

Úřední věstník

Evropské unie

C 184

Svazek 51

České vydání

Informace a oznámení

22. července 2008

Oznámení č.	Obsah	Strana
II <i>Sdělení</i>		
SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE		
Komise		
2008/C 184/01	Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES — Případy, k nimž Komise nevznáší námitku ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES — Případy, k nimž Komise nevznáší námitku ⁽¹⁾	3
IV <i>Informace</i>		
INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE		
Komise		
2008/C 184/03	Směnné kurzy vůči euru	7
2008/C 184/04	Stanovisko poradního výboru pro spojování podniků přijaté na jeho zasedání dne 28. února 2008 ohledně návrhu rozhodnutí ve věci č. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick — Zpravodaj: Belgie	8
2008/C 184/05	Závěrečná zpráva úředníka pro slyšení ve věci č. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick (v souladu s články 15 a 16 rozhodnutí Komise 2001/462/ES, ESUO ze dne 23. května 2001 o mandátu úředníků pro slyšení v určitých řízeních ve věcech hospodářské soutěže – Úř. věst. L 162, 19.6.2001, s. 21)	9

CS

<u>Oznámení č.</u>	Obsah (pokračování)	Strana
2008/C 184/06	Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise ze dne 11. března 2008, kterým se spojení prohlašuje za slučitelné se společným trhem a s fungováním Dohody o EHP (Věc č. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Sdělení Komise — Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům	13

V *Oznámení*

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Komise

2008/C 184/08	Výzva k předkládání návrhů – EACEA/21/08 — Provádění části pro externí spolupráci programu Erasmus Mundus region Asie v akademickém roce 2008/2009 — Akční program Společenství na podporu spolupráce mezi vysokoškolskými institucemi a výměny studentů, výzkumných pracovníků a akademických pracovníků členských států Evropské unie a třetích zemí	32
---------------	--	----

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Komise

2008/C 184/09	Státní podpora – Itálie — Státní podpora C 26/08 (ex NN 31/08) – Úvěr ve výši 300 milionů EUR společnosti Alitalia — Výzva k předložení stanovisek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Předběžné oznámení o spojení podniků (Věc č. COMP/M.5141 – KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

JINÉ AKTY

Komise

2008/C 184/11	Zveřejnění žádosti podle čl. 6 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 o ochraně zeměpisných označení a označení původu zemědělských produktů a potravin	42
---------------	---	----



⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES**Případy, k nimž Komise nevznáší námitku**

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 184/01)

Datum přijetí rozhodnutí	10. 6. 2008
Podpora č.	N 61/08
Členský stát	Španělsko
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Právní základ	Orden por la que se regulan las bases, el régimen de ayudas y la gestión de la acción estratégica de telecomunicaciones y sociedad de la información
Název opatření	Režim podpory
Cíl	Výzkum a vývoj
Forma podpory	Přímá dotace, půjčka za zvýhodněných podmínek
Rozpočet	Předpokládané roční výdaje: 356 mil. EUR Celková částka plánované podpory: 1 600 mil. EUR
Míra podpory	80 %
Délka trvání programu	Do 31. 12. 2011
Hospodářská odvětví	Všechna odvětví
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	—
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	1. 7. 2008
Podpora č.	N 101/08
Členský stát	Itálie
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	R&D aid in the aeronautic sector
Právní základ	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Název opatření	Režim podpory
Cíl	Výzkum a vývoj
Forma podpory	Půjčka za zvýhodněných podmínek, vratná dotace
Rozpočet	Celková částka plánované podpory: 720 mil. EUR
Míra podpory	80 %
Délka trvání programu	Do 31. 12. 2013
Hospodářská odvětví	Zpracovatelský průmysl
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Povolení státních podpor v rámci ustanovení článků 87 a 88 Smlouvy o ES

Případy, k nimž Komise nevznáší námitku

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 184/02)

Datum přijetí rozhodnutí	30. 4. 2008
Podpora č.	N 251/07
Členský stát	Německo
Region	Celostátní režim
Název	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Právní základ	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Typ opatření	Režim podpory
Cíl	Výzkum a vývoj
Forma podpory	Grant
Rozpočet	9 750 000 EUR
Míra podpory	50 % (aplikovaný výzkum); 25 % (experimentální vývoj); 10 % příplatek pro střední podniky; 20 % příplatek pro malé podniky; 15 % příplatek na projekty zahrnující spolupráci mezi podniky a výzkumnými organizacemi; celková míra podpory v žádném případě nepřekročí 80 %
Doba trvání	2008-2009
Hospodářská odvětví	Především odvětví dopravy
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	1. 7. 2008
Podpora č.	N 304/07
Členský stát	Itálie
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Právní základ	1) Bozza di decreto del ministro concernente le modalità e le procedure per la concessione ed erogazione di aiuti per il capitale di rischio 2) Articolo 1, comma 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296
Název opatření	Režim podpory
Cíl	Rizikový kapitál, malé a střední podniky
Forma podpory	Poskytnutí rizikového kapitálu
Rozpočet	Předpokládané roční výdaje: 400 mil. EUR Celková částka plánované podpory: 2 000 mil. EUR
Míra podpory	100 %
Délka trvání programu	1. 9. 2007-31. 12. 2013
Hospodářská odvětví	—
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Ministero dello Sviluppo economico
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	5. 6. 2008
Podpora č.	N 670/07
Členský stát	Česká republika
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Právní základ	Programový dokument OP ZP
Název opatření	Režim podpory
Cíl	Ochrana životního prostředí
Forma podpory	Přímá dotace
Rozpočet	Předpokládané roční výdaje: 188 mil. CZK Celková částka plánované podpory: 1 130 mil. CZK
Míra podpory	50 %
Délka trvání programu	1. 10. 2007-31. 12. 2013
Hospodářská odvětví	Zpracovatelský průmysl

Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Ministerstvo životního prostředí Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	22. 4. 2008
Podpora č.	N 726b/07
Členský stát	Nizozemsko
Region	—
Název (a/nebo jméno příjemce)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Právní základ	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Název opatření	Režim podpory
Cíl	Rizikový kapitál
Forma podpory	Poskytnutí rizikového kapitálu
Rozpočet	Předpokládané roční výdaje: 468 mil. EUR Celková částka plánované podpory: 3 745 mil. EUR
Míra podpory	—
Délka trvání programu	Do 31. 12. 2015
Hospodářská odvětví	Všechna odvětví
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Datum přijetí rozhodnutí	13. 5. 2008
Podpora č.	N 22/08
Členský stát	Švédsko
Region	—

Název (a/nebo jméno příjemce)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Právní základ	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Typ opatření	Režim podpory
Cíl	Ochrana životního prostředí
Forma podpory	—
Rozpočet	Celkový rozpočet: 170 mil. EUR
Míra podpory	Přibližně 70 %
Doba trvání	1. 7. 2008-31. 12. 2017
Hospodářská odvětví	Výroba potravin a nápojů, výroba textilií, výroba dřeva a dřevěných a korkových výrobků (kromě nábytku), výroba slaměných výrobků, výroba buničiny, papíru a výrobků z papíru, výroba chemických látek a chemických přípravků, výroba pryžových a plastových výrobků, výroba motorových vozidel a dodávky elektřiny, plynu a vody
Název a adresa orgánu poskytujícího podporu	Skatteverket
Další informace	—

Rozhodnutí v autentickém znění po odstranění všech informací, jež jsou předmětem obchodního tajemství, je zveřejněno na:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

21. července 2008

(2008/C 184/03)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,5858	TRY turecká lira	1,8907
JPY japonský jen	169,65	AUD australský dolar	1,6260
DKK dánská koruna	7,4614	CAD kanadský dolar	1,5921
GBP britská libra	0,79460	HKD hongkongský dolar	12,3665
SEK švédská koruna	9,4539	NZD novozélandský dolar	2,0830
CHF švýcarský frank	1,6220	SGD singapurský dolar	2,1441
ISK islandská koruna	124,27	KRW jihokorejský won	1 603,64
NOK norská koruna	8,0585	ZAR jihoafrický rand	12,0414
BGN bulharský lev	1,9558	CNY čínský juan	10,8310
CZK česká koruna	22,968	HRK chorvatská kuna	7,2178
EEK estonská koruna	15,6466	IDR indonéska rupie	14 513,24
HUF maďarský forint	229,36	MYR malajsijský ringgit	5,1348
LTL litevský litas	3,4528	PHP filipínské peso	70,140
LVL lotyšský latas	0,7032	RUB ruský rubl	36,8495
PLN polský zlotý	3,2212	THB thajský baht	52,863
RON rumunský lei	3,5480	BRL brazilský real	2,5122
SKK slovenská koruna	30,330	MXN mexické peso	16,1220

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

**Stanovisko poradního výboru pro spojování podniků přijaté na jeho zasedání dne 28. února 2008
ohledně návrhu rozhodnutí ve věci č. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick**

Zpravodaj: Belgie

(2008/C 184/04)

1. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že oznámená operace představuje spojení ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení ES o spojování.
 2. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že oznámená operace má význam pro celé Společenství, na základě postoupení podle čl. 4 odst. 5 nařízení ES o spojování.
 3. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že se jedná o tyto trhy:
 - poskytování internetového reklamního prostoru, který by mohl být případně dále rozdělen na trh s kontextovou reklamou a na trh s další reklamou,
 - zprostředkování internetového reklamního prostoru, který by mohl být případně dále rozdělen na trh zprostředkování kontextové reklamy a na trh zprostředkování další reklamy,
 - poskytování technologií sloužících k zobrazování reklam, který by mohl být případně dále rozdělen na trh poskytování těchto služeb zadavatelům reklam a vydavatelům.
 4. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že:
 - trh poskytování internetového reklamního prostoru, jak kontextového, tak jiného, má být vymezen podle státních nebo jazykových hranic v rámci EHP,
 - trh zprostředkování internetových reklam, jak kontextových, tak jiných, pokrývá svým rozsahem přinejmenším EHP,
 - trh poskytování technologií sloužících k zobrazování reklam, který by mohl být dále rozdělen na poskytování těchto služeb zadavatelům reklam a vydavatelům, pokrývá svým rozsahem přinejmenším EHP.
 5. Poradní výbor souhlasí s hodnocením Komise, že oznámená operace by podstatně nenarušila účinnou hospodářskou soutěž, pokud jde o odstranění skutečné hospodářské soutěže mezi stranami transakce.
 6. Poradní výbor souhlasí s hodnocením Komise, že by oznámená operace podstatně nenarušila účinnou hospodářskou soutěž, pokud jde o odstranění stran jako potenciálních vzájemných soutěžitelů.
 7. Poradní výbor souhlasí s hodnocením Komise, že by oznámená operace podstatně nenarušila účinnou hospodářskou soutěž, pokud jde o jiné než horizontální účinky.
 8. Poradní výbor souhlasí s Komisí, že je třeba oznámené spojení prohlásit za slučitelné se společným trhem a s fungováním Dohody o EHP v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení o spojování a s článkem 57 Dohody o EHP.
-

Závěrečná zpráva úředníka pro slyšení ve věci č. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick

(v souladu s články 15 a 16 rozhodnutí Komise 2001/462/ES, ESUO ze dne 23. května 2001 o mandátu úředníků pro slyšení v určitých řízeních ve věcech hospodářské soutěže – Úř. věst. L 162, 19.6.2001, s. 21)

(2008/C 184/05)

Komise dne 21. září 2007 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 a na základě postoupení podle čl. 4 odst. 5 nařízení Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾ („nařízení o spojování“), kterým by podnik Google Inc. („Google“, USA) získal ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení o spojování nákupem akcií kontrolu nad celým podnikem DoubleClick Inc. („DoubleClick“, USA).

Po posouzení oznámení dospěla Komise k závěru, že oznámená operace vyvolává vážné pochybnosti ohledně slučitelnosti oznámeného akvizice se společným trhem a s fungováním Dohody o EHP, pokud jde o trh internetové reklamy. Komise dále zjistila, že závazky navržené oznamující stranou dne 19. října 2007 nedostačují k tomu, aby zřetelně vyloučily vážné pochybnosti zjištěné Komisí v první fázi šetření. Dne 13. listopadu 2007 se proto Komise rozhodla zahájit řízení podle čl. 6 odst. 1 písm. c) nařízení o spojování.

V souladu s odstavcem 45 pokynů generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž pro vedení kontrolních řízení ES ve věci spojování podniků byl oznamující straně ve dnech 16., 19. a 20. listopadu 2007 umožněn přístup ke klíčovým dokumentům.

Komise na základě dodatečných důkazů shromážděných v druhé fázi šetření dospěla k závěru, že navrhovaná transakce nenaruší závažným způsobem účinnou hospodářskou soutěž na společném trhu ani na jeho podstatné části, a je proto slučitelná se společným trhem a Dohodou o EHP. Oznamující straně tedy nebylo zasláno prohlášení o námitkách.

Úředníkovi pro slyšení nebyly stranami ani žádnou třetí stranou zaslány žádné dotazy ani stanoviska. Tato věc nevyžaduje žádné zvláštní poznámky ohledně práva na slyšení.

V Bruselu dne 3. března 2008.

Karen WILLIAMS

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise
ze dne 11. března 2008,
kterým se spojení prohlašuje za slučitelné se společným trhem a s fungováním Dohody o EHP
(Věc č. COMP/M.4731 – Google/DoubleClick)
(Pouze anglické znění je závazné)
(Text s významem pro EHP)

(2008/C 184/06)

Dne 11. března 2008 přijala Komise rozhodnutí ve věci spojení podniků podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků⁽¹⁾ (nařízení ES o spojování), a zejména podle čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení. Nedůvěrné znění celého rozhodnutí je k dispozici v úředním jazyce případu na internetových stránkách generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž na adrese:

http://ec.europa.eu/comm/competiton/index_en.html

I. ÚVOD

1. Dne 21. září 2007 Komise obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 a na základě postoupení podle čl. 4 odst. 5 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 („nařízení o spojování“), kterým podnik Google Inc. („Google“, USA) získává ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení o spojování nákupem akcií kontrolu nad celým podnikem DoubleClick Inc. („DoubleClick“, USA).

výrobním trhem posuzovaným v rozhodnutí je celkový trh s internetovou reklamou. Komise posoudila, zda je tento trh nutné dále rozdělit podle různých forem internetové reklamy (textová reklama oproti netextové (bannerové), případně kontextová reklama oproti ostatním druhům) nebo podle různých prodejních kanálů (přímý prodej oproti prodeji zprostředkovanému reklamními sítěmi a systémy pro výměnu reklamy). Otázka přesné definice relevantního výrobního trhu však byla v rozhodnutí ponechána otevřenou, protože transakce by nepředstavovala ohrožení hospodářské soutěže při žádné z možných definic výrobního trhu.

II. ZÚČASTNĚNÉ STRANY

2. Google provozuje internetový vyhledávač a poskytuje internetový reklamní prostor na vlastních internetových stránkách i na partnerských stránkách (zapojených do sítě „AdSense“ společnosti Google). V poslední době, zejména díky akvizici společnosti YouTube, začala společnost Google poskytovat také obsah. Prakticky veškeré příjmy společnosti Google pocházejí z internetové reklamy.
3. DoubleClick prodává především technologie pro zobrazování, správu a analýzu reklam, a to provozovatelům internetových stránek, zadavatelům reklam a reklamním agenturám na celém světě. Kromě toho právě uvádí do provozu platformu pro výměnu reklamy.

6. DoubleClick působí na trhu služeb souvisejících se zobrazováním bannerových internetových reklam. Šetření trhu ukázalo, že technologie pro zobrazování bannerových reklam představují samostatný trh, odlišný od trhu s technologiemi pro zobrazování textových reklam. Trh s technologiemi pro zobrazování bannerových reklam je třeba dále rozdělit na poskytování těchto služeb zadavatelům reklam a na jejich poskytování provozovatelům.

III. POSTOUPENÍ PODLE ČL. 4 ODST. 5

4. Navrhovaná transakce nemá význam pro celé Společenství ve smyslu čl. 1 odst. 2 a 3 nařízení o spojování. Na základě žádosti o postoupení podané podle čl. 4 odst. 5 nařízení ES o spojování se však toto spojení považuje za spojení s významem pro celé Společenství.

IV. RELEVANTNÍ VÝROBKOVÉ TRHY

5. Google působí především na trhu poskytování internetového reklamního prostoru. Nejsirším možným relevantním

V. RELEVANTNÍ ZEMĚPISNÉ TRHY

7. Podle vymezení uvedeného v rozhodnutí je celkový trh s internetovou reklamou v EHP zeměpisně rozdělen podle státních nebo jazykových hranic. Pokud jde o zprostředkování reklamy, dospívá rozhodnutí k závěru, že tento hypotetický trh svým rozsahem pokrývá přinejmenším EHP.

8. Trhy poskytování technologií pro zobrazování bannerových reklam zadavatelům reklam a provozovatelům jsou v rozhodnutí vymezeny tak, že rozsahem odpovídají přinejmenším EHP.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

VI. POSOUZENÍ Z HLEDISKA HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

6.2 Horizontální účinky

6.1 Postavení stran na relevantních trzích

9. Google na trhu internetové reklamy v současnosti působí i) jako provozovatel – prostřednictvím své vlastní internetové stránky s vyhledávačem Google.com (a jejich národní verzí jako google.fr, google.it atd.), a ii) jako zprostředkovatel – prostřednictvím své reklamní sítě (AdSense). S těmito přímými a nepřímými prodejními kanály je Google největším poskytovatelem internetové reklamy, a zvláště reklamního prostoru pro kontextovou reklamu, v EHP, kde má tržní podíl mezi 25–35 % a 60–70 % – podle přesného vymezení trhu.
10. Hlavními konkurenty společnosti Google na trhu kontextové reklamy jsou společnosti Yahoo!, která na něm má podíl až 10–20 % na celosvětové úrovni a alespoň 0–10 % v EHP, a Microsoft, jejíž podíl na světovém trhu i trhu EHP dosahuje přibližně 0–10 %. Na trhu se zprostředkováním další reklamy v EHP působí mimo jiné společnosti TradeDoubler, Zanox (patřící společnosti Axel Springer), AdLink, Interactive Media (patřící společnosti Deutsche Telekom), Advertising.com a Lightningcast (obě ve vlastnictví společnosti AOL/TimeWarner) a Tomorrow Focus (TradeDoubler má na tomto trhu podíl asi 10–20 %, Zanox 0–10 % a každý z ostatních aktérů přibližně 0–10 %).
11. DoubleClick je poskytovatelem technologií pro zobrazování reklam. Na straně zadavatelů reklam je DoubleClick vedoucím hráčem na trhu EHP se zobrazováním reklam spolu se společností aQuantive/Atlas (kterou nedávno získala společnost Microsoft). Každá z obou společností má na trhu EHP podíl asi 30–40 %. Pokud jde o stranu provozovatelů, z šetření trhu vyplývá, že DoubleClick je největším hráčem na trhu EHP s podílem 40–50 % a po něm následují společnosti 24/7 Real Media/OpenAdStream (kterou nedávno získala reklamní agentura WPP) s podílem menším než 20–30 % a AdTech/AOL (méně než 10–20 %).
12. Navzdory těmto poměrně vysokým podílům na trhu má společnost DoubleClick jen omezenou tržní sílu, protože je vystavena významné konkurenci ze strany soutěžících dodavatelů nástrojů pro zobrazování reklam, k nimž by v případě zvýšení cen mohli zákazníci přejít. Ačkoli šetření trhu neposkytlo jasnou odpověď na otázku teoretické úrovně nákladů spojených se změnou poskytovatele, existují důkazy o tom, že v posledních letech velký počet provozovatelů a zadavatelů reklam skutečně přešel od společnosti DoubleClick k jiným poskytovatelům služeb (a naopak). Skutečnost, že trh zobrazování reklam je v současnosti konkurenčním trhem, dokládá také značný pokles cen produktů společnosti DoubleClick pro zadavatele reklam a provozovatele, k němuž došlo v období rostoucí poptávky.
13. DoubleClick rovněž uvádí do provozu novou platformu pro výměnu reklam. Testování betaverze této burzy začalo v červnu 2007. Počet transakcí, které na ní byly dosud uskutečněny, je nepatrný a v každém případě nebyla tato burza zatím uvedena do plného obchodního provozu.

14. DoubleClick v současnosti nepůsobí na trhu poskytování internetového prostoru a Google neposkytuje nástroje pro zobrazování reklam na samostatném základě. Mezi oběma společnostmi tudíž neexistuje skutečná hospodářská soutěž.
15. Rozhodnutí obsahuje též závěr, že navrhovaná transakce nevede k ohrožení hospodářské soutěže s ohledem na možné odstranění potenciální hospodářské soutěže mezi společnostmi Google a DoubleClick. Burza reklamy společnosti DoubleClick ještě nedosáhla významného postavení na trhu, i když nelze vyloučit, že kdyby společnost DoubleClick zůstala samostatná, mohl by se z ní stát významný aktér na trhu zprostředkování reklamy. Je však pravděpodobné, že i po realizaci spojení by zůstal dostatečný počet dalších soutěžitelů, kteří by i nadále vyvíjeli dostatečný konkurenční tlak, takže hospodářská soutěž by nebyla významně narušena. Zvláště platí, že ve srovnání s jinými aktéry působícími na trhu zprostředkování reklamy DoubleClick podle všeho nemá žádné významné výhody z hlediska soutěže se společností Google na tomto trhu.
16. Co se týče potenciální hospodářské soutěže na trhu zobrazování reklam ze strany společnosti Google, je v rozhodnutí zkoumána skutečnost, že Google v současnosti vyvíjí nový produkt pro zobrazování bannerových reklam, určený jak pro stranu zadavatelů reklam, tak pro stranu provozovatelů, ale případné obavy ohledně možného odstranění potenciální hospodářské soutěže jsou označeny za neopodstatněné, protože nic nenasvědčuje tomu, že by nové produkty společnosti Google byly lépe připraveny soutěžit s odpovídajícími produkty společnosti DoubleClick než produkty četných aktérů, kteří již na trhu působí.

6.3 Jiné než horizontální účinky

6.3.1 Zamezení přístupu založené na postavení společnosti DoubleClick na trhu zobrazování reklam

17. Komise prozkoumala řadu strategií vyplývajících z postavení společnosti DoubleClick na trhu zobrazování reklam, které by mohl spojený subjekt využít pro zamezení přístupu ostatních subjektů na trh. K těmto strategiím patří: a) zvýšení ceny nástrojů společnosti DoubleClick, pokud je provozovatelé nebo zadavatelé reklam budou používat s konkurenčními reklamními sítěmi, nebo selektivní zvýšení ceny těchto nástrojů pro zákazníky, u nichž existuje menší pravděpodobnost, že přejdou k jiným dodavatelům nástrojů pro zobrazování reklam; b) snížení kvality nástrojů společnosti DoubleClick při jejich používání s konkurenčními reklamními sítěmi; c) spojený prodej nástrojů společnosti DoubleClick a zprostředkovatelských služeb společnosti Google (formou čistého nebo smíšeného spojeného prodeje); d) „vyladění“ mechanismu rozhodování o zobrazování reklam tak, aby zvýhodňoval reklamy sítě AdSense; a e) zamezení přístupu ke vstupům (tj. odmítnutí prodávat konkurentům nebo zvýšení jejich nákladů), pokud jde o prodej nástrojů pro zobrazování reklam konkurenčním reklamním sítěmi.

18. V rozhodnutí jsou všechny tyto obavy označeny za neopodstatněné. Zprv, šetření trhu ukázalo, že by spojený subjekt nebyl schopen úspěšně bránit svým konkurentům v přístupu na trh zobrazování reklam, protože společnost DoubleClick je vystavena řadě konkurenčních tlaků a není pravděpodobné, že by dokázala uplatnit významnou tržní sílu.
19. Z druhého se zdá, že jsou omezené také pobídky, které by spojený subjekty vedly k uplatnění popsáných strategií. Není pravděpodobné, že by změny cen (ani významné) nástrojů pro zobrazování reklam způsobily výrazné přecházení mezi reklamními sítěmi, protože náklady na zobrazování reklam pro zadavatele reklam a provozovatele představují jen malou část nákladů na internetovou reklamu či výnosů z ní. To nejspíš omezí motivaci nabízet provozovatelům technologie společnosti DoubleClick pro zobrazování bannerových reklam za nižší cenu (nebo dokonce zdarma) při jejich použití ve spojení se sítí AdSense (tj. smíšený spojený prodej). Čistý spojený prodej (tj. spojený prodej technologií pro zobrazování bannerových reklam společnosti DoubleClick a zprostředkovatelských služeb sítě AdSense) by pravděpodobně nebyl ziskový vzhledem ke změnám poskytovatele, které by mohl vyvolat. Strategie „vyladění“ by představovala porušení smluvních závazků spojeného subjektu vůči jeho zákazníkům, které by nejspíš bylo odhaleno, pokud by bylo prováděno ve významném měřítku.
20. I kdyby byly některé nebo všechny z uvedených strategií úspěšně realizovány, transakce by přesto pravděpodobně neměla záporný účinek na hospodářskou soutěž, neboť spojený subjekt by i nadále soutěžil s řadou finančně silných vertikálně integrovaných konkurentů (včetně společnosti Microsoft, Yahoo!, AOL a WPP), kteří nabízejí stejnou kombinaci produktů.

6.3.2 Zamezení přístupu založené na postavení společnosti Google na trhu kontextové reklamy a služeb pro zprostředkování reklamy

21. Vzhledem k silnému postavení společnosti Google v oblasti poskytování kontextových reklam je též možné, že se Google pokusí toto postavení využít k proniknutí na trh zobrazování bannerových reklam tím, že bude vyžadovat, aby uživatelé jeho služeb na poli (zprostředkování) kontextových reklam používali pro zobrazování části nebo všech svých reklamních prostředků produkty společnosti DoubleClick. V rozhodnutí jsou také tyto obavy označeny za neopodstatněné.
22. Jednak se zdá, že schopnost bránit konkurentům v přístupu pomocí této strategie by byla omezená, protože existuje jen velmi omezený soubor společných zákazníků, kteří využívají jak kontextové reklamy nebo služby pro zprostředko-

vání takových reklam, tak technologie pro zobrazování bannerových reklam. Kromě toho by tento postup mohl působit praktické potíže na straně zadavatelů reklam, protože prodej ani tvorba cen neprobíhají současně u obou částí souboru, který by byl předmětem spojeného prodeje.

23. Z šetření trhu navíc vyplynulo, že spojený subjekt by postrádal pobídku k používání takovéto strategie, poněvadž ta by s největší pravděpodobností nebyla zisková.
24. Ovšem i kdyby byly některé nebo všechny z uvedených strategií úspěšně realizovány, transakce by přesto pravděpodobně neměla záporný účinek na hospodářskou soutěž, neboť spojený subjekt by i nadále soutěžil s řadou finančně silných vertikálně integrovaných konkurentů (včetně společnosti Microsoft, Yahoo!, AOL a WPP), jimž by nejspíš nebylo možné bránit v přístupu na trh.

6.3.3 Zamezení přístupu založené na spojení majetku společnosti Google a DoubleClick

25. Konečně i samotné spojení majetku společnosti DoubleClick s majetkem společnosti Google, a zejména databází o chování zákazníků na internetu, které obě společnosti mají a mohou rozvíjet, by mohlo spojenému subjektu umožnit dosáhnout postavení, které by jeho konkurenti nedokázali napodobit. V důsledku tohoto spojení by byli konkurenti společnosti Google postupně vytlačováni na okraj, což by této společnosti v konečném důsledku umožnilo zvýšit ceny svých zprostředkovatelských služeb.
26. Šetřením trhu však bylo zjištěno, že tyto obavy nejsou opodstatněné. Smlouvy, které má DoubleClick v současnosti uzavřeny se zadavateli reklam a provozovateli, této společnosti povolují používat údaje shromážděné díky jejím technologiím pro zobrazování reklam pouze ve prospěch příslušného zákazníka. Přitom nic nenasvědčuje tomu, že by spojený subjekt byl schopen své zákazníky přimět k souhlasu se změnami ve smlouvách, které by v budoucnosti umožnily křížové využití jejich údajů. Kromě toho, spojený soubor údajů o vyhledávání a údajů o chování uživatelů při prohlížení internetu má již dnes k dispozici řada konkurentů společnosti Google (např. Microsoft a Yahoo!).

VII. ZÁVĚR

27. Rozhodnutí tudíž obsahuje závěr, že navrhované spojení nepovede k ohrožení hospodářské soutěže, v jehož důsledku by byla zásadně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části. Komise proto transakci prohlásila za slučitelnou se společným trhem a Dohodou o EHP v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení o spojování a článkem 57 Dohody o EHP.

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“⁽¹⁾ a její přezkum v polovině období⁽²⁾ 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⁽³⁾.
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⁽⁴⁾. I když železniční přeprava osob v absolutních hodnotách i nadále rostla, v porovnání s nárůstem silniční a letecké dopravy⁽⁵⁾ se tento růst zdá velmi omezený.
4. Byť se zdá, že se tuto tendenci v posledních letech podařilo zvrátit⁽⁶⁾, 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⁽⁷⁾.
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

⁽¹⁾ KOM(2001) 370, 12. září 2001, s. 18.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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“.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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.

⁽⁷⁾ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾, 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 ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾. 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) ⁽⁵⁾, 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 ⁽⁶⁾ směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004, systému, a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému ⁽⁷⁾ 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 ⁽⁸⁾. 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 ⁽⁹⁾, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě ⁽¹⁰⁾, 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 ⁽¹¹⁾ 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 ⁽¹²⁾. Následkem bylo otevření nákladní železniční

⁽¹⁾ Malta a Kypr nemají železniční síť.

⁽²⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114.

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.

⁽⁹⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

⁽¹¹⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44.

⁽¹²⁾ 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 ⁽¹⁾ zavedla pro subjekty v odvětví železniční dopravy nový institucionální a organizační rámec zahrnující:
 - a) oddělení železničních podniků ⁽²⁾ od provozovatelů infrastruktur ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾.
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 ⁽⁵⁾.
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 ⁽⁶⁾. Pokud jde o vyrovnávací platby za závazek poskytovat neziskové služby v oblasti přepravy cestujících, je železničním podnikům členských států ročně vypláceno 15 miliard EUR ⁽⁶⁾.
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

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

⁽²⁾ 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“.

⁽³⁾ 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“.

⁽⁴⁾ 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“.

⁽⁵⁾ Zejména směrnice 2004/49/ES.

⁽⁶⁾ 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 zákonodárné 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 ⁽¹⁾ a nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách ⁽²⁾. Obdobně nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků ⁽³⁾ 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“ ⁽⁴⁾ 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 ⁽⁵⁾. Navíc je nutno připomenout, že vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, které nespĺňují 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 ⁽⁶⁾.
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

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Výše uvedený rozsudek ve věci „Altmark“, bod 107.

⁽⁶⁾ 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 ⁽¹⁾.

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 ⁽²⁾.
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 ⁽³⁾. Aby tomu tak bylo, muselo by být dotčeným podnikům poskytnuto selektivní zvýhodnění, které by mělo původ v dotčeném financování infrastruktur ⁽⁴⁾.
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 ⁽⁵⁾.
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 ⁽⁶⁾. Pokud se berou v úvahu pouze členské

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

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

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

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

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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 ⁽¹⁾. 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 ⁽²⁾;
 - b) podpory na restrukturalizaci železničních podniků ⁽³⁾;
 - c) podpory malým a středním podnikům ⁽⁴⁾;
 - d) podpory na ochranu životního prostředí ⁽⁵⁾;
 - e) podpory určené na vyrovnání nákladů souvisejících se závazky veřejné služby a nákladů v rámci smluv na veřejné služby ⁽⁶⁾;
 - f) regionální podpory ⁽⁷⁾.
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

⁽¹⁾ Zdroj: CER (2005).

⁽²⁾ Viz kapitola 6.

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

⁽⁴⁾ 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).

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

⁽⁶⁾ 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.“

⁽⁷⁾ 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⁽¹⁾. 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⁽²⁾. 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⁽³⁾ 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.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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 ⁽¹⁾.
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.

⁽¹⁾ 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 zjišťujeme, 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 ⁽¹⁾.
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 ⁽²⁾.

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

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾. Komise je tudíž toho názoru, že lze podobné podpory považovat podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy ⁽²⁾ za slučitelné se společným trhem, pokud jsou splněny následující podmínky.
56. Zprvce 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 ⁽³⁾.
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.

⁽¹⁾ 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.

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

⁽³⁾ 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 ⁽¹⁾ na základě pokynů Společenství ke státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 1999 ⁽²⁾.
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 ⁽¹⁾.
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 ⁽²⁾, 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

⁽¹⁾ 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“.

⁽²⁾ 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⁽¹⁾ 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.

(¹) 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“⁽¹⁾.
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⁽²⁾ nanejvýš na dobu 5 let, což Komisi umožňuje ji přezkoumat s ohledem na dosažené výsledky a případně povolit její prodloužení⁽³⁾.

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

⁽²⁾ Tamtéž.

⁽³⁾ 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 Způsobitelné náklady

101. Způsobitelné náklady se určují na základě těchto prvků:
102. Pokud jde o **podpory na využívání železničních infrastruktur**, jsou způsobitelnými 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 způsobitelné 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 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 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). K určení způsobitelných 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. ⁽¹⁾ Použitá metodika a provedené výpočty musí být veřejně k dispozici ⁽²⁾.
106. Pokud jde o **podpory na interoperabilitu**, představují způsobilé náklady všechny investice týkající se instalace bezpečnostních systémů a systémů interoperability ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾.

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 ⁽⁵⁾;
 - b) u podpor na snížení externích nákladů 30 % ⁽⁶⁾ celkových nákladů železniční dopravy v rozmezí 50 % způsobilých nákladů ⁽⁷⁾;
 - 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 ⁽⁸⁾.
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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Článek 10 směrnice 2001/14/ES.

⁽³⁾ 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.

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

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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.

⁽⁷⁾ 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.

⁽⁸⁾ 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⁽¹⁾.
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⁽²⁾.
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⁽³⁾. 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“⁽⁴⁾. 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

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Úř. věst. C 323, 30.12.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾.
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 ⁽³⁾.
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.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 71, 11.3.2000, s. 14.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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 ⁽¹⁾ 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.

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

V

(Oznámení)

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

KOMISE

VÝZVA K PŘEDKLÁDÁNÍ NÁVRHŮ – EACEA/21/08

Provádění části pro externí spolupráci programu Erasmus Mundus region Asie v akademickém roce 2008/2009

Akční program Společenství na podporu spolupráce mezi vysokoškolskými institucemi a výměny studentů, výzkumných pracovníků a akademických pracovníků členských států Evropské unie a třetích zemí

(2008/C 184/08)

1. Cíle a popis

Cílem části pro externí spolupráci programu Erasmus Mundus je vzájemné obohacení a lepší porozumění mezi Evropskou unií a třetími zeměmi. Je navržena tak, aby posílila spolupráci mezi institucemi v oblasti vysokoškolského vzdělávání mezi Evropskou unií a třetími zeměmi prostřednictvím programu mobility, který přináší studentům a akademickým pracovníkům výměny za účelem studia, výuky, školení a výzkumu.

Program bude zahrnovat následující činnosti a kryt tyto náklady:

Vytvoření **partnerství** na úrovni institucí mezi vysokoškolskými institucemi zemí EU a třetích zemí, které by zahrnovalo oba typy činností:

- **organizování individuální mobility** vysokoškolských studentů a výzkumných a akademických pracovníků,
- **zavedení individuální mobility**. Tato výzva pokrývá tyto typy mobility a vzdělávání:
 - *pro studenty*: možnosti mobility pro vysokoškolské studenty, studenty magisterského studijního programu, studenty doktorského studijního programu a studenty postdoktorského studijního programu,
 - *pro akademické pracovníky*: výměny za účelem vyučování, praktické odborné přípravy a výzkumu.

2. Způsobí žadatelé a příjemci

Žadatelé musejí být evropské univerzity nebo vysokoškolské instituce, které vytvářejí partnerství až s 20 partnerskými institucemi.

Partnerství musí být vytvořeno tak, že se skládá z evropských vysokoškolských institucí, které jsou před datem zveřejnění této výzvy držiteli tzv. Erasmus Charter, a vysokoškolských institucí třetích zemí, které jsou uznány vnitrostátními orgány a mají jejich akreditaci.

3. Způsobilá země

Způsobilými zeměmi podle této výzvy jsou:

- 27 členských států Evropské unie,
- evropské kandidátské země Chorvatsko a Turecko a země ESVO (Island, Lichtenštejnsko a Norsko),
- následující asijské země: Afghánistán, Bhútán, Nepál, Pákistán, Bangladéš, Kambodža, Srí Lanka, Indie, Indonésie, Malajsie, Filipíny, Thajsko, Čína, Severní Korea, Myanmar/Barma a Maledivy.

4. Rozpočet

Celková orientační částka vyčleněná pro asijský region v rámci této výzvy k předkládání návrhů činí **11 085 700 EUR**.

Zeměpisná oblast	Očekávaný počet partnerství, která budou financována	Odhadovaný maximální grant na partnerství
Region Asie	2	5 542 850 EUR

5. Lhůty

Příhlášky je nutno zaslat nejpozději do **31. října 2008**.

6. Další informace

Úplné znění výzvy k předkládání návrhů, jakož i formuláře přihlášek jsou k dispozici na internetové stránce:
<http://eacea.ec.europa.eu/extcoop/call/index.htm>

Příhlášky musejí být v souladu s ustanoveními úplného znění textu a je třeba je předložit na předepsaném formuláři.

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

KOMISE

STÁTNÍ PODPORA – ITÁLIE

Státní podpora C 26/08 (ex NN 31/08) – Úvěr ve výši 300 milionů EUR společnosti Alitalia

Výzva k předložení stanovisek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 184/09)

Dopisem ze dne 11. června 2008 přeepsaném v závazné jazykové verzi na stránkách, které následují po tomto shrnutí, sdělila Komise Itálii rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES týkajícího se výše uvedeného opatření.

Zúčastněné strany mohou podat své připomínky do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a dopisu, který za ním následuje, na následující adresu:

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des Transports
Direction A – Unité 2
B-1049 Bruxelles/Brussel
Fax: (32-2) 296 41 04

Připomínky budou sděleny Itálii. Zúčastněná strana podávající připomínky může písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

SHRNUTÍ

SKUTKOVÝ STAV A PRÁVNÍ POSTUP

1. V průběhu schůzky konané dne 23. dubna 2008 oznámily italské orgány Komisi, že italská Rada ministrů přijala dne 22. dubna výnosem č. 80 ze dne 23. dubna 2008⁽¹⁾ poskytnutí úvěru ve výši 300 milionů EUR společnosti Alitalia.
2. Komise dopisem ze dne 24. dubna 2008 zejména vyzvala italské orgány, aby potvrdily existenci takového úvěru a aby v tomto smyslu poskytly veškeré užitečné informace, které by umožnily vyhodnotit sloučitelnost tohoto opatření s články 87 a 88 Smlouvy.
3. Dopisem ze dne 30. května 2008 italské orgány odpověděly na dopis Komise ze dne 24. dubna 2008 poté, co jim

byla Komisí přiznána dodatečná odpovědní lhůta. V tomto dopise italské orgány Komisi informovaly zejména o skutečnosti, že dne 27. května 2008 byl přijat výnos č. 93⁽²⁾, který Alitalii umožňuje vzít si úvěr o výše uvedené částce na svůj vlastní kapitál s cílem pokrýt ztráty. Tímto se má společnosti umožnit zachovat hodnotu svého kapitálu, a zabránit tak ztrátám, které by měly za následek snížení základního kapitálu a rezerv pod zákonný limit, jakož i zahájení úpadkového řízení („procedura concorsuale“), a tím dát privatizaci společnosti otevřenou a důvěryhodnou perspektivu.

4. Souběžně bylo Komisi předloženo několik stížností, které poukazují na skutečnost, že italská vláda poskytla společnosti Alitalia úvěr ve výši 300 milionů EUR.

⁽¹⁾ Decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24.4.2008).

⁽²⁾ Decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28.5.2008).

POSOUZENÍ

5. Vzhledem k tomu, že dotyčné opatření je možno nazvat státní podporou, má Komise pochybnosti, zda se italský stát tím, že Alitalii poskytl zmíněnou podporu, nezachoval jako informovaný akcionář, který sleduje strukturální, globální nebo odvětvovou politiku a je veden perspektivou výnosnosti investovaného kapitálu, která je dlouhodobější než v případě běžného investora.
6. V tomto smyslu se Komise mimo jiné na základě dostupných informací domnívá, že dotyčné opatření skýtá Alitalii nezávisle na použití daných finančních prostředků hospodářské výhody, které by neměla za běžných tržních podmínek. Toto posouzení vychází z finanční situace společnosti, jakož i z podmínek a okolností poskytnutí zkoumané podpory.
7. Komise má rovněž pochybnosti o slučitelnosti opatření se společným trhem. V tomto ohledu se na základě informací dostupných v současné době mimo jiné domnívá, že dotyčná státní podpora není slučitelná se společným trhem podle Pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ⁽³⁾. Komise připomíná, že Alitalia již byla příjemcem podpory na záchranu a restrukturalizaci.

ZNĚNÍ DOPISU

„Con la presente, ho l'onore di informarLa che la Commissione, dopo aver esaminato le informazioni fornite dalle autorità italiane relative alla misura in oggetto, ha deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

1. PROCEDURA

- (1) Nel corso di una riunione svoltasi il 23 aprile 2008, le autorità italiane hanno informato la Commissione che il Consiglio dei ministri italiano aveva approvato il 22 aprile 2008 la concessione di un prestito di 300 Mio EUR alla compagnia aerea Alitalia con decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80 ⁽⁴⁾.
- (2) Non avendo ricevuto alcuna notifica da parte delle autorità italiane prima della decisione di concessione del suddetto prestito, la Commissione ha chiesto a tali autorità, con lettera del 24 aprile 2008, di confermare l'esistenza di detto prestito, di fornire in proposito qualsiasi informazione utile per esaminare tale misura alla luce degli articoli 87 e 88 del trattato, nonché di sospendere la concessione del suddetto prestito e di informare la

Commissione in merito alle misure adottate per conformarsi a questo obbligo in virtù dell'articolo 88, paragrafo 2, del trattato.

- (3) In questa lettera la Commissione ha inoltre ricordato alle autorità italiane l'obbligo loro incombente di procedere alla notifica di qualunque progetto volto ad istituire o a modificare aiuti e di non dare esecuzione alla misura progettata prima che la procedura di esame della Commissione abbia condotto ad una decisione finale.
- (4) Infine la Commissione ha precisato in questa lettera che, in mancanza di risposta da parte delle autorità italiane entro il termine di 10 giorni lavorativi, sarebbe stata eventualmente tenuta ad avviare la procedura formale di esame prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato sulla base delle informazioni disponibili e ad ingiungere la sospensione della misura in applicazione dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, relativo alle modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE ⁽⁵⁾.
- (5) Con lettera del 7 maggio 2008 le autorità italiane hanno chiesto la proroga del termine loro prescritto per rispondere alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008, richiesta che la Commissione ha accolto con lettera dell'8 maggio 2008 rinviando tale termine al 30 maggio 2008.
- (6) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno risposto alla lettera della Commissione del 24 aprile 2008. In questa lettera le autorità italiane hanno segnatamente informato la Commissione dell'adozione, in data 27 maggio 2008, del decreto-legge n. 93 ⁽⁶⁾ che concede all'Alitalia la facoltà di imputare l'importo del suddetto prestito in conto capitale.

- (7) Parallelamente sono pervenuti alla Commissione diversi reclami, uno dei quali dalla compagnia Ryanair, nei quali si denuncia la concessione del prestito di 300 Mio EUR alla compagnia Alitalia da parte del governo italiano.

2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

- (8) Nel corso della riunione del 23 aprile 2008 le autorità italiane hanno presentato alla Commissione il suddetto decreto legge n. 80, con il quale lo Stato italiano, che detiene il 49,9 % del capitale della compagnia Alitalia, le concede un prestito di 300 Mio EUR.

⁽³⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s.2.

⁽⁴⁾ Decreto-legge n. 80. Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU n. 97 del 24.4.2008).

⁽⁵⁾ GUL 183 del 27.3.1999, pag. 1.

⁽⁶⁾ Decreto-legge n. 93. Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU n. 127 del 28.5.2008).

(9) I considerando di questo decreto-legge recitano:

“Vista la situazione finanziaria, manifestata nelle informazioni rese al mercato, dell’Alitalia [...] e considerato il ruolo di quest’ultima quale vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i paesi non appartenenti all’Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali.

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, detto servizio pubblico di trasporto aereo mediante la concessione da parte dello Stato ad Alitalia [...] di un prestito di breve termine, a condizioni di mercato, della durata strettamente necessaria per non comprometterne la continuità operativa nelle more dell’insediamento del nuovo governo, ponendolo in condizione di assumere, nella pienezza dei poteri, le iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società.”.

- (10) L’articolo 1 di questo decreto-legge autorizza a concedere ad Alitalia un prestito di 300 Mio EUR per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità e stabilisce che tale prestito debba essere rimborsato nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione del capitale sociale di Alitalia e il 31 dicembre 2008. Il predetto articolo prevede inoltre che il prestito in questione sia gravato da un tasso d’interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione e, segnatamente, fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 ⁽⁷⁾ e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽⁸⁾.
- (11) Con lettera del 30 maggio 2008 le autorità italiane hanno informato la Commissione che con decreto-legge n. 93 il governo italiano ha concesso ad Alitalia la facoltà di imputare l’importo del prestito in conto capitale per coprire le proprie perdite (cfr. articolo 4, paragrafo 3, del suddetto decreto-legge). Questa facoltà è finalizzata a preservare il valore del capitale della compagnia per evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l’attivazione della procedura concorsuale, nonché a far sì che le prospettive di privatizzazione restino aperte e credibili.
- (12) Le modalità di rimborso del prestito indicate nel decreto-legge n. 80 permangono valide nel contesto del decreto-legge n. 93, ad eccezione del tasso di interesse applicato al prestito che è maggiorato dell’1 % (cfr. articolo 4, paragrafi 1 e 2, del decreto-legge n. 93) e del fatto che, nell’ipotesi di una liquidazione della compagnia, l’importo

in oggetto sarà rimborsato solo dopo che saranno stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).

3. VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLA MISURA ALLA LUCE DELL’ARTICOLO 87, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO

3.1. Esistenza di un aiuto di Stato

- (13) Secondo l’articolo 87, paragrafo 1, del trattato, sono “incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza”.
- (14) Per definire una misura nazionale come aiuto di Stato si presuppone che siano soddisfatte le seguenti condizioni cumulative, ossia che: 1) la misura in questione conferisca un vantaggio mediante risorse statali; 2) il vantaggio sia selettivo e 3) la misura in causa falsi o minacci di falsare la concorrenza e possa incidere sugli scambi tra Stati membri ⁽⁹⁾.
- (15) Esponiamo nel seguito le ragioni che inducono la Commissione a ritenere a questo stadio che la misura in oggetto soddisfi tali condizioni cumulative.
- 3.1.1. *In merito all’esistenza di un vantaggio conferito mediante risorse statali*
- (16) Da una parte occorre rilevare che la misura in oggetto (nel seguito “la misura”) è un prestito, il cui importo può essere imputato sui fondi propri di Alitalia ⁽¹⁰⁾, che è stato direttamente concesso a quest’ultima dallo Stato italiano e comporta pertanto il trasferimento di risorse statali. Inoltre, la misura è imputabile allo Stato italiano, giacché la decisione di concessione del suddetto prestito è stata adottata dal Consiglio dei ministri italiano il 22 aprile 2008 e completata dal decreto-legge n. 93, del 27 maggio 2008.
- (17) Per quanto riguarda, d’altra parte, l’esistenza di un vantaggio economico, la Commissione ritiene, a questo stadio e sulla base delle informazioni di cui dispone, che la misura, qualunque sia l’uso dei fondi corrispondenti, conferisca ad Alitalia un vantaggio economico di cui essa non avrebbe beneficiato in condizioni normali di mercato ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte del 10 gennaio 2006, ministero dell’Economia e delle finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Racc. pag. I-289, punto 129).

⁽¹⁰⁾ La misura si basa sui decreti-legge n. 80 e n. 93 summenzionati.

⁽¹¹⁾ Cfr. ad esempio, la sentenza della Corte dell’11 luglio 1996, SFEL, C-39/94, Racc. pag. 3547, punto 60.

⁽⁷⁾ GU C 319 del 29.12.2007, pag. 6.

⁽⁸⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

- (18) Sotto questo profilo occorre in primo luogo osservare che la situazione finanziaria di Alitalia era gravemente compromessa al momento della concessione del prestito in oggetto ⁽¹²⁾ e dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (19) Alitalia ha infatti registrato perdite consolidate pari a 626 Mio EUR nell'esercizio 2006 e a 495 Mio EUR nell'esercizio 2007 ⁽¹³⁾.
- (20) Inoltre, sulla base delle informazioni finanziarie pubblicate dall'impresa, Alitalia ha registrato una perdita, prima delle imposte, di 214,8 Mio EUR nel primo trimestre del 2008, il che equivale ad un peggioramento del 41 % rispetto allo stesso periodo del 2007. D'altra parte, il debito netto di Alitalia ha raggiunto 1,36 Mrd EUR al 30 aprile 2008, facendo registrare un aumento del 13 % rispetto al dicembre 2007. Parallelamente la tesoreria dell'impresa, compresi i crediti finanziari a breve termine, è scesa al 30 aprile 2008 a 174 Mio EUR, in calo del 53 % rispetto a fine dicembre 2007 ⁽¹⁴⁾.
- (21) Tale circostanza emerge inoltre chiaramente dal decreto-legge n. 80, nel quale è indicato segnatamente che la concessione del prestito in oggetto deve rendere possibile il risanamento della compagnia e consentirle di far fronte al suo fabbisogno di liquidità immediato (cfr. considerando 9 e 10 supra).
- (22) Le autorità italiane argomentano inoltre nella loro risposta alla Commissione del 30 maggio 2008 che l'adozione del decreto-legge n. 93 è motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia ed è destinata a consentirle di salvaguardare il proprio valore e di assicurarne la continuità operativa. Esse indicano, in questo contesto, che le misure adottate mirano ad evitare che le perdite determinino una riduzione del capitale sociale e delle riserve al di sotto del limite legale, scongiurando così l'attivazione della procedura concorsuale e la messa in liquidazione della compagnia.
- (23) Il 3 giugno 2008 le autorità italiane hanno adottato il decreto-legge n. 97 ⁽¹⁵⁾ che fa riferimento alla situazione finanziaria di Alitalia descritta in precedenza.
- (24) L'insieme di questi elementi consente di ritenere che la situazione finanziaria di Alitalia fosse gravemente compromessa sia al momento della concessione del prestito di 300 Mio EUR con decreto-legge n. 80, sia al momento dell'adozione del decreto-legge n. 93.
- (25) In secondo luogo, per quanto riguarda le condizioni di concessione della misura, la Commissione constatata che, in base al decreto-legge n. 80, il tasso di interesse applicabile è quello indicato nella comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 e, a partire dal 1° luglio 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽¹⁶⁾. Tale tasso è stato maggiorato dell'1 % dal decreto-legge n. 93 ⁽¹⁷⁾.
- (26) Ebbene occorre osservare che, per quanto riguarda la comunicazione della Commissione sui tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati membri con decorrenza 1° gennaio 2008 ⁽¹⁸⁾, i tassi che vi figurano sono stati fissati in modo da riflettere il livello medio dei tassi di interesse in vigore nei diversi Stati membri per i prestiti a medio e lungo termine (da cinque a dieci anni) accompagnati da garanzie normali. La Commissione dubita che tali tassi, per quanto maggiorati dell'1 %, possano essere considerati appropriati nel caso di un'impresa la cui situazione finanziaria è gravemente compromessa. D'altro canto, questa comunicazione si basa sulla comunicazione della Commissione relativa al metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione del 1997 ⁽¹⁹⁾, ai termini della quale "il tasso di riferimento così determinato è un tasso minimo che può essere aumentato in situazioni di rischio particolare (per esempio imprese in difficoltà, mancanza delle garanzie normalmente richieste dalle banche, ecc.). In tali casi il premio potrà raggiungere i 400 punti base ed essere anche superiore, nell'ipotesi in cui nessuna banca privata avrebbe accettato di concedere il prestito". A questo stadio la Commissione nutre dei dubbi sul fatto che una maggiorazione di 100 punti base del tasso di riferimento, quale prevista dal decreto-legge n. 93, sia sufficiente per tenere conto della situazione particolarmente compromessa nella quale Alitalia versava al momento della concessione della misura.
- (27) Per quanto riguarda la comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽²⁰⁾, è sufficiente constatare che, anche qualora fosse applicabile visto che il prestito è stato concesso prima della sua entrata in vigore e la qualifica di una misura come aiuto si valuta al momento della sua concessione, le autorità italiane non hanno precisato in che modo intendevano applicarla.

⁽¹²⁾ Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, sia l'esistenza che la consistenza di un aiuto devono essere valutate tenendo conto della situazione al momento della sua concessione (cfr., ad esempio, la sentenza del Tribunale di primo grado del 19 ottobre 2005, Freistaat Thüringen/Commissione, T-318/00, Racc. pag. II-4179, punto 125).

⁽¹³⁾ Dati trasmessi dalle autorità italiane nella loro lettera alla Commissione del 30 maggio 2008.

⁽¹⁴⁾ Cfr. i risultati finanziari disponibili sul sito Internet di Alitalia (<http://corporate.alitalia.com/en/investors/financial/index.aspx>). Cfr. inoltre, per quanto riguarda la situazione finanziaria di Alitalia dal 2001, la decisione della Commissione, del 20 luglio 2004, N 279/04 — Misure urgenti a favore della ristrutturazione e del rilancio di Alitalia (GU C 125 del 24.5.2005) e la decisione della Commissione, del 7 giugno 2005, C 2/05 — Alitalia — Piano di ristrutturazione industriale (GU L 69 dell'8.3.2006, pag. 1).

⁽¹⁵⁾ Decreto-legge n. 97. Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga di termini (GU n. 128 del 3.6.2008).

⁽¹⁶⁾ Cfr. supra, considerando 10.

⁽¹⁷⁾ Cfr. supra, considerando 12.

⁽¹⁸⁾ Cfr. nota n. 4.

⁽¹⁹⁾ GU C 273 del 9.9.1997, pag. 3.

⁽²⁰⁾ Cfr. nota n. 5.

- (28) A questo stadio appare pertanto poco probabile che un investitore privato che si fosse trovato in una situazione comparabile a quella dello Stato italiano nel caso in oggetto, ammesso che avesse acconsentito a concedere il prestito ad Alitalia, avrebbe accettato di praticare il tasso di interesse applicabile ad un'impresa in condizioni finanziarie normali, per quanto maggiorato di 100 punti base. La Commissione dubita d'altronde che, data la situazione finanziaria gravemente compromessa di Alitalia, un tale investitore privato avrebbe accettato di concederle qualsiasi prestito e, a maggior ragione, un prestito il cui importo venga imputato in conto capitale e che pertanto, nell'ipotesi di una liquidazione della compagnia, sarebbe rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale (cfr. articolo 4, paragrafo 4, del decreto-legge n. 93).
- (29) Ciò appare tanto più plausibile se si considera che la decisione del governo italiano di concedere il prestito in oggetto è intervenuta il 22 aprile 2008, a seguito del ritiro il giorno stesso di un'offerta di acquisto di Alitalia ⁽²¹⁾ e che l'adozione del decreto-legge n. 93 è stata motivata dall'aggravamento della situazione finanziaria della compagnia.
- (30) La quasi contemporaneità del ritiro dell'offerta di acquisto summenzionata e della concessione del predetto prestito da parte del governo italiano avvalorano la tesi che un azionista di dimensioni comparabili non avrebbe accettato di concedere tale prestito, né a maggior ragione un prestito imputabile in conto capitale di Alitalia, data la gravità della sua situazione e l'assenza di prospettive di acquisto della compagnia al momento della concessione del prestito.
- (31) Sotto questo profilo la Commissione ritiene opportuno sottolineare che, per quanto le consta e sulla base delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, non esisteva alcuna prospettiva certa ed immediata di acquisto di Alitalia da parte di un altro investitore al momento della concessione della misura. A questo stadio la lettera del cav. B. Ermolli ad Alitalia, citata dalle autorità italiane nella loro lettera del 30 maggio 2008 a dimostrazione dell'interesse di imprenditori ed investitori italiani per l'elaborazione di un progetto di rilancio della compagnia, non può essere considerata come una prospettiva di questo tipo ⁽²²⁾.
- (32) Alla luce degli elementi che precedono la Commissione nutre dei dubbi in merito al fatto che lo Stato italiano, concedendo ad Alitalia il prestito in oggetto per un importo di 300 Mio EUR, si sia comportato come un azionista avveduto che persegue una politica strutturale,

globale o settoriale, guidato da prospettive di redditività dei capitali investiti che sono a più lungo termine rispetto a quelle di un investitore comune ⁽²³⁾.

3.1.2. *In merito al carattere selettivo della misura*

- (33) La concessione di questo prestito conferisce alla compagnia Alitalia un vantaggio economico di cui essa è l'unica beneficiaria. La misura presenta pertanto un carattere selettivo.

3.1.3. *In merito alle condizioni di incidenza della misura sugli scambi tra Stati membri e di distorsione della concorrenza*

- (34) La Commissione ritiene che la misura incida sugli scambi tra Stati membri poiché riguarda un'impresa la cui attività di trasporto, per sua natura, influisce direttamente sugli scambi e concerne numerosi Stati membri. Inoltre essa falsa o minaccia di falsare la concorrenza all'interno del mercato comune, poiché riguarda una sola impresa che si trova in situazione di concorrenza con le altre compagnie aeree comunitarie nella sua rete europea, in particolare dall'entrata in vigore della terza fase di liberalizzazione del trasporto aereo il 1° gennaio 1993 ⁽²⁴⁾.
- (35) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura pari ad un importo di 300 Mio EUR concessa dallo Stato italiano ad Alitalia costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato.

3.2. **Qualifica della misura come aiuto illegittimo**

- (36) Conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, lo Stato membro è tenuto a notificare qualsiasi progetto volto ad istituire o modificare aiuti. Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima che tale procedura abbia condotto a una decisione finale.
- (37) La decisione del governo italiano di concedere il prestito di 300 Mio EUR è intervenuta il 22 aprile 2008 con decreto-legge n. 80. I fondi sono stati pertanto messi a disposizione di Alitalia in tale data, come confermato d'altra parte dalle autorità italiane nella loro riunione con la Commissione del 23 aprile 2008. Quanto al decreto-legge n. 93, che prevede la facoltà di imputare l'importo del prestito in conto capitale della compagnia, è stato adottato il 27 maggio 2008.

⁽²¹⁾ Un'offerta pubblica di scambio di azioni era stata presentata ad Alitalia il 14 marzo 2008 ed approvata il 16 marzo dal suo consiglio di amministrazione.

⁽²²⁾ Nel comunicato stampa di Alitalia del 13 maggio 2008 si legge: "Il Consiglio di amministrazione ha apprezzato con favore la comunicazione pervenuta da parte del Cav. Bruno Ermolli e resta in attesa di una circostanziata manifestazione di intenti che si mostri coerente con le citate indicazioni di contesto per convenire l'avvio della richiesta due diligence" (<http://corporate.alitalia.com/en/press/press/index.aspx>).

⁽²³⁾ Cfr. ad esempio la sentenza del Tribunale di primo grado, del 15 settembre 1998, Breda Fucine Meridionali/Commissione, T-126/96 e T-127/96, Racc., pag. II-3437, punto 79.

⁽²⁴⁾ Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci — GUL 240 del 24.8.1992, pag. 1.

(38) Ebbene, la Commissione constata che l'Italia non ha notificato le misure in oggetto né al momento dell'adozione del decreto-legge n. 80 né a quello dell'adozione del decreto-legge n. 93. La Commissione ritiene pertanto in questa fase che l'Italia abbia agito in modo illegittimo concedendo l'aiuto in questione in violazione dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

3.3. Compatibilità della misura con il mercato comune

(39) Giacché la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, occorre innanzitutto esaminare l'eventuale compatibilità alla luce delle deroghe di cui ai paragrafi 2 e 3 di tale articolo. È opportuno ricordare in proposito che il beneficiario della misura appartiene al settore del trasporto aereo.

(40) Per quanto riguarda le deroghe previste all'articolo 87, paragrafo 2, del trattato relative agli aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, agli aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali nonché agli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania, la Commissione constata, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che sono prive di qualunque pertinenza nel presente contesto.

(41) Quanto alla deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, è sufficiente constatare che la misura non costituisce un progetto importante di comune interesse europeo e non mira a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia italiana. L'aiuto, inoltre, non è destinato a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio ai sensi della deroga dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato.

(42) Per quanto riguarda la deroga di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, che autorizza gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività sempreché non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune, la Commissione ritiene che nulla consenta di considerare che l'aiuto in questione sia compatibile con il mercato comune. In effetti non sembra essere applicabile nel caso in oggetto alcuna delle deroghe previste sotto questo profilo dagli orientamenti della Commissione relativi all'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CE e dell'articolo 61 dell'accordo SEE agli aiuti di Stato nel settore dell'aviazione⁽²⁵⁾, completati dalla comunicazione della Commissione relativa agli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali⁽²⁶⁾.

(43) D'altra parte, per quanto la Commissione abbia autorizzato, in maniera eccezionale, taluni aiuti al funzionamento nel trasporto aereo sulla base degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità

regionale del 1998, modificati nel 2000⁽²⁷⁾, per linee aeree operate a partire dal territorio delle regioni ultraperiferiche e per compensare i sovraccosti derivanti dagli svantaggi permanenti di tali regioni, identificati all'articolo 299, paragrafo 2, del trattato, anche questa eccezione sembra in questa fase priva di pertinenza nel presente contesto.

(44) Quanto all'argomento delle autorità italiane relativo alla necessità di garantire, per ragioni di ordine pubblico e continuità territoriale, il servizio pubblico assicurato da Alitalia, la Commissione constata in questa fase che questa affermazione di per sé non è di natura tale da consentirle di considerare che la misura sia compatibile con il mercato comune.

(45) Infine la Commissione ritiene, sulla base delle informazioni di cui dispone in questa fase, che la misura non possa essere dichiarata compatibile con il mercato comune in applicazione degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà⁽²⁸⁾. Per quanto Alitalia possa essere qualificata come impresa in difficoltà ai sensi di questi orientamenti, le condizioni cumulative che consentono di considerare che il prestito in oggetto sia un aiuto al salvataggio non sono in linea di massima soddisfatte nel caso in oggetto. La Commissione rileva infatti che lo Stato non si è impegnato a fornire entro un termine di sei mesi a decorrere dall'attuazione della misura un piano di ristrutturazione o un piano di liquidazione o la prova del rimborso integrale del predetto prestito⁽²⁹⁾.

(46) Inoltre, e in ogni caso, non si potrebbe considerare rispettato nel caso di Alitalia il principio dell'aiuto una tantum⁽³⁰⁾, valido sia per gli aiuti al salvataggio che per gli aiuti alla ristrutturazione. Occorre infatti ricordare che Alitalia ha già beneficiato di un aiuto alla ristrutturazione approvato dalla Commissione con decisione del 18 luglio 2001⁽³¹⁾, nonché di un aiuto al salvataggio sotto forma di garanzia dello Stato per un prestito ponte di 400 Mio EUR approvato dalla Commissione con decisione del 20 luglio 2004⁽³²⁾.

(47) La Commissione tiene infine ad aggiungere che le eccezioni alla regola dell'aiuto una tantum collegate in particolare all'esistenza di circostanze eccezionali, imprevedibili e non imputabili all'impresa interessata non le sembrano applicabili nelle circostanze in oggetto⁽³³⁾.

3.4. Conclusione

(48) Tenuto conto dell'insieme delle considerazioni che precedono, la Commissione ritiene in questa fase che la misura costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato e nutre dubbi quanto alla sua compatibilità con il mercato comune.

⁽²⁷⁾ GU C 258 del 9.9.2000, pag. 5.

⁽²⁸⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

⁽²⁹⁾ Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera c), degli orientamenti predetti.

⁽³⁰⁾ Cfr. sezione 3.1.1, paragrafo 25, lettera e), e sezione 3.3 degli orientamenti predetti.

⁽³¹⁾ Decisione 2001/723/CE della Commissione, del 18 luglio 2001, relativa alla ricapitalizzazione della società Alitalia (GU L 271 del 12.10.2001, pag. 28).

⁽³²⁾ Decisione della Commissione del 20 luglio 2004 citata nella nota n. 11.

⁽³³⁾ Cfr. sezione 3.3, paragrafo 73, degli orientamenti predetti.

⁽²⁵⁾ GU C 350 del 10.12.1994, pag. 5.

⁽²⁶⁾ GU C 312 del 9.12.2005, pag. 1.

(49) La Commissione tiene in questo contesto a richiamare l'attenzione dell'Italia sull'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, sugli articoli 11 e 12 del regolamento (CE) n. 659/1999 citato in precedenza, nonché sull'articolo 14 di detto regolamento che prevede che qualsiasi aiuto illegittimo e incompatibile con il mercato comune potrà essere oggetto di recupero presso il suo beneficiario.

4. DECISIONE

(50) Conformemente all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE, la Commissione invita l'Italia, nel quadro della procedura prevista all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato, a presentare le proprie osservazioni e a fornire qualunque informazione utile per la valutazione della misura

concessa ad Alitalia entro il termine di un mese a decorrere dalla data di ricezione della presente. L'Italia fornirà in particolare qualsiasi informazione utile quanto all'uso da parte di Alitalia della facoltà offertale di imputare il prestito in conto capitale, in modo da consentire alla Commissione di analizzare la natura esatta della misura.

(51) La Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale* e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.

Předběžné oznámení o spojení podniků**(Věc č. COMP/M.5141 – KLM/Martinair)****(Text s významem pro EHP)**

(2008/C 184/10)

1. Komise dne 17. července 2008 obdržela oznámení o navrhovaném spojení podle článku 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾, kterým podnik KLM Royal Dutch Airlines NV („KLM“, Nizozemsko) kontrolovaný podnikem Air France – KLM Holding SA („Air France-KLM“, Francie) získává ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení Rady nákupem akcií výhradní kontrolu nad celým podnikem Martinair Holland NV („Martinair“, Nizozemsko).

2. Předmětem podnikání příslušných podniků je:

- podniku KLM: mezinárodní letecká společnost provozující nákladní a osobní leteckou dopravu po celém světě,
- podniku Martinair: letecká společnost provozující výhradně mezikontinentální charterové i pravidelné lety v rámci osobní a nákladní dopravy.

3. Komise po předběžném posouzení zjistila, že by oznamovaná transakce mohla spadat do působnosti nařízení (ES) č. 139/2004. Konečné rozhodnutí v tomto ohledu však zůstává vyhrazeno.

4. Komise vyzývá zúčastněné třetí strany, aby jí k navrhované transakci předložily své případné připomínky.

Připomínky musí být Komisi doručeny nejpozději do deseti dnů po zveřejnění tohoto oznámení. Připomínky lze Komisi zaslat faxem (č. faxu (32-2) 296 43 01 nebo 296 72 44) či poštou s uvedením čísla jednacího COMP/M.5141 – KLM/Martinair na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

(¹) Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

JINÉ AKTY

KOMISE

Zveřejnění žádosti podle čl. 6 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 o ochraně zeměpisných označení a označení původu zemědělských produktů a potravin

(2008/C 184/11)

Tímto zveřejněním se uděluje právo podat proti zápisu námitky podle článku 7 nařízení Rady (ES) č. 510/2006 ⁽¹⁾. Komise musí obdržet námitky do 6 měsíců po tomto zveřejnění.

PŘEHLED

NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 510/2006**„OVOS MOLES DE AVEIRO“****č. ES: PT-PGI-005-0518-03.01.2006****CHOP () CHZO (X)**

Tento přehled obsahuje hlavní body specifikace produktu pro informační účely.

1. Příslušný orgán členského státu:

Název: Gabinete de Planeamento e Políticas
Adresa: Rua Padre António Vieira, n.º 1-8º
P-11099-073 Lisboa
Tel.: (351) 213 81 93 00
Fax: (351) 213 87 66 35
E-mail: gpp@gpp.pt

2. Skupina:

Název: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Adresa: Mercado Municipal Santiago
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB
P-3800 Aveiro
Tel.: (351) 234 42 88 29
Fax: (351) 234 42 30 76
E-mail: apoma@sapo.pt
Složení: Producenti/zpracovatelé (X) ostatní ()

3. Druh produktu:

Třída 2.4. Pečivo, cukrářské výrobky, cukrovinky a sušenky

(¹) Úř. věst. L 93, 31.3.2006, s. 12.

4. Specifikace:

(přehled požadavků podle čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 510/2006)

4.1 Název: „Ovos Moles de Aveiro“

4.2 *Popis:* Produkt „Ovos Moles de Aveiro“ se získává spojením syrových žloutků s cukrovým sirupem. Na trh může přicházet dále nezpracován, v oplatce nebo plněný do dřevěných nebo porcelánových soudků. Je stejnorodé barvy, která může mít různý odstín od žluté po oranžovou, jednolitého, ne příliš intenzivního lesku, a má komplexní žloutkové aroma, jež může postupně přecházet do charakteristické vůně po karamelu, skořici a sušeném ovoci, která je výsledkem chemických reakcí, k nimž během vaření dochází mezi cukrem a jednotlivými složkami vaječného žloutku. Jeho chuť je sladká, je tvořena chutí žloutků a cukru, které mají díky procesu vaření jemnější charakter, a jeho konzistence je krémová, nicméně soudržná. Má jednolitou texturu bez žloutkových či cukrových hrudek (ty jsou nicméně přípustné za několik dní po zpracování, protože jsou výsledkem krystalizačních procesů). Oplatka, jejíž náplň výše popsaná hmota někdy tvoří při uvádění na trh, má stejnorodou barvu, která může mít různý odstín od bílé po krémovou, je neprůhledná, matná, bez vůně nebo s lehkou vůní mouky. Má charakteristickou chuť, tvárnou a drolivou konzistenci a suchou, hladkou a jednolitou texturu.

4.3 *Zeměpisná oblast:* Vzhledem ke specifickým podmínkám, které tyto žloutky vyžadují, zejména pokud jde o barvu a čerstvost, je zeměpisná oblast produkce vajec vymezena správními obvody sousedícími se zálivem Ria de Aveiro a přilehlými lagunovými oblastmi a správními obvody na středním toku řeky Vouga. Z administrativního hlediska tato oblast zahrnuje správní obvody Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoša, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos a Vouzela.

Vzhledem k půdním a klimatickým podmínkám a vlastnostem nutným k přípravě oplatek a „ovos moles“, především pokud jde o vlhkost a okolní teplotu a požadované specifické dovednosti, je zeměpisná oblast přípravy a obchodní úpravy vymezena správními obvody sousedícími se zálivem Ria de Aveiro a přilehlými lagunovými oblastmi. Z administrativního hlediska tato oblast zahrnuje správní obvody Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoša, Ovar, Sever do Vouga a Vagos.

4.4 *Důkaz původu:* Vlastnosti produktu, zejména fyzikální a senzorické, vysoce kvalitní suroviny pocházející z daného regionu, zvláštní dovednosti producentů dané tradicí, které se vyvinuly během staletí dané produkce a byly předávány z generace na generaci, různé formy uvádění produktu na trh – v dřevěných nebo porcelánových soudcích, na nichž je zobrazován aveirský region, nebo ve slepovaných hostiích nebo oplatkách vykrajovaných do tvarů připomínající místní prostředí laguny (ryby, místní druhy krabů, slávky, mušle, surmovka čeritá, dřevěné soudky a sudy, bóje, srdcovka, chionka) a ořechy či kašany – to všechno svědčí o úzkém vztahu produktu s regionem svého vzniku. Systém kontroly, který se vztahuje na celý postup produkce, včetně podniků produkujících vejce, zpracovatelů oplatek a producentů „ovos moles“, navíc zaručuje, že označení CHZO mohou na svých konečných produktech používat pouze producenti, kteří splňují příslušné požadavky a pravidla. Certifikační značka na každém balení nebo v dokladech producentů/prodejců o prodeji má vlastní číslo, díky němuž lze zajistit úplnou vysledovatelnost až k producentům vajec. Důkaz původu lze získat v jakémkoli okamžiku a v průběhu celého výrobního řetězce.

4.5 *Metoda produkce:* Podle původních a hodnověrných místních metod se vejce pečlivě rozbíjejí a žloutky se pomocí prstů nebo vhodným nástrojem oddělí od bílků. Zvlášť se mezitím připravuje cukrový sirup, který se zahřeje do doby mezi okamžikem, kdy je hmota zcela čirá, a okamžikem, kdy by se v ní začala tvořit vlákna. Poté se sirup nechá vychladnout a přidají se do něj žloutky. Směs se vaří při teplotě 110 °C, přičemž právě v této fázi přípravy hrají významnou roli tradiční dovednosti. Hmota se poté 24 hodin nechá vychladnout a odležet v sušicí peci nebo k tomu příhodném místě v „laboratořích“ cukrářských výroben. V této fázi přípravy je totiž hmota „Ovos Moles de Aveiro“ nesmírně citlivá vůči náhlým změnám teploty a může snadno vstřebat okolní pachy.

Poté lze podle toho, v jaké konečné formě má být produkt uveden na trh, vychladlou hmotu použít takto:

— plnit ji do soudků, které se uzavřou víkem a elastickou fólií, aby byl produkt izolován a chráněn,

- tvarovat ji do oplatek, které jsou poté slepovány a ručně stlačovány, přičemž slepování oplatek nepasterizovanými bílkami není přípustné. Oplatky se poté od sebe odstřihávají a vykrajují do různých tvarů. Vykrojené se umístí na plechy, a je-li to nutné, suší v sušicí peci, a lze je zalít cukrovým sirupem, což je dodatečně chrání před zhoršením kvality,
- vložit do nádob a přímo uvést na trh.

Aby vzhledem k vlastnostem produktu nemohlo dojít k nežádoucím změnám náplně nebo oplatek, uvádějí se „Ovos Moles de Aveiro“ na trh v kontrolované atmosféře nebo již zabalené v místě produkce, přičemž tvar, materiál a dekor v případě soudků nebo vzory v případě lepenkových obalů schvaluje skupina. Nabízet nebalené „Ovos Moles de Aveiro“ k bezprostřednímu prodeji, ať již v oplatkách nebo bez nich, lze pouze v cukrářských výrobnách a s dokumentovaným původem, výrobní šarží a datem produkce.

„Ovos Moles de Aveiro“ je nutné přepravovat, skladovat a nabízet k prodeji při teplotě od 8 do 25 °C, při níž jeho běžná trvanlivost dosahuje 15 dní.

4.6 Souvislost:

Historická:

Produkce „Ovos Moles de Aveiro“ má staletou tradici. Tato cukrovinka se začala připravovat v kláštrech, odkud se tajemství její výroby díky ženám, které tam byly vychovány, šířilo dále, z generace na generaci. Existují doklady o tom, že král Manuel I. od roku 1502 věnoval každoročně 10 měřic madeirského cukru klášteři Mosteiro de Jesus v Aveiru za účelem produkce této klášterní sladkosti, která se v té době používala jako posilující lék. „Ovos Moles de Aveiro“ se v roce 1908 uvádí jako zákusek na tabulích při obědě portugalského krále a výslovně je zmiňuje velký portugalský prozaik Eça de Queiroz ve svých dílech *Os Maias* a *A Capital* z roku 1888 i významný brazilský spisovatel Erico Veríssimo ve svém díle *Solo de Clarineta-Memórias* z roku 1973. Typické soudky s „Ovos Moles de Aveiro“, jakož i oplatky, jež mají téměř vždy tvar mořských motivů, a jeho typické prodavačky se často objevují na kachlích *azulejo*, litografiích, v lidové poezii, dramatu a písních. Již v roce 1856 existovali registrovaní a renomovaní výrobci.

Přírodní:

Z fyto klimatického hlediska je dominantním útvarem oblasti hydrografická pánev řeky Vouga, která se vlévá do dalšího důležitého útvaru, zálivu Ria de Aveiro. Tato poloha je určující pro specifické podmínky zemědělské výroby, především pokud jde o pěstování kukuřice a chov drůbeže, které se na březích zálivu široce rozvinuly.

Oblast středního toku Vougy a oblast laguny v jejím dolním toku byly odjakživa příznivé pro pěstování kukuřice, a to pokud jde o kvantitu i kvalitu. Tato činnost, která po staletí sloužila k obživě, získala na přelomu 19. a 20. století charakter podnikání ve velkém a ve správních obvodech podél řeky Vougy vznikly velkokapacitní podniky, jejichž produkce dosahovala významného objemu i kvality.

Místní kukuřice používaná k výživě slepic bezpochyby přispívá k tomu, že produkt z jejich vajec vyniká svou vysokou kvalitou.

Vlhkost a teplota v zálivu rovněž produkci „Ovos Moles de Aveiro“ a oplatek svědčí, protože díky nim se produkt vyznačuje náležitou tvárností, kterou je schopen si i udržet, čehož nelze dosáhnout mimo daný region.

Kulturní:

Jak používání dřevěných nebo porcelánových soudků, tak formy pro tvarování oplatek jsou důkazem o úzkém vztahu k zálivu Ria de Aveiro a jeho lagunové scénérii, která se konkrétně odráží v *ex-libris* s motivy majáku nebo člunu *moliceiro* typických pro záliv nebo v tvarech oplatek (ryba, lastury mořských živočichů, sudy a bóje typicky v tomto regionu používané k označení místa síti). Stojí za připomenutí, že výroba soudků z topolového dřeva a fajáanse patří k tradičním činnostem regionu, zpracovávajícím místní suroviny.

4.7 *Kontrolní subjekt:*

Název: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

Adresa: R. Aníbal Cunha, n.º 84 Loja 5
P-4050-046 Porto

Tel.: (351) 223 39 01 62

Fax: (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

Subjekt „SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas Lda.“ byl uznán jako splňující požadavky normy 45011:2001.

4.8 *Označování:* Povinnými označeními jsou nápis „Ovos Moles de Aveiro – Indicação Geográfica Protegida“, certifikační značka, po udělení ochrany logo Společenství a níže uvedené logo „Ovos Moles de Aveiro“:

Na certifikační značce (s vytištěným hologramem) se povinně uvádí název produktu, název soukromého kontrolního a certifikačního orgánu a sériové číslo umožňující zpětné vysledování produktu.
