sa reštrukturalizácie z roku 2004 a táto dcérska spoločnosť teda nie je z rozsahu pôsobnosti týchto usmernení vylúčená.

5.3. Obnovenie dlhodobej životaschopnosti

80. Komisia sa uistí nielen o tom, či sú podmienky na obnovenie dlhodobej životaschopnosti stanovené v usmerneniach o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004 splnené ⁽²⁾, ale aj o tom, či reštrukturalizácia umožní, aby sa zabezpečila transformácia činnosti nákladnej dopravy z chránenej činnosti, majúcej výhradné práva, na konkurencieschopnú činnosť v rámci otvoreného trhu. Táto

⁽¹⁾ V bode 10 usmernení o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu sa uvádza: „Firma sa v princípe a bez ohľadu na jej veľkosť považuje za nachádzajúcu sa v ťažkostiach na účely týchto usmernení predovšetkým v nasledujúcich prípadoch:

- v prípade spoločnosti s ručením obmedzeným, kde sa viac ako polovica jej základného imania prekryla stratou a viac ako štvrtina tohto kapitálu bola prekrytá stratou v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov, alebo
- v prípade firmy, kde aspoň určitý počet členov predstavuje neobmedzené ručenie za dlh firmy, kde sa prekryla stratou viac ako polovica kapitálu vykazovaného v účtoch firmy a viac ako štvrtina tohto kapitálu bola prekrytá stratou v priebehu predchádzajúcich 12 mesiacov, alebo
- bez ohľadu na typ dotknutej spoločnosti, keď spĺňa kritériá v súlade s vnútroštátnym zákonodarstvom na to, aby sa stala predmetom konania vo veci kolektívnej insolventnosti“.

⁽²⁾ Pozri najmä body 34 až 37 usmernení o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu.

reštrukturalizácia by sa teda mala týkať všetkých aspektov činnosti nákladnej dopravy a to z prevádzkového, obchodného a finančného hľadiska. Plán reštrukturalizácie požadovaný v usmerneniach o pomoci na reštrukturalizáciu⁽¹⁾ má okrem iného umožniť, aby sa zabezpečila úroveň kvality, spoľahlivosti a služby zlučiteľná s požiadavkami zákazníkov.

5.4. Zabránenie nadmernému narušeniu hospodárskej súťaže

81. Pri analýze prevencie akéhokoľvek nadmerného narušenia hospodárskej súťaže, tak ako je to ustanovené v usmerneniach o pomoci na reštrukturalizáciu, sa Komisia bude takisto opierať o nasledujúce zásady:
- rozdiel hospodárskych modelov medzi železničnou dopravou a ostatnými druhmi dopravy;
 - cieľ Spoločenstva dosiahnuť opätovnú rovnováhu medzi druhmi dopravy;
 - situácia hospodárskej súťaže na trhu v dobe reštrukturalizácie (miera integrácie, potenciál rastu, prítomnosť konkurentov, perspektívy vývoja).

5.5. Pomoc znížená na minimum

82. Na overenie tohto kritéria sa majú uplatňovať ustanovenia usmernení o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004. Na tento účel sa do vlastného príspevku podniku zahrnie príspevok odvetvia „železničnej dopravy“, ktoré bude právne oddelené od železničného podniku. Komisia sa však domnieva, že táto už opísaná špecifická situácia odvetvia európskej nákladnej železničnej dopravy môže predstavovať výnimočnú okolnosť v zmysle bode 44 týchto usmernení. Bude sa teda môcť uspokojiť s nižšími vlastnými príspevkami, ako stanovujú usmernenia o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu z roku 2004, za predpokladu, že vlastný príspevok odvetvia nákladnej dopravy bude čo najväčší bez toho, aby došlo k ohrozeniu životaschopnosti príslušnej činnosti.

5.6. Zásada jedinej pomoci

83. Pokiaľ ide o zásadu jedinej pomoci, použije sa na právne oddelenú dcérsku spoločnosť s ohľadom na pomoc na reštrukturalizáciu, ktorá bola oznámená ako prvá pomoc na reštrukturalizáciu poskytnutá tomuto podniku. Naproti tomu je pomoc na reštrukturalizáciu, schválená za podmienok uvedených v tejto kapitole, nepodstatná pri uplatňovaní zásady jedinej pomoci na zvyšnú časť železničného podniku.
84. S cieľom zabrániť akýmkoľvek pochybnostiam sa zásadou jedinej pomoci vylučuje poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu odvetvia nákladnej dopravy, stanovenej v tejto kapitole, pokiaľ pomoc na reštrukturalizáciu už obdržal železničný podnik ako celok.

6. POMOC NA POTREBY KOORDINÁCIE DOPRAVY

6.1. Cieľ

85. Ako už bolo uvedené, článok 73 zmluvy bol implementovaný prostredníctvom nariadení (EHS) č. 1107/70 a EHS) č. 1191/69, ktoré budú zrušené nariadením o službách vo verejnom záujme. Nariadenie o službách vo verejnom záujme sa však bude vzťahovať len na pozemnú osobnú dopravu. Nebude pokrývať železničnú nákladnú dopravu, v prípade ktorej bude pomoc na koordináciu dopravy naďalej podliehať len článku 73 zmluvy o ES.
86. Navyše článkom 9 nariadenia o službách vo verejnom záujme o pomoci na koordináciu dopravy a pomoci na výskum a vývoj nie je výslovne dotknutý článok 73 zmluvy, ktorý sa teda bude môcť priamo využiť na odôvodnenie zlučiteľnosti pomoci na koordináciu železničnej osobnej dopravy.
87. Cieľ tejto kapitoly teda spočíva v určení kritérií, ktoré umožnia Komisii preskúmať na základe článku 73 zmluvy zlučiteľnosť pomoci na koordináciu dopravy všeobecným spôsobom (oddiel 6.2) a pokiaľ ide o niektoré špecifické formy pomoci (oddiel 6.3). Komisia pripomína, že napriek tomu, že sú všeobecné zásady uplatňovania článku 73 zmluvy prirodzene relevantné pri prehodnocovaní štátnej pomoci vzhľadom na nariadenie o službách vo verejnom záujme, tieto usmernenia sa nezaoberajú podrobnými pravidlami pre uplatňovanie uvedeného nariadenia.

(¹) Pozri hlavne oddiel 3.2 súčasných usmernení o štátnej pomoci na reštrukturalizáciu.

6.2. Všeobecné zásady

88. V článku 73 zmluvy sa ustanovuje zlučiteľnosť pomoci, ktorá zodpovedá potrebám koordinácie dopravy. Súdny dvor vyslovil právne stanovisko, že tento článok „pripúšťa zlučiteľnosť pomoci doprave so zmluvou len v presne určených prípadoch a bez toho, aby boli dotknuté všeobecné záujmy Spoločenstva“⁽¹⁾.
89. Pojem „koordinácia dopravy“ použitý v článku 73 zmluvy má význam, ktorý presahuje jednoduchú skutočnosť uľahčiť rozvoj hospodárskej činnosti. Zahŕňa zásah verejných orgánov, ktorý má za cieľ usmerniť vývoj sektora dopravy v spoločnom záujme.
90. Pokroky liberalizácie v sektore pozemnej dopravy výrazne zmiernili v niektorých ohľadoch potreby koordinácie. V účinnom liberalizovanom sektore môže totiž koordinácia v zásade vyplývať z pôsobenia trhových síl. Ako však už bolo uvedené, stále platí, že do rozvoja infraštruktúr v mnohých ohľadoch naďalej investujú orgány verejnej moci. Okrem iného aj po liberalizácii sektora môžu pretrvávajúť rozličné nedostatky trhu. Práve tieto nedostatky opodstatňujú zásah verejných orgánov v tomto sektore.
91. Po prvé, sektor dopravy má silné negatívne vedľajšie účinky, napríklad medzi účastníkmi (preťaženie) alebo voči celej spoločnosti (znečistenie). Tieto vedľajšie účinky sa ťažko zohľadňujú, najmä z dôvodu obmedzení možnosti zahrnúť vedľajšie náklady, či len jednoducho priame náklady používania, do spoplatnenia prístupu k dopravným infraštruktúram. Z toho vyplývajú možné rozdiely medzi jednotlivými druhmi dopravy, ktoré sú hodné úpravy prostredníctvom podpory zo strany verejných orgánov pre tie druhy dopravy, ktoré spôsobujú čo najmenej vedľajších nákladov.
92. Po druhé, sektor dopravy môže zažiť ťažkosti „koordinácie“ v hospodárskom zmysle slova, napríklad pri prijímaní spoločnej normy interoperability pre železnice alebo pri prepojeniach medzi jednotlivými dopravnými sieťami.
93. Po tretie, železničné podniky nemusia byť schopné plne zužitkovať svoje úsilie v oblasti výskumu, vývoja a inovácie (pozitívne vedľajšie účinky), čo tiež predstavuje nedostatok trhu.
94. V zmluve sa nachádza špecifický základ umožňujúci povoliť pomoc zodpovedajúcu potrebám koordinácie dopravy, čo svedčí o význame týchto rizík nedostatkov trhu a o negatívnom vplyve, ktorý môžu mať nedostatky na rozvoj Spoločenstva.
95. V zásade sa musí pomoc zodpovedajúca potrebám koordinácie dopravy pokladať za zlučiteľnú so zmluvou.
96. Na to, aby sa uvedená pomoc mohla pokladať za „zodpovedajúcu potrebám“ koordinácie dopravy, však musí byť potrebná a primeraná sledovanému cieľu. Okrem iného narušenie hospodárskej súťaže, ktoré je pomoci vlastné, nesmie ohroziť všeobecné záujmy Spoločenstva. Napríklad pomoc, ktorá by mala presmerovať dopravné toky z námornej dopravy na krátke vzdialenosti na železnice, by nemohla splniť tieto kritériá.
97. Napokon vzhľadom na rýchly vývoj sektora dopravy, a teda potrieb koordinácie, ktoré sa ho týkajú, musí byť každá pomoc oznámená Komisii na účel rozhodnutia o zlučiteľnosti so zmluvou na základe článku 73 obmedzená⁽²⁾ na maximálne 5 rokov, aby sa Komisii umožnilo opätovne ju preskúmať v súvislosti s dosiahnutými výsledkami a prípadne povoliť jej predĺženie⁽³⁾.

⁽¹⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 12. októbra 1978 vo veci 156/77, Komisia/Belgicko, Zb. 1978, s. 1881, bod 10.

⁽²⁾ Tamže.

⁽³⁾ Toto obdobie predstavuje 10 rokov, pokiaľ ide o opatrenia spadajúce do rozsahu pôsobnosti článku 15 ods. 1 písm. e) smernice Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/75/ES (Ú. v. EÚ L 157, 30.4.2004, s. 100). Pozri najmä rozhodnutie Komisie z 2. apríla 2008, NN 46/B/06 – Slovensko – Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector), ešte neuverejnené.

98. Pokiaľ ide presnejšie o železničný sektor, pomoc na potreby koordinácie dopravy môže nadobudnúť viaceré formy:
- a) pomoc na používanie infraštruktúry, teda pomoc udelená železničným podnikom, ktoré uhrádzajú výdavky týkajúce sa infraštruktúry, ktorú používajú, kým podniky poskytujúce dopravné služby s využitím iných druhov dopravy neznášajú takéto náklady;
 - b) pomoc na zníženie vedľajších nákladov, ktorá je určená na podporu presunu na železničnú dopravu, pretože tento druh dopravy si vyžaduje menej vedľajších nákladov ako ostatné druhy, ako napríklad cestná doprava;
 - c) pomoc podporujúca interoperabilitu v rozsahu, v akom zodpovedá potrebe koordinácie dopravy, pomoc podporujúca posilnenie bezpečnosti, vylúčenie technických prekážok a zníženie hlučnosti (ďalej len „pomoc v prospech interoperability“);
 - d) pomoc na výskum a vývoj zodpovedajúca potrebám koordinácie dopravy.
99. V nasledujúcich oddieloch Komisia podrobne rozoberie niektoré podmienky, ktoré z hľadiska jej rozhodovacej praxe umožňujú zabezpečiť, aby tieto rozličné druhy pomoci na koordináciu dopravy spĺňali podmienky zlučiteľnosti uvedené v článku 73 zmluvy. Vzhľadom na špecifický charakter pomoci na výskum a vývoj sa kritériá uplatniteľné na tento druh opatrení riešia oddelene.

6.3. Kritériá uplatniteľné na pomoc na používanie železničnej infraštruktúry, zníženie vedľajších nákladov a interoperabilitu

100. Vyhodnotenie zlučiteľnosti pomoci na používanie infraštruktúry, zníženie vedľajších nákladov a interoperabilitu s ohľadom na článok 73 zmluvy zodpovedá rozhodovacej praxi Komisie v uplatňovaní článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia (EHS) č. 1107/70. Ďalej podrobne rozpísané podmienky sa z pohľadu tejto praxe ukazujú ako dostačujúce na to, aby sa dospelo k záveru o zlučiteľnosti pomoci.

6.3.1. Oprávnené náklady

101. Oprávnené náklady sú určené na základe nasledujúcich zásad.
102. Pokiaľ ide o **pomoc na používanie železničných infraštruktúr**, sú oprávnenými nákladmi dodatočné náklady na používanie infraštruktúr, ktoré znáša železničná doprava, ale nie konkurenčný druh dopravy spôsobujúci väčšie znečistenie.
103. Pokiaľ ide o **pomoc na zníženie vedľajších nákladov**, je oprávnenými nákladmi časť vedľajších nákladov, ktorým dokáže zabrániť železničná doprava v porovnaní s konkurenčnými druhmi dopravy.
104. V tomto smere treba pripomenúť, že článkom 10 smernice 2001/14/ES sa členským štátom výslovne umožňuje zaviesť systém náhrad environmentálnych nákladov, nákladov vyvolaných nehodami a nákladov na infraštruktúru, ktoré nie sú pokryté konkurenčnými druhmi dopravy, ak možno preukázať nejestvovanie pokrytia týchto nákladov a pokiaľ tieto náklady prekračujú rovnocenné náklady vlastné železnici. Pokiaľ ešte nejestvujú právne predpisy Spoločenstva, ktoré by zosúladiли metódy výpočtu poplatkov za prístup k infraštruktúre medzi rozličnými druhmi pozemnej dopravy, Komisia zohľadní pri uplatňovaní týchto usmernení zmenu pravidiel uplatniteľných na pripočítanie nákladov na infraštruktúru a vedľajších nákladov ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Z tohto hľadiska sa v článku 11 treťom odseku smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. EÚ L 187, 20.7.1999, s. 42), zmenenej a doplnenej smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344) stanovuje, že „Najneskôr do 10. júna 2008 predloží Komisia po preskúmaní všetkých možností zahrňajúcich náklady vzťahujúce sa na životné prostredie, hluk, preťaženie a zdravie všeobecne platný, transparentný a zrozumiteľný model posudzovania všetkých vedľajších nákladov, ktorý bude slúžiť ako základ pre budúce výpočty poplatkov za používanie infraštruktúry. Súčasťou tohto modelu bude analýza vplyvu internalizácie vedľajších nákladov pre všetky druhy dopravy a stratégia postupného uplatňovania tohto modelu na všetky druhy dopravy“. V rámci prípravy oznámenia o internalizácii vedľajších nákladov na dosiahnutie tohto cieľa Komisia uverejnila 16. januára 2008 príručku obsahujúcu doteraz zrealizované štúdie o vedľajších nákladoch dektora dopravy (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Táto príručka, ktorú spoločne pripravilo niekoľko výskumných ústavov dopravných, sa môže použiť spolu s inými prvkami na určenie oprávnených nákladov. Komisia uverejnila v dokumente KOM(1998) 466 bielu knihu s názvom „Spravodlivé poplatky za používanie infraštruktúry – Postupný prístup k spoločnému rámcu spoplatňovania dopravnej infraštruktúry v EÚ“ (Bulletin EÚ – Príloha 3/98).

105. Tak v prípade pomoci na používanie železničnej infraštruktúry, ako aj v prípade pomoci na zníženie vedľajších nákladov, musí členský štát poskytnúť porovnávaciu, transparentnú, podloženú a kvantifikovanú analýzu nákladov medzi železničnou dopravou a alternatívnymi možnosťami založenými na iných druhoch dopravy ⁽¹⁾. Použitá metodológia a vykonané výpočty musia byť verejne dostupné ⁽²⁾.
106. Pokiaľ ide o **pomoc na interoperabilitu**, oprávnené náklady pokrývajú, vzhľadom na to, že prispievajú k dosiahnutiu cieľa koordinácie dopravy, všetky investície týkajúce sa zavedenia bezpečnostných systémov a systémov interoperability ⁽³⁾ alebo zníženia hlučnosti tak do železničných infraštruktúr, ako aj do vozového parku. Osobitne sú pokryté investície spojené s rozširovaním ERTMS (European Rail Traffic Management System) a s akýmkoľvek iným podobným opatrením, ktoré môže prispieť k odstráneniu technických prekážok na európskom trhu železničných služieb ⁽⁴⁾.

6.3.2. Potreba a primeranosť pomoci

107. Komisia si myslí, že jestvuje predpoklad potreby a primeranosti pomoci, keď je intenzita pomoci nižšia ako nasledujúce hodnoty:
- a) v prípade pomoci na používanie infraštruktúry 30 % celkových nákladov železničnej dopravy ⁽⁵⁾ a 100 % oprávnených nákladov;
 - b) v prípade pomoci na zníženie vedľajších nákladov 30 % ⁽⁶⁾ celkových nákladov železničnej dopravy a 50 % oprávnených nákladov ⁽⁷⁾;
 - c) 50 % oprávnených nákladov v prípade pomoci na interoperabilitu.
108. V prípade pomoci prekračujúcej tieto obmedzenia je na členských štátoch, aby dokázali nevyhnutnosť a primeranosť príslušných opatrení ⁽⁸⁾.
109. Pokiaľ ide tak o pomoc na používanie železničných infraštruktúr, ako aj o pomoc na zníženie vedľajších nákladov, pomoc musí byť prísne obmedzená na náhradu užitočných nákladov spojených s používaním železničnej dopravy namiesto iného viac znečisťujúceho druhu dopravy. Pokiaľ jestvujú viaceré alternatívne konkurenčné riešenia, ktoré spôsobujú väčšie znečistenie ako železničná doprava, zvolený limit zodpovedá najväčšiemu rozdielu nákladov medzi rôznymi riešeniami. Pokiaľ sa dodržiavajú hranice intenzity uvedené v bode 108, možno predpokladať, že je splnené kritérium nejestvovania nadmernej náhrady.

⁽¹⁾ Členské štáty nájdu údaje o rozličných metódach hodnotenia vedľajších nákladov v prílohe 2 zelenej knihy Komisie „Smerom k spravodlivému a účinnému spolplatneniu v doprave – Možnosti v oblasti internalizácie vedľajších nákladov dopravy v EÚ“ (Bulletin EÚ – Príloha 2/96; dokument KOM(1995) 691, v konečnom znení) a v štúdií, ktorú Komisia predloží najneskôr 16. januára 2008 (pozri článok 11 smernice 1996/62/ES).

⁽²⁾ Článok 10 smernice 2001/14/ES.

⁽³⁾ Pozri najmä smernicu Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorychlostných železníc (Ú. v. EÚ L 235, 17.9.1996, s. 6), zmenenú a doplnenú smernicou 2007/32/ES (Ú. v. EÚ L 141, 25.6.2007, s. 63), a smernicu 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady z 19. marca 2001 o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc (Ú. v. EÚ L 110, 20.4.2001, s. 1). Smernica zmenená a doplnená smernicou 2007/32/ES.

⁽⁴⁾ Vo výpočte oprávnených nákladov sa zohľadňujú prípadné úpravy poplatkov za používanie infraštruktúry v závislosti od vlastností vozového parku (najmä vlastností v oblasti hľuku).

⁽⁵⁾ Na ilustráciu pozri rozhodnutie Komisie z 27. decembra 2006, N 574/05, predĺženie jestvujúcej schémy pomoci N 335/03 – Taliansko – Frioul-Vénétie-Julienne – Pomoc na zavedenie železničných diaľnic (Ú. v. EÚ C 133, 15.6.2007, s. 6); rozhodnutie Komisie z 12. októbra 2006, N 427/06 – Spojené kráľovstvo- Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (Ú. v. EÚ C 283, 21.11.2006, s. 10).

⁽⁶⁾ V prílohe I nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 z 24. októbra 2006, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (Marco Polo II) a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1382/2003 (Ú. v. EÚ L 328, 24.11.2006, s. 1), sa ustanovuje, že finančná podpora Spoločenstva na akcie presunu na iný druh dopravy je obmedzená maximálne na 35 % z celkových výdavkov potrebných na uskutočnenie cieľov akcie a vyplývajúcich z nej. Podľa týchto usmernení, pokiaľ ide o štátnu pomoc na koordináciu dopravy, sa kritérium obmedzuje na 30 % celkových výdavkov železničnej dopravy.

⁽⁷⁾ Na ilustráciu pozri rozhodnutie Komisie z 22. decembra 2006, N 552/06, Dánsko, Prolongation of environmental aid scheme for the transport of goods by rail (Ú. v. EÚ C 133, 15.6.2007, s. 5) a už citované rozhodnutie Komisie z 12. októbra 2006, N 427/06 – Spojené kráľovstvo – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS).

⁽⁸⁾ Môže ísť o prípad opatrení v prospech interoperability transeurópskej dopravnej siete tak, ako sa vymedzuje v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady 884/2004/ES z 29. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 1692/96/ES o základných usmerneniach spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1).

110. V každom prípade, ak je príjemcom pomoci železničný podnik, treba preukázať, že pomoc má skutočne účinok podnecujúci k presunu na železničnú dopravu. V zásade si to bude vyžadovať, aby sa pomoc odrážala v cene požadovanej od cestujúceho alebo od zasielateľa, pretože práve na tejto úrovni dochádza k voľbe medzi železničnou dopravou a inými viac znečisťujúcimi druhmi dopravy ako cestná doprava ⁽¹⁾.
111. V konečnom dôsledku, pokiaľ ide konkrétne o pomoc na použitie infraštruktúry a na zníženie vedľajších nákladov, musia existovať realistické perspektívy udržania dopravy presunutej na železniciu, aby pomoc viedla k udržateľnému presunu dopravy na železniciu.

6.3.3. Záver

112. Pomoc na používanie železničnej infraštruktúry, zníženie vedľajších nákladov a interoperabilitu, ktorá je potrebná a primeraná a nenaruša tak hospodársku súťaž spôsobom, ktorý je v rozpore so všeobecným záujmom, sa musí pokladať za zlučiteľnú podľa článku 73 zmluvy.

6.4. Zlučiteľnosť pomoci na výskum a vývoj

113. V oblasti pozemnej dopravy sa v článku 3 ods. 1 písm. c) nariadenia (EHS) č. 1107/70 prijatého na základe článku 73 zmluvy ustanovuje možnosť priznať pomoc na výskum a vývoj. Komisia nedávno rozšírila prax v uplatnení tohto ustanovenia ⁽²⁾.
114. Článok 9 ods. 2 písm. b) nariadenia o službách vo verejnom záujme preberá znenie článku 3 ods. 1 písm. c) nariadenia (EHS) č. 1107/70. Na základe tohto ustanovenia pomoc, ktorá má za cieľ uľahčiť výskum alebo vývoj úspornejších foriem a techník železničnej osobnej dopravy pre spoločnosť, je obmedzená na experimentálnu fázu a netýka sa fázy komerčného využívania týchto foriem a techník, sa musí pokladať za pomoc zodpovedajúcu potrebám koordinácie dopravy.
115. V nariadení o službách vo verejnom záujme sa okrem iného poznamenáva, že ustanovením článku 9 ods. 2 písm. b) nie je dotknutý článok 87 zmluvy. Z tohto hľadiska sa pomoc na výskum, vývoj a inováciu v oblasti osobnej dopravy, pokiaľ nie je pokrytá článkom 9 nariadenia o službách vo verejnom záujme, a pomoc, ktorá sa netýka nákladnej dopravy, môžu pokladať za zlučiteľné na základe článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy.
116. Z tohto hľadiska Komisia definovala v rámci Spoločenstva pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inováciu ⁽³⁾ (ďalej len „rámec Spoločenstva“) podmienky, za ktorých vyhlási na základe článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy za zlučiteľnú so spoločným trhom tento druh pomoci. V tomto rámci sa výslovne uvádza, že sa uplatňuje „pri pomoci na podporu výskumu, vývoja a inovácie vo všetkých sektoroch upravených zmluvou. Uplatňuje sa aj na tie sektory, na ktoré sa vzťahujú osobitné pravidlá Spoločenstva pre štátnu pomoc, ak tieto pravidlá neustanovujú inak“ ⁽⁴⁾. Uplatňuje sa teda pri pomoci na výskum, vývoj a inováciu v sektore osobnej dopravy, ktorá nespadá do rozsahu pôsobnosti článku 3 ods. 1 písm. c) nariadenia (EHS) č. 1107/70 alebo článku 9 nariadenia o službách vo verejnom záujme (po nadobudnutí účinnosti nariadenia o službách vo verejnom záujme).
117. Nie je vylúčené, že by zlučiteľnosť pomoci na výskum a vývoj mohla byť posudzovaná priamo na základe článku 73 zmluvy, pokiaľ stanovený cieľ zodpovedá potrebe koordinovať dopravu. V takom prípade je vhodné overiť už uvedené podmienky, najmä skutočnosť, že pomoc musí byť nevyhnutná

⁽¹⁾ Keďže ide o opatrenia patriace pod pôsobnosť článku 15 ods. 1 písm. e) smernice 2003/96/ES, môže byť uznaný vplyv na cenu dopravy, pokiaľ sa nedokáže opak. Pozri najmä rozhodnutie Komisie z 2. apríla 2008, NN 46/B/06 – Slovensko – Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector), ešte neuverejnené.

⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie z 30. mája 2007, N 780/06, Holandsko *Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim*; projekt „CompoCaNord“ project (Ú. v. EÚ C 227, 27.9.2007, s. 5); rozhodnutie Komisie z 19. júla 2006, N 556/05, Holandsko – Environmental protection and innovation in public transport in the province of Gelderland (Ú. v. EÚ C 207, 30.8.2006); rozhodnutie Komisie z 20. júla 2005, N 63/05 – Česká republika – Programme for energy economics and use of alternative fuels in the transport sector (Ú. v. EÚ C 83, 6.4.2006).

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 323, 30.12.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Tamže, bod 2.1.

a primeraná stanovenému cieľu a nesmie ohroziť všeobecné záujmy Spoločenstva. Komisia sa domnieva, že pri analýze týchto jednotlivých kritérií sa treba riadiť všeobecnými zásadami stanovenými v rámci Spoločenstva.

7. ŠTÁTNE ZÁRUKY ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

118. V oznámení Komisie o uplatnení článkov 87 a 88 zmluvy na štátnu pomoc vo forme záruk sa definuje právny režim vzťahujúci sa na štátne záruky vrátane oblasti železničnej dopravy ⁽¹⁾.
119. V bode 2.1.3 tohto oznámenia sa uvádza, že „pomoc vo forme záruky tvoria (...) výhodnejšie úverové podmienky získané podnikmi, ktorých právna forma vylučuje možnosť konkurzného konania alebo konania z dôvodu platobnej neschopnosti, alebo výslovne ustanovuje štátnu záruku alebo krytie strát štátom“.
120. Na základe ustálenej praxe si Komisia myslí, že neobmedzené záruky v sektore otvorenom hospodárskej súťaži sú nezlučiteľné so zmluvou. Podľa zásady proporcionality ich nemožno odôvodniť úlohami všeobecného záujmu. V prípade neobmedzenej záruky sa totiž ukazuje ako nemožné preveriť, či suma pomoci neprekračuje čisté náklady na poskytovanie služby vo verejnom záujme ⁽²⁾.
121. Pokiaľ sa štátne záruky priznávajú podnikom pôsobiacim súčasne na konkurenčných a nekonkurenčných trhoch, Komisia spravidla požaduje úplné zrušenie neobmedzenej záruky poskytnutej celému podniku ⁽³⁾.
122. Mnohé železničné podniky majú neobmedzené záruky. Tieto záruky sú všeobecne dedičstvom osobitného postavenia historických monopolov, ktoré boli vytvorené pre železničné podniky pred vstupom do platnosti zmluvy alebo pred otvorením trhu služieb železničnej dopravy hospodárskej súťaži.
123. Podľa informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, predstavujú tieto záruky vo veľkej miere existujúcu pomoc. Príslušné členské štáty majú Komisiu informovať o podmienkach uplatnenia týchto schém existujúcej pomoci ako aj o plánovaných opatreniach na ich zrušenie v súlade s postupom stanoveným v oddieli 8.3.

8. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

8.1. Pravidlá súbežnej pomoci

124. Maximálne výšky pomoci, ktoré určujú tieto usmernenia, sa uplatňujú, ak je predmetná pomoc celá financovaná prostredníctvom štátnych zdrojov alebo úplne či čiastočne prostredníctvom zdrojov Spoločenstva. Pomoc povolená podľa týchto usmernení sa nemôže spájať s inou štátnou pomocou v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy o ES ani s iným financovaním Spoločenstva, ak súčet dosiahne vyššiu úroveň pomoci ako úroveň, ktorá sa ustanovuje v týchto usmerneniach.
125. V prípade pomoci na iný účel týkajúci sa rovnakých oprávnených nákladov sa uplatní výhodnejšia maximálna výška pomoci.

8.2. Dátum uplatnenia

126. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia odo dňa ich uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na každú oznámenú alebo neoznámenú pomoc, o ktorej rozhodne po dátume uverejnenia týchto usmernení.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 71, 11.3.2000, s. 14.

⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie 2005/145/ES zo 16. decembra 2003 týkajúce sa štátnej pomoci, ktorú Francúzsko poskytlo spoločnosti EDF a odvetviu výroby elektriny a plynárenstva (Ú. v. EÚ L 49, 22.2.2005, s. 9); rozhodnutie Komisie z 24. apríla 2007, E 12/05, Poľsko, Neobmedzená záruka udelená podniku Poczta Polska, (Ú. v. EÚ C 284, 27.11.2007, s. 2); rozhodnutie Komisie z 27. marca 2002, E 10/2000, Nemecko, Štátne záruky v prospech verejných úverových inštitúcií (Ú. v. EÚ C 150, 22.6.2002, s. 7).

⁽³⁾ Tamže.

8.3. Užitočné opatrenia

127. V súlade s článkom 88 ods. 1 zmluvy Komisia navrhuje, aby členské štáty zmenili svoje existujúce schémy pomoci vzťahujúce sa na štátnu pomoc uvedené v týchto usmerneniach na dosiahnutie súladu s nimi najneskôr dva roky po ich uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*, a to s výhradou osobitných ustanovení uvedených v kapitole o štátnych zárukách. Členské štáty sa vyzývajú, aby písomne potvrdili najneskôr rok po dátume uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*, že súhlasia s týmito návrhmi užitočných opatrení.
128. V prípade, že by niektorý členský štát opomenul potvrdiť svoj súhlas písomne do príslušného dátumu, Komisia uplatní článok 19 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ⁽¹⁾ a v prípade potreby začne konanie uvedené v tomto článku.

8.4. Obdobie platnosti a správa

129. Komisia si vyhradzuje právo zmeniť a doplniť tieto usmernenia. Predloží správu o ich uplatňovaní pred každou zmenou a doplnením a najneskôr 5 rokov po dátume ich uverejnenia.

(¹) Ú. v. EÚ L 83, 27.3.1999. s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1791/2006.