

Číslo oznamu	Obsah	Strana
II Oznámenia		
OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ A ORGÁNOV EURÓPSKEJ ÚNIE		
Komisia		
2008/C 184/01	Povolenie štátnej pomoci v rámci ustanovení článkov 87 a 88 Zmluvy o ES — Prípady, ku ktorým nemá Komisia námietky ⁽¹⁾	1
2008/C 184/02	Povolenie štátnej pomoci v rámci ustanovení článkov 87 a 88 Zmluvy o ES — Prípady, ku ktorým nemá Komisia námietky ⁽¹⁾	3
IV Informácie		
INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ A ORGÁNOV EURÓPSKEJ ÚNIE		
Komisia		
2008/C 184/03	Výmenný kurz eura	7
2008/C 184/04	Stanovisko poradného výboru pre koncentrácie prijaté na jeho zasadnutí dňa 28. februára 2008 k návrhu rozhodnutia vo veci COMP/M.4731 – Google/DoubleClick — Spravodajca: Belgicko	8
2008/C 184/05	Záverečná správa vyšetrovateľa vo veci COMP/M.4731 – Google/DoubleClick (podľa článkov 15 a 16 rozhodnutia Komisie 2001/462/ES, ESUO z 23. mája 2001 o pôsobnosti vyšetrovateľov v niektorých konaniach vo veci hospodárskej súťaže – Ú. v. EÚ L 162, 19.6.2001, s. 21)	9

<u>Číslo oznamu</u>	Obsah (pokračovanie)	Strana
2008/C 184/06	Zhrnutie rozhodnutia Komisie z 11. marca 2008, ktorým sa koncentrácia vyhlasuje za zlučiteľnú so spoločným trhom a s vykonávaním Dohody o EHP (Vec COMP/M.4731 – Google/DoubleClick) ⁽¹⁾	10
2008/C 184/07	Oznámenie Komisie — Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom	13

V *Oznamy*

ADMINISTRATÍVNE POSTUPY

Komisia

2008/C 184/08	Výzva na predkladanie návrhov – EACEA/21/08 — Realizácia komponentu vonkajšej spolupráce programu Erasmus Mundus v akademickom roku 2008/2009 Ázijský región — Akčný plán Spoločenstva na podporu spolupráce medzi vysokoškolskými inštitúciami a výmeny študentov, výskumných a akademických pracovníkov z členských štátov EÚ a tretích krajín	32
---------------	--	----

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

Komisia

2008/C 184/09	Štátna pomoc – Taliansko — Štátna pomoc C 26/08 (ex NN 31/08) – Pôžička 300 miliónov EUR spoločnosti Alitalia — Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 88 ods. 2 Zmluvy o ES ⁽¹⁾	34
2008/C 184/10	Predbežné oznámenie o koncentrácii (Vec COMP/M.5141 – KLM/Martinair) ⁽¹⁾	41

INÉ AKTY

Komisia

2008/C 184/11	Uverejnenie žiadosti o zápis do registra podľa článku 6 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 510/2006 o ochrane zemepisných označení a označení pôvodu poľnohospodárskych výrobkov a potravín	42
---------------	---	----



⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

II

(Oznámenia)

OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ A ORGÁNOV EURÓPSKEJ ÚNIE

KOMISIA

Povolenie štátnej pomoci v rámci ustanovení článkov 87 a 88 Zmluvy o ES**Prípady, ku ktorým nemá Komisia námietky**

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 184/01)

Dátum prijatia rozhodnutia	10. 6. 2008
Číslo pomoci	N 61/08
Členský štát	Španielsko
Región	—
Názov (a/alebo názov príjemcu)	Régimen de ayudas a la investigación y desarrollo de las TIC
Právny 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
Druh opatrenia	Schéma pomoci
Účel	Výskum a vývoj
Forma pomoci	Priama dotácia, úver za zvýhodnených podmienok
Rozpočet	Ročné plánované výdavky: 356 mil. EUR Celková výška plánovanej pomoci: 1 600 mil. EUR
Intenzita	80 %
Trvanie	Do 31. 12. 2011
Sektory hospodárstva	Všetky odvetvia
Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	—
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Dátum prijatia rozhodnutia	1. 7. 2008
Číslo pomoci	N 101/08
Členský štát	Taliansko
Región	—
Názov (a/alebo názov príjemcu)	R&D aid in the aeronautic sector
Právny základ	Legge n. 808 del 1985; progetto di decreto del ministro dello Sviluppo economico
Druh opatrenia	Schéma pomoci
Účel	Výskum a vývoj
Forma pomoci	Úver za zvýhodnených podmienok, návratná pomoc
Rozpočet	Celková výška plánovanej pomoci: 720 mil. EUR
Intenzita	80 %
Trvanie	Do 31. 12. 2013
Sektory hospodárstva	Spracovateľský priemysel
Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	Ministero dello Sviluppo economico Direzione generale Politica industriale Via Molise, 2 I-00187 Roma
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Povolenie štátnej pomoci v rámci ustanovení článkov 87 a 88 Zmluvy o ES**Prípady, ku ktorým nemá Komisia námietky**

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 184/02)

Dátum prijatia rozhodnutia	30. 4. 2008
Číslo pomoci	N 251/07
Členský štát	Nemecko
Región	Celoštátna schéma
Názov	Förderung der Einführung eines interoperablen Fahrgeldmanagements
Právny základ	Jeweiliges jährliches Haushaltsgesetz; Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Länderfinanzausgleich), Bundeshaushaltsordnung, Verwaltungsverfahrensgesetz, Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung
Druh opatrenia	Schéma štátnej pomoci
Účel	Výskum a vývoj
Forma pomoci	Grant
Rozpočet	9 750 000 EUR
Intenzita	50 % (priemyselný výskum); 25 % (experimentálny vývoj); 10 % bonus pre stredne veľké podniky; 20 % bonus pre malé podniky; 15 % bonus na projekty zahŕňajúce spoluprácu medzi podnikmi a výskumnými organizáciami; globálna intenzita je vo všetkých prípadoch obmedzená na 80 %
Trvanie	2008-2009
Odvetvia hospodárstva	Hlavne odvetvie dopravy
Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Dátum prijatia rozhodnutia	1. 7. 2008
Číslo pomoci	N 304/07
Členský štát	Taliansko
Región	—
Názov (a/alebo názov príjemcu)	Aiuti al capitale di rischio delle PMI

Právny 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
Druh opatrenia	Schéma pomoci
Účel	Rizikový kapitál, malé a stredné podniky
Forma pomoci	Poskytnutie rizikového kapitálu
Rozpočet	Ročné plánované výdavky: 400 mil. EUR Celková výška plánovanej pomoci: 2 000 mil. EUR
Intenzita	100 %
Trvanie	1. 9. 2007-31. 12. 2013
Sektory hospodárstva	—
Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	Ministero dello Sviluppo economico
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Dátum prijatia rozhodnutia	5. 6. 2008
Číslo pomoci	N 670/07
Členský štát	Česká republika
Región	—
Názov (a/alebo názov príjemcu)	OP ZP, Prioritní osa 1, oblast podpory 1,1 – snížení znečištění vod, podoblast 1,1,2 – snížení znečištění z průmyslových zdrojů
Právny základ	Programový dokument OP ZP
Druh opatrenia	Schéma pomoci
Účel	Ochrana životného prostredia
Forma pomoci	Priama dotácia
Rozpočet	Ročné plánované výdavky: 188 mil. CZK Celková výška plánovanej pomoci: 1 130 mil. CZK
Intenzita	50 %
Trvanie	1. 10. 2007-31. 12. 2013
Sektory hospodárstva	Spracovateľský priemysel

Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	Ministerstvo životného prostredia Vršovická 65 CZ-100 10 Praha 10
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Dátum prijatia rozhodnutia	22. 4. 2008
Číslo pomoci	N 726b/07
Členský štát	Holandsko
Región	—
Názov (a/alebo názov príjemcu)	Omnibus Decentraal — Module 9: Risicokapitaal voor het MKB
Právny základ	Provinciewet; Gemeentewet; Algemene wet bestuursrecht
Druh opatrenia	Schéma pomoci
Účel	Rizikový kapitál
Forma pomoci	Poskytnutie rizikového kapitálu
Rozpočet	Ročné plánované výdavky: 468 mil. EUR Celková výška plánovanej pomoci: 3 745 mil. EUR
Intenzita	—
Trvanie	Do 31. 12. 2015
Sektory hospodárstva	Všetky odvetvia
Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	Nederlandse provincies en gemeenten — contact: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties Bezuidenhoutseweg 67 2500 EB Den Haag Nederland
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

Dátum prijatia rozhodnutia	13. 5. 2008
Číslo pomoci	N 22/08
Členský štát	Švédsko
Región	—

Názov (a/alebo meno príjemcu)	Reduktion av CO ₂ -skatten för bränslen som används i anläggningar som omfattas av EU ETS
Právny základ	Lagen om skatt på energi (aviserat i regeringens proposition 2007/08:1, avsnitt 5.6.3)
Druh opatrenia	Schéma štátnej pomoci
Účel	Ochrana životného prostredia
Forma pomoci	—
Rozpočet	Celkový rozpočet: 170 mil. EUR
Intenzita	Približne 70 %
Trvanie	1. 7. 2008-31. 12. 2017
Odvetvia hospodárstva	Výroba potravín a nápojov, výroba textílií, spracúvanie dreva a výroba výrobkov z dreva a korku (okrem výroby nábytku), výroba výrobkov zo slamy, výroba celulózy, papiera a výrobkov z papiera, výroba chemikálií a chemických výrobkov, výroba výrobkov z gumy a plastov, výroba motorových vozidiel a rozvod elektriny, plynu a vody
Názov a adresa orgánu poskytujúceho pomoc	Skatteverket
Ďalšie informácie	—

Rozhodnutie v autentickom jazykovom znení, z ktorého boli odstránené všetky informácie, ktoré sú predmetom obchodného tajomstva, je uverejnené na stránke:

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

IV

(Informácie)

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ A ORGÁNOV EURÓPSKEJ ÚNIE

KOMISIA

Výmenný kurz eura ⁽¹⁾

21. júla 2008

(2008/C 184/03)

1 euro =

Mena	Výmenný kurz	Mena	Výmenný kurz		
USD	Americký dolár	1,5858	TRY	Turecká líra	1,8907
JPY	Japonský jen	169,65	AUD	Austrálsky dolár	1,6260
DKK	Dánska koruna	7,4614	CAD	Kanadský dolár	1,5921
GBP	Britská libra	0,79460	HKD	Hongkongský dolár	12,3665
SEK	Švédská koruna	9,4539	NZD	Novozélandský dolár	2,0830
CHF	Švajčiarsky frank	1,6220	SGD	Singapurský dolár	2,1441
ISK	Islandská koruna	124,27	KRW	Juhokórejský won	1 603,64
NOK	Nórska koruna	8,0585	ZAR	Juhoafrický rand	12,0414
BGN	Bulharský lev	1,9558	CNY	Čínsky juan	10,8310
CZK	Česká koruna	22,968	HRK	Chorvátska kuna	7,2178
EEK	Estónska koruna	15,6466	IDR	Indonézska rupia	14 513,24
HUF	Maďarský forint	229,36	MYR	Malajzijský ringgit	5,1348
LTL	Litovský litas	3,4528	PHP	Filipínske peso	70,140
LVL	Lotyšský lats	0,7032	RUB	Ruský rubel	36,8495
PLN	Poľský zlotý	3,2212	THB	Thajský baht	52,863
RON	Rumunský lei	3,5480	BRL	Brazílsky real	2,5122
SKK	Slovenská koruna	30,330	MXN	Mexické peso	16,1220

⁽¹⁾ Zdroj: referenčný výmenný kurz publikovaný ECB.

**Stanovisko poradného výboru pre koncentrácie prijaté na jeho zasadnutí dňa 28. februára 2008
k návrhu rozhodnutia vo veci COMP/M.4731 – Google/DoubleClick**

Spravodajca: Belgicko

(2008/C 184/04)

1. Poradný výbor súhlasí s Komisiou, že oznámená operácia predstavuje koncentráciu v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia ES o fúziách.
 2. Poradný výbor súhlasí s Komisiou, že oznámená koncentrácia má význam pre celé Spoločenstvo na základe postúpenia podľa článku 4 ods. 5 nariadenia ES o fúziách.
 3. Poradný výbor súhlasí s Komisiou, že za trhy by sa mali považovať:
 - trh na poskytovanie online reklamného priestoru, ktorý by sa eventuálne mohol deliť na trhy reklamy cez vyhľadávače a inú reklamu,
 - trh na sprostredkovanie online reklamy, ktorý by sa eventuálne mohol deliť na trhy na sprostredkovanie reklamy cez vyhľadávače a sprostredkovanie inej reklamy,
 - trh na poskytovanie technológie na online zobrazovanie reklamy, ktorý by sa eventuálne mohol deliť na poskytovanie takýchto služieb zadávateľom reklamy a vydavateľom.
 4. Poradný výbor súhlasí s Komisiou, že:
 - trh na poskytovanie online reklamného priestoru pre vyhľadávače, ako takého, ako aj online reklamného priestoru ktorého sa vyhľadávače netýkajú, sa bude posudzovať podľa vnútroštátnych alebo jazykových hraníc EHP,
 - trh na sprostredkovanie v oblasti online reklamy, pre vyhľadávače, ako takého, ako aj ktorého sa vyhľadávače netýkajú, prinajmenšom v rámci EHP,
 - trh na poskytovanie technológie na online zobrazovanie reklamy, ktorý by sa ďalej mohol deliť na poskytovanie takýchto služieb zadávateľom reklamy a vydavateľom, prinajmenšom v rámci EHP.
 5. Poradný výbor súhlasí s posúdením Komisie, že oznámená koncentrácia by v podstate nenarušila účinnú hospodársku súťaž v súvislosti s odstránením súčasnej hospodárskej súťaže medzi stranami transakcie.
 6. Poradný výbor súhlasí s posúdením Komisie, že oznámená koncentrácia by v podstate nenarušila účinnú hospodársku súťaž v súvislosti s odstránením strán ako vzájomných potencionálnych konkurentov.
 7. Poradný výbor súhlasí s posúdením Komisie, že oznámená operácia by v podstate nenarušila účinnú hospodársku súťaž v súvislosti s nehorizontálnymi vplyvmi na hospodársku súťaž.
 8. Poradný výbor súhlasí s Komisiou, že oznámená koncentrácia by mala byť vyhlásená za zlučiteľnú so spoločným trhom a s uplatňovaním Dohody o EHP v súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia o fúziách a s článkom 57 Dohody o EHP.
-

Záverečná správa vyšetrovateľa vo veci COMP/M.4731 – Google/DoubleClick

(podľa článkov 15 a 16 rozhodnutia Komisie 2001/462/ES, ESUO z 23. mája 2001 o pôsobnosti vyšetrovateľov v niektorých konaniach vo veci hospodárskej súťaže – Ú. v. EÚ L 162, 19.6.2001, s. 21)

(2008/C 184/05)

Komisii bolo 21. septembra 2007 podľa článku 4 a na základe postúpenia podľa článku 4 ods. 5 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004⁽¹⁾ (ďalej „nariadenie o fúziách“) doručené oznámenie o zamýšľanej koncentrácii, ktorou podnik Google Inc. („Google“, USA) získava v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia o fúziách kontrolu nad celým podnikom DoubleClick Inc. („DoubleClick“, USA) prostredníctvom kúpy akcií.

Komisia urobila po posúdení oznámenia záver, že oznámená operácia vyvolala vážne pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť oznámenej akvizície so spoločným trhom a s uplatňovaním Dohody o EHP v súvislosti s online reklamou. Ďalej Komisia zistila, že záväzky navrhované oznamujúcou stranou 19. októbra 2007 nedostatočne jasne vylúčili závažné pochybnosti identifikované Komisiou počas prvej fázy vyšetrovania. Komisia preto 13. novembra 2007 rozhodla o začatí konania podľa článku 6 ods. 1 písm. c) nariadenia o fúziách.

Oznamujúcej strane bol 16., 19. a 20. novembra 2007 umožnený prístup ku kľúčovým dokumentom v súlade s odsekom 45 dokumentu Osvedčených postupov GR pre hospodársku súťaž pre vykonávanie kontrolných konaní pri fúziách ES.

Na základe ďalšieho dôkazového materiálu získaného počas druhej fázy vyšetrovania, Komisia dospela k záveru, že navrhovaná transakcia by v podstate nenarušila účinnú hospodársku súťaž na spoločnom trhu ani na jeho podstatnej časti, a je preto zlučiteľná so spoločným trhom a s Dohodou o EHP. Z tohto dôvodu nebol oznamujúcej strane zaslaný žiadny súpis námietok.

Žiadny účastník koncentrácie ani tretia strana sa na mňa neobrátili so žiadnou požiadavkou ani mi nepredložili materiály. V tejto veci sa nevyžadujú žiadne osobitné pripomienky, pokiaľ ide o právo na vypočutie.

V Bruseli 3. marca 2008

Karen WILLIAMS

(¹) Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.

Zhrnutie rozhodnutia Komisie

z 11. marca 2008,

ktorým sa koncentrácia vyhlasuje za zlučiteľnú so spoločným trhom a s vykonávaním Dohody o EHP**(Vec COMP/M.4731 – Google/DoubleClick)****(Iba anglické znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

(2008/C 184/06)

Komisia 11. marca 2008 prijala rozhodnutie vo veci koncentrácii v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi ⁽¹⁾ (nariadenie ES o fúziách), a najmä jeho článku 8 ods. 1. Úplná verzia rozhodnutia, ktorá nemá dôverný charakter, je uverejnená v autentickom jazyku konania na internetovej stránke Generálneho riaditeľstva pre hospodársku súťaž na adrese:

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

I. ÚVOD

1. Komisii bolo dňa 21. septembra 2007 podľa článku 4 a na základe postúpenia podľa článku 4 ods. 5 nariadenia (ES) č. 139/2004 (nariadenie o fúziách) doručené oznámenie o zamýšľanej koncentrácii, ktorou podnik Google Inc. („Google“, USA) získava v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia o fúziách kontrolu nad celým podnikom DoubleClick Inc. („DoubleClick“, USA) prostredníctvom kúpy akcií.

II. STRANY

2. Google prevádzkuje internetový vyhľadávač a poskytuje online reklamný priestor na svojich vlastných internetových stránkach, ako aj na partnerských internetových stránkach (pridružených k sieti Google „AdSense“). Google začal nedávno, najmä v súvislosti s kúpou YouTube, poskytovať obsah. Takmer celý príjem Google pochádza z online reklamy.
3. DoubleClick sa zaoberá najmä celosvetovým predajom technológií pre doručovanie reklamy (t. j. automatizované generovanie a umiestňovanie online reklamy na základe preferencií používateľov internetu, „ad serving“), správu a vyhodnocovanie reklamy majiteľom internetových stránok, inzerentom a reklamným agentúram. Takisto začína prevádzku sprostredkovateľskej platformy („reklamnej burzy“).

III. POSTÚPENIE PODĽA ČLÁNKU 4 ODS. 5

4. Navrhovaná transakcia v zmysle článku 1 ods. 2 a ods. 3 nariadenia ES o fúziách nemá význam pre celé Spoločenstvo. Avšak na základe žiadosti o postúpenie podľa článku 4 ods. 5 nariadenia ES o fúziách je táto koncentrácia považovaná za koncentráciu, ktorá má význam pre celé Spoločenstvo.

IV. RELEVANTNÉ TRHY PRODUKTOV

5. Google pôsobí najmä v oblasti poskytovania online reklamného priestoru. Najširší možný relevantný trh produktov braný do úvahy v rozhodnutí je celkový trh s online reklamou. Komisia posúdila, či by mal tento trh byť ďalej rozdelený na základe rôznych druhov online reklamy [reklama s textom a reklama bez textu (zobrazovaná) a/alebo na reklama viazaná na vyhľadávanie a iná reklama] alebo na základe rôznych spôsobov predaja (predaj priamy a predaj sprostredkovaný cez reklamné siete a reklamné burzy). Presná definícia relevantného trhu produktov však bola v tomto rozhodnutí ponechaná otvorená, keďže transakcia by nevyvolávala obavy z narušenia hospodárskej súťaže podľa žiadnej z možných definícií trhu produktov.
6. DoubleClick pôsobí v oblasti doručovania zobrazovanej reklamy. Prešetrovanie na trhu ukázalo, že technológia pre doručovanie zobrazovanej reklamy predstavuje oddelený trh od trhu s technológiou pre doručovanie reklamy s textom. V rámci trhu s doručovaním zobrazovanej reklamy je potrebné ďalej rozlišovať medzi poskytovaním takýchto služieb inzerentom na jednej strane a majiteľom internetových stránok na strane druhej.

V. RELEVANTNÉ GEOGRAFICKÉ TRHY

7. Celkový trh s online reklamou je v rozhodnutí vymedzený ako trh, ktorý je v rámci EHP geograficky rozdelený podľa štátnych alebo jazykových hraníc. Pokiaľ ide o sprostredkovanie, v rozhodnutí sa dospelo k záveru, že rozsah tohto hypotetického trhu zodpovedá aspoň územiu EHP.
8. Rozhodnutie napokon vymedzuje trhy s poskytovaním technológií pre doručovanie zobrazovanej reklamy pre inzerentov a majiteľov internetových stránok ako trhy, ktorých rozsah zodpovedá aspoň územiu EHP.

(¹) Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.

VI. POSÚDENIE HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE**6.2. Horizontálne následky****6.1. Postavenie strán na relevantných trhoch**

9. Google v súčasnosti pôsobí na trhu online reklamy i) ako majiteľ s vlastnou internetovou stránkou pre vyhľadávanie „Google.com“ (a jej vnútroštátnymi internetovými stránkami, ako napr. google.fr, google.it, atď.); a ii) ako sprostredkovateľ s vlastnou reklamnou sieťou (AdSense). Prostredníctvom týchto priamych a nepriamych foriem je Google vedúcim poskytovateľom online reklamy, a najmä priestorom pre reklamu viazanú na vyhľadávanie v rámci EHP s podielom na trhu v rozmedzí od (25 – 30) % do (60 – 70) % v závislosti na presnej definícii trhu.
10. Hlavnými súťažiteľmi Google-u v oblasti reklamy viazanej na vyhľadávanie je Yahoo! a Microsoft s podielom na celosvetovom trhu vo výške do (10 – 20) % a aspoň (0 – 10) % pre Yahoo! v rámci EHP a približne (0 – 10) % pre Microsoft na celosvetovej úrovni, ako aj v rámci EHP. V oblasti sprostredkovania inej reklamy ako reklamy viazanej na vyhľadávanie v rámci EHP pôsobia okrem iných TradeDoubler, Zanox (patriaci podniku Axel Springer), AdLink, Interactive Media (patriaci podniku Deutsche Telekom), Advertising.com a Lightningcast (obidva podniky patriace podniku AOL/TimeWarner) a Tomorrow Focus (podiel na trhu podniku TradeDoubler predstavuje okolo (10 – 20) %, podniku Zanox (0 – 10) % a okolo (0 – 10) % jednotlivo pre ostatných súťažiteľov).
11. DoubleClick poskytuje technológie pre doručovanie reklamy. Na strane inzerentov je DoubleClick vedúcim súťažiteľom na trhu s doručovaním reklamy v rámci EHP spolu s podnikom aQuantive/Atlas (ktorý nedávno kúpil Microsoft). Oba podniky majú spolu podiel na trhu v rámci EHP približne (30 – 40) %. Na strane majiteľov internetových stránok prešetrovanie na trhu poukázalo na to, že DoubleClick s celkovým podielom v rámci EHP približne (40 – 50) % má na trhu vedúce postavenie, po ňom nasleduje podnik 24/7 Real Media/OpenAdStream (nedávno kúpená reklamnou agentúrou WPP) s podielom menej ako (20 – 30) % a podnik AdTech/AOL (s podielom menej ako (10 – 20) %).
12. Napriek týmto pomerne vysokým podielom na trhu je trhová sila podniku DoubleClick obmedzená, pretože DoubleClick čelí značnej hospodárskej súťaži zo strany konkurenčných dodávateľov nástrojov pre doručovanie reklamy, ktorých by mohli zákazníci uprednostniť v prípade nárastu cien. Hoci prešetrovanie na trhu poskytlo zmiešané odpovede pokiaľ ide o teoretickú výšku nákladov súvisiacich so zmenou dodávateľa, je možné preukázať, že veľké množstvo majiteľom internetových stránok a inzerentov naozaj uprednostnilo v minulých rokoch iných poskytovateľov služieb pred podnikom DoubleClick (a naopak). Dôkazom o tom, že trh s doručovaním reklamy je v súčasnosti konkurenčný je aj skutočnosť, že došlo k podstatnému zníženiu cien produktov podniku DoubleClick pre inzerentov a majiteľov internetových stránok v období rastúceho dopytu.
13. DoubleClick takisto začal prevádzku novej reklamnej burzy. Táto reklamná burza začala testovaciu fázu beta v júni 2007. Počet transakcií uskutočnených doteraz touto reklamnou burzou je zanedbateľný a v žiadnom prípade nedosiahla svoju úplnú komercializáciu.

14. DoubleClick nie je v súčasnosti prítomný na trhu s poskytovaním online priestoru a Google neposkytuje žiadne nezávislé nástroje pre doručovanie reklamy. Medzi týmito dvoma podnikmi preto v skutočnosti neprebíha hospodárska súťaž.
15. V rozhodnutí sa takisto dospelo k záveru, že zamýšľaná transakcia nevyvoláva obavy z narušenia hospodárskej súťaže v dôsledku možného potlačania potenciálnej hospodárskej súťaže medzi podnikmi Google a DoubleClick. Reklamná burza prevádzkovaná podnikom DoubleClick si zatiaľ nevytvorila výrazné trhové postavenie, avšak nemožno vylúčiť, že ak by DoubleClick zostal nezávislý, mohol by sa stať významným súťažiteľom na sprostredkovateľskom trhu. Je však pravdepodobné, že na tomto trhu by zostalo dostatočné množstvo iných súťažiteľov, ktorí by po uskutočnení fúzie udržali dostatočný konkurenčný tlak, takže by hospodárska súťaž nebola významne narušená. Najmä v porovnaní s inými súťažiteľmi pôsobiacimi na tomto trhu sa zdá, že DoubleClick nemá na trhu so sprostredkovaním reklamy žiadne podstatné výhody v hospodárskej súťaži s podnikom Google.
16. Pokiaľ ide o potenciálnu hospodársku súťaž zo strany podniku Google na trhu s doručovaním reklamy, rozhodnutie skúma skutočnosť, že Google v súčasnosti vyvíja nový produkt pre doručovanie reklamy určený obojm stranám pôsobiacim v oblasti doručovania zobrazovanej reklamy, inzerentom, ako aj majiteľom internetových stránok. Rozhodnutie však vylúčilo akékoľvek obavy z možného vylúčenia potenciálnej hospodárskej súťaže, pretože nič nepoukazuje na to, že nové produkty podniku Google by mali lepšie postavenie v hospodárskej súťaži s príslušnými produktmi podniku DoubleClick, ako mnoho iných súťažiteľov, ktorí sa už na trhu nachádzajú.

6.3. Nehorizontálne následky**6.3.1. Vylúčenie na trhu na základe postavenia podniku DoubleClick na trhu s doručovaním reklamy**

17. Komisia prešetrila niekoľko stratégií na vylúčenie na trhu vyplývajúcich z postavenia podniku DoubleClick na trhu s doručovaním reklamy, ktoré by mohol nový subjekt po fúzii použiť. Tieto stratégie predstavujú: a) zvýšenie cien nástrojov podniku DoubleClick, ak sú použité majiteľmi internetových stránok a inzerentmi v kombinácii s konkurenčnými reklamnými sieťami, alebo selektívne zvýšenie cien nástrojov podniku DoubleClick pre zákazníkov, v súvislosti s ktorými je menšia pravdepodobnosť, že uprednostnia iných dodávateľov nástrojov pre doručovanie reklamy; b) zníženie kvality nástrojov podniku DoubleClick, ak sú použité v kombinácii s konkurenčnými reklamnými sieťami; c) viazaný predaj („bundling“) nástrojov podniku DoubleClick so sprostredkovateľskými službami podniku Google (viazanie čisté alebo zmiešané); d) „doladovanie“ („tweaking“) hodnotiaceho systému pre doručovanie reklamy tak, aby uprednostňoval AdSense; a e) vylúčenie pri vstupe (t. j. odmietnutie predávať alebo zvyšovanie cien konkurentov), pokiaľ ide o predaj nástrojov na doručovanie reklamy konkurenčným reklamným sieťam.

18. Rozhodnutie vylúčilo všetky tieto obavy. Prešetrovanie na trhu v prvom rade odhalilo, že subjekt po fúzii by nebol schopný úspešne vylúčiť svojich konkurentov na trhu s doručovaním reklamy, pretože DoubleClick čelí niekoľkým obmedzeniam vyplývajúcim z hospodárskej súťaže a je nepravdepodobné, že by bol schopný uplatňovať značnú silu na trhu.
19. Po druhé, motivácia subjektu po fúzii uskutočňovať uvedené stratégie sa tiež zdá byť malá. Kolísanie cien nástrojov pre doručovanie reklamy (aj keď veľmi výrazné) by pravdepodobne nemali za následok masový prechod k iným reklamným sieťam, pretože náklady na doručovanie reklamy predstavujú pre inzerentov a majiteľov internetových stránok iba malý podiel nákladov alebo príjmov za online reklamu. Toto je možným dôvodom na zníženie akejkoľvek motivácie ponúkať technológie podniku DoubleClick pre doručovanie zobrazovanej reklamy majiteľom internetových stránok za nižšiu cenu (alebo dokonca zadarmo), v prípade že je použitá spolu s AdSense (t. j. zmiešané viazanie). Čisté viazanie (t. j. viazaný predaj technológie pre doručovanie zobrazovanej reklamy podniku DoubleClick so sprostredkovaním prostredníctvom AdSense) by pravdepodobne nebolo ziskové, vzhľadom na prechod, ktorý by si to vyžadovalo. Stratégia „doladovania“ („tweaking“) by bola porušením zmluvných povinností subjektu po fúzii voči svojim zákazníkom a ktorá, ak by bola uskutočňovaná v akomkoľvek podstatnom rozsahu, by bola pravdepodobne odhalená.
20. A napokon, aj v prípade, že by boli jedna alebo viaceré stratégie úspešne uplatnené, negatívny následok transakcie na hospodársku súťaž by bol stále nepravdepodobný, vzhľadom na to, že subjekt po fúzii by naďalej súťažil s niekoľkými finančne silnými a vertikálne integrovanými konkurentmi (vrátane Microsoft, Yahoo!, AOL a WPP), ktoré ponúkajú rovnakú kombináciu produktov.
- 6.3.2. *Vylúčenie na trhu na základe postavenia podniku Google na trhu s reklamou viazanou na vyhľadávanie a službami sprostredkovania reklamy*
21. Vzhľadom na silné postavenie podniku Google v oblasti poskytovania reklamy viazanej na vyhľadávanie by Google mohol využiť tento vplyv aj na trhu s doručovaním zobrazovanej reklamy a to tak, že by vyžadoval od používateľov svojich služieb (sprostredkovania) reklamy viazanej na vyhľadávanie, aby pre časť alebo celý svoj inventár používali produkty podniku DoubleClick. Rozhodnutie vylučuje všetky tieto obavy.
22. Samotná schopnosť vylúčiť konkurentov prostredníctvom uskutočňovania tejto stratégie sa zdá byť malá, pretože existuje iba malá skupina spoločných zákazníkov, ktorí používajú reklamu viazanú na vyhľadávanie alebo služby sprostredkovania reklamy viazanej na vyhľadávanie,

a zároveň technológiu pre doručovanie zobrazovanej reklamy. Okrem toho sa na strane inzerentov môžu vyskytnúť praktické problémy, pretože dané dve zložky, ktoré by boli predmetom viazaného predaja, nie sú predávané alebo oceňované súčasne.

23. Prešetrovanie na trhu navyše ukázalo, že subjekt po fúzii by nebol motivovaný túto stratégiu uskutočňovať, pretože by veľmi pravdepodobne neprinášala zisk.
24. A napokon, aj v prípade, že by boli jedna alebo viaceré stratégie úspešne uplatnené, negatívny následok transakcie na hospodársku súťaž by bol stále nepravdepodobný, vzhľadom na to, že subjekt po fúzii by naďalej súťažil s niekoľkými finančne silnými a vertikálne integrovanými konkurentmi (vrátane Microsoft, Yahoo!, AOL a WPP), pri ktorých je nepravdepodobné, že by boli vylúčené.

6.3.3. *Vylúčenie na trhu na základe kombinácie aktív podnikov Google a DoubleClick*

25. A nakoniec, samotná kombinácia aktív podniku DoubleClick a podniku Google, a to najmä pokiaľ ide o databázy o správaní zákazníkov v online prostredí, ktoré oba podniky majú a mohli by rozvíjať, by mohla viesť k takému postaveniu subjektu po fúzii, ktoré ich konkurenti nemôžu napodobniť. V dôsledku tejto kombinácie by boli konkurenti Google vytlačení do úzadia, čo by nakoniec umožnilo Google zvýšiť ceny za svoje sprostredkovateľské služby.
26. Prešetrovanie na trhu však ukázalo, že tieto obavy sú neopodstatnené. Zmluvy podniku DoubleClick s inzerentmi a majiteľmi internetových stránok v súčasnosti umožňujú podniku DoubleClick použiť údaje získané prostredníctvom technológie pre doručovanie reklamy iba v prospech daného zákazníka. Neexistujú žiadne dôkazy o tom, že subjekt po fúzii by bol schopný vynútiť si od svojich zákazníkov zmenu zmlúv, ktorá by v budúcnosti umožnila vzájomné využívanie údajov o zákazníkoch. Navyše kombinované údaje o vyhľadávaníach používateľov internetu a o ich správaní pri prehliadaní internetových stránok sú už v súčasnosti dostupné viacerým konkurentom Google (napr. Microsoft a Yahoo!).

VII. ZÁVER

27. V rozhodnutí sa preto dospelo k záveru, že zamýšľaná koncentrácia nevyvoláva obavy v súvislosti s hospodárskou súťažou, ktoré by mali za následok značné narušenie účinnej hospodárskej súťaže na spoločnom trhu alebo na jeho podstatnej časti. V dôsledku toho Komisia vyhlásila transakciu za zlučiteľnú so spoločným trhom a s Dohodou o EHP, v súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia o fúziách a s článkom 57 Dohody o EHP.

Oznámenie Komisie
Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom

(2008/C 184/07)

1. ÚVOD

1.1. Všeobecný kontext: železničný sektor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Malta a Cyprus nemajú železničnú dopravnú sieť.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 75, 15.3.2001, s. 26.

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

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

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

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

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

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

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

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

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

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

1.2. Cieľ a rozsah pôsobnosti týchto usmernení

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

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Najmä smernica 2004/49/ES.

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

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

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

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

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 130, 15.6.1970, s. 1.

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

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

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

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

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

2. VEREJNÁ PODPORA ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV PROSTREDNÍCTVOM FINANCOVANIA ŽELEZNIČNÝCH INFRAŠTRUKTÚR

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

3. POMOC NA NÁKUP A OBNOVU VOZOVÉHO PARKU

3.1. Cieľ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Zlučiteľnosť

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

⁽¹⁾ Zdroj: CER (2005).

⁽²⁾ Pozri kapitolu 6 nižšie.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. ODPÍSANIE DLHOV

4.1. Cieľ

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

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

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

4.2. Existencia štátnej pomoci

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

4.3. Zlučiteľnosť

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

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

⁽²⁾ Nariadenie (EHS) č. 1192/69.

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

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

5.1. Cieľ

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

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

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

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

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

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

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 288, 9.10.1999, s. 2.

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

5.2. Oprávnenosť

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

5.3. Obnovenie dlhodobej životaschopnosti

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

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

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

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

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

5.4. Zabránenie nadmernému narušeniu hospodárskej súťaže

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

5.5. Pomoc znížená na minimum

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

5.6. Zásada jedinej pomoci

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

6. POMOC NA POTREBY KOORDINÁCIE DOPRAVY

6.1. Cieľ

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

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

6.2. Všeobecné zásady

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

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

⁽²⁾ Tamže.

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

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

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

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

6.3.1. Oprávnené náklady

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

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

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

6.3.2. Potreba a primeranosť pomoci

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

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

⁽²⁾ Článok 10 smernice 2001/14/ES.

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

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

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

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

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

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

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

6.3.3. Záver

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

6.4. Zlučiteľnosť pomoci na výskum a vývoj

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

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

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

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 323, 30.12.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Tamže, bod 2.1.

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

7. ŠTÁTNE ZÁRUKY ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

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

8. ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

8.1. Pravidlá súbežnej pomoci

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

8.2. Dátum uplatnenia

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

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

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 71, 11.3.2000, s. 14.

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

⁽³⁾ Tamže.

8.3. Užitočné opatrenia

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

8.4. Obdobie platnosti a správa

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

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

V

(Oznamy)

ADMINISTRATÍVNE POSTUPY

KOMISIA

VÝZVA NA PREDKLADANIE NÁVRHOV – EACEA/21/08

Realizácia komponentu vonkajšej spolupráce programu Erasmus Mundus v akademickom roku 2008/2009 Ázijský región

Akčný plán Spoločenstva na podporu spolupráce medzi vysokoškolskými inštitúciami a výmeny študentov, výskumných a akademických pracovníkov z členských štátov EÚ a tretích krajín

(2008/C 184/08)

1. Ciele a opis

Cieľom komponentu vonkajšej spolupráce programu Erasmus Mundus je vzájomné obohatenie a lepšie porozumenie medzi Európskou úniou a tretími krajinami. Bol navrhnutý tak, aby posilnil inštitucionálnu spoluprácu v oblasti vysokoškolského vzdelávania medzi Európskou úniou a tretími krajinami prostredníctvom systému mobility orientujúceho sa na výmeny študentov a akademických pracovníkov na účely štúdia, výučby, odbornej prípravy a výskumu.

Program pokrýva tieto činnosti a náklady:

Vytvorenie **partnerstiev** založených na inštitúciách medzi vysokoškolskými inštitúciami Európskej únie a tretích krajín s cieľom pokryť obidva typy činností:

- **organizovanie individuálnej mobility** vysokoškolských študentov, výskumných a akademických pracovníkov,
- **realizácia individuálnej mobility**. Táto výzva pokrýva tieto typy mobility a vzdelávania:
 - *študenti*: možnosti mobility pre vysokoškolských študentov, študentov magisterského štúdia, študentov doktorandského štúdia a študentov postdoktorandského štúdia,
 - *akademickí zamestnanci*: výmeny za účelom výučby, praktickej prípravy a výskumu.

2. Oprávnení žiadatelia a príjemcovia

Žiadateľmi musia byť európske univerzity alebo vysokoškolské inštitúcie, ktoré tvoria partnerstvo až s 20 partnerskými inštitúciami.

Partnerstvo musí byť vytvorené tak, aby sa skladalo z európskych vysokoškolských inštitúcií, ktoré vlastnia Univerzitnú chartu Erasmus (Erasmus Charter) pred dátumom uverejnenia tejto výzvy, a vysokoškolských inštitúcií tretích krajín, ktoré sú uznávané vnútroštátnymi orgánmi a získali ich akreditáciu.

3. Oprávnená krajina

Oprávnené krajiny pre činnosti, na ktoré sa vzťahuje táto výzva, sú:

- 27 členských štátov Európskej únie,
- európske kandidátske krajiny Chorvátsko a Turecko a krajiny EHS (Island, Lichtenštajnsko a Nórsko),
- tieto ázijské krajiny: Afganistan, Bhután, Nepál, Pakistan, Bangladéš, Kambodža, Srí Lanka, India, Indonézia, Malajzia, Filipíny, Thajsko, Čína, Severná Kórea, Mjanmarsko/Barma a Maldivy.

4. Dostupné rozpočtové prostriedky

Celková orientačná suma dostupná pre ázijský región v rámci tejto výzvy na predkladanie návrhov je **11 085 700 EUR**.

Geografická oblasť	Počet predpokladaných partnerstiev, ktoré sa budú financovať	Predpokladaný maximálny grant na partnerstvo
Ázijský región	2	5 542 850 EUR

5. Termíny

Žiadosti musia byť zaslané najneskôr do **31. októbra 2008**.

6. Ďalšie informácie

Úplné znenie výzvy na predkladanie návrhov a formuláre žiadostí sa nachádzajú na tejto internetovej stránke:

<http://eacea.ec.europa.eu/extcoop/call/index.htm>

Žiadosti musia byť v súlade s požiadavkami stanovenými v úplnom znení textu a musia byť predložené na predloženom formulári.

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

KOMISIA

ŠTÁTNA POMOC – TALIANSKO

Štátna pomoc C 26/08 (ex NN 31/08) – Pôžička 300 miliónov EUR spoločnosti Alitalia

Výzva na predloženie pripomienok v súlade s článkom 88 ods. 2 Zmluvy o ES

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 184/09)

Listom z dňa 11. júna 2008, ktorý je uvedený v autentickom jazyku za týmto zhrnutím, Komisia oznámila Taliansku svoje rozhodnutie začať konanie podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES, pokiaľ ide o uvedené opatrenie.

Zainteresované strany môžu predložiť svoje pripomienky v lehote jedného mesiaca odo dňa uverejnenia tohto zhrnutia a nasledujúceho listu. Kontaktné údaje:

European Commission
Direction générale de l'Énergie et des Transports
Directorate A – Unit 2
B-1049 Bruxelles
Fax: (32-2) 296 41 04

Tieto pripomienky sa oznámia Taliansku. Zainteresované strany môžu písomne s uvedením dôvodov požiadať o dôverné zaobchádzanie s údajmi o ich totožnosti.

TEXT ZHRNUTIA

SKUTKOVÝ STAV A POSTUP

- Počas stretnutia, ktoré sa konalo dňa 23. apríla 2008, talianske orgány oznámili Komisii, že talianska rada ministrov schválila dňa 22. apríla 2008 poskytnutie pôžičky vo výške 300 miliónov EUR spoločnosti Alitalia vládnym nariadením č. 80 z 23. apríla 2008 ⁽¹⁾.
- Komisia konkrétne požiadala uvedené orgány listom zo dňa 24. apríla 2008, aby potvrdili existenciu takejto pôžičky a v tejto súvislosti poskytli všetky potrebné informácie, ktoré by mohli umožniť posúdenie tohto opatrenie z hľadiska článkov 87 a 88 Zmluvy.
- Listom zo dňa 30. mája 2008 odpovedali talianske orgány na list Komisie zo dňa 24. apríla 2008 po tom, ako im

bol Komisiou schválený dodatočný termín na odpoveď. V tomto liste oznámili talianske orgány Komisii prijatie vládneho nariadenia č. 93 ⁽²⁾ dňa 27. mája 2008, ktorým sa poskytla spoločnosti Alitalia možnosť pripísať výšku spomínanej pôžičky k vlastnému kapitálu na pokrytie straty. Tým sa spoločnosti umožňuje zachovať hodnotu jej kapitálu a zabrániť tomu, aby straty znížili hodnotu jej akciového kapitálu a rezerv pod zákonné limity a aby sa začalo konanie vo veciach platobnej neschopnosti („procedura concorsuale“), a tak umožniť, aby proces privatizácie zostal otvorený a dôveryhodný.

- Komisii bolo doručených niekoľko sťažností týkajúcich sa ohlásenia poskytnutia pôžičky spoločnosti Alitalia talianskou vládou vo výške 300 miliónov 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).

POSÚDENIE

5. Vzhľadom na to, že príslušné opatrenie je možné kvalifikovať ako štátnu pomoc, Komisia má pochybnosti, či Taliansko udelením tejto pomoci spoločnosti Alitalia nekonalo ako informovaný akcionár, ktorý sleduje štruktúrálnu, globálnu alebo odvetvovú politiku a ktorý je vedený perspektívou rentability investovaného kapitálu, ktorá je dlhodobejšia ako v prípade bežného investora.
6. V tomto kontexte sa Komisia na základe dostupných informácií domnieva, že bez ohľadu na použitie príslušných finančných prostriedkov príslušná pomoc udeľuje spoločnosti Alitalia ekonomickú výhodu, ktorú by pri bežných trhových podmienkach nezískala. Toto posúdenie sa zakladá na finančnej situácii spoločnosti a na podmienkach a okolnostiach poskytnutia pomoci.
7. Komisia má takisto pochybnosti v súvislosti so zlučiteľnosťou tejto pomoci so spoločným trhom. Komisia si takisto myslí na základe informácií, ktorými disponuje, že príslušná pomoc sa nemôže vyhlásiť za zlučiteľnú so spoločným trhom na základe usmernení spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach⁽³⁾. Pripomína, že spoločnosť Alitalia už dostala pomoc na reštrukturalizáciu a na záchranu.

TEXT LISTU

„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⁾ Ú. v. EÚ 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.

Predbežné oznámenie o koncentrácii
(Vec COMP/M.5141 – KLM/Martinair)

(Text s významom pre EHP)

(2008/C 184/10)

1. Komisii bolo dňa 17. júla 2008 podľa článku 4 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 ⁽¹⁾ doručené oznámenie o zamýšľanej koncentrácii, ktorou podnik KLM Royal Dutch Airlines NV („KLM“, Holandsko) kontrolovaný podnikom Air France – KLM Holding SA („Air France-KLM“, Francúzsko) získava v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia Rady výhradnú kontrolu nad celým podnikom Martinair Holland NV („Martinair“, Holandsko) prostredníctvom kúpy akcií.

2. Predmet činnosti dotknutých podnikov:

- KLM: medzinárodná letecká spoločnosť pôsobiaca v nákladnej doprave aj v preprave cestujúcich na celom svete,
- Martinair: letecká spoločnosť ponúkajúca charterové aj pravidelné lety, pokrývajúca výhrade medzikontinentálne destinácie nákladnej dopravy a prepravy cestujúcich.

3. Na základe predbežného posúdenia a bez toho, aby bolo dotknuté konečné rozhodnutie v tejto veci, sa Komisia domnieva, že oznámená transakcia by mohla spadať do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 139/2004.

4. Komisia vyzýva zainteresované tretie strany, aby predložili prípadné pripomienky k zamýšľanej koncentrácii.

Pripomienky musia byť Komisii doručené najneskôr do 10 dní od dátumu uverejnenia tohto oznámenia. Pripomienky je možné zaslať faxom [fax: (32-2) 296 43 01 alebo 296 72 44] alebo poštou s uvedením referenčného čísla COMP/M.5141 – KLM/Martinair na túto adresu:

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

(¹) Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.

INÉ AKTY

KOMISIA

Uverejnenie žiadosti o zápis do registra podľa článku 6 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 510/2006 o ochrane zemepisných označení a označení pôvodu poľnohospodárskych výrobkov a potravín

(2008/C 184/11)

Týmto uverejnením sa poskytuje právo vzniesť námietky proti žiadosti podľa článku 7 nariadenia Rady (ES) č. 510/2006 ⁽¹⁾. Vznesené námietky sa musia Komisii doručiť do šiestich mesiacov po uverejnení tejto žiadosti.

ZHRNUTIE

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

Toto stručné zhrnutie obsahuje hlavné body špecifikácie výrobku a slúži na informačné účely.

1. Príslušný orgán v členskom štáte:

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

2. Skupina:

Názov: Associação dos produtores de ovos moles de Aveiro
Adresa: Mercado Municipal Santiago
R. Ovar n.º 106 — 1º AA,AB
P-3800 Aveiro
Telefón: (351) 234 42 88 29
Fax: (351) 234 42 30 76
E-mail: apoma@sapo.pt
Zloženie: Výrobcovia/spracovatelia (X) Iné ()

3. Druh výrobku:

Trieda 2.4. – Chlieb, pečivo, cukrárske výrobky, cukrovinky, sušienky a iné pekárenské výrobky

(¹) Ú. v. EÚ L 93, 31.3.2006, s. 12.

4. Špecifikácia:

(zhrnutie požiadaviek v zmysle článku 4 ods. 2 nariadenia (ES) č. 510/2006)

4.1. Názov: „Ovos Moles de Aveiro“

4.2. Opis: „Ovos Moles de Aveiro“ sú produktom zmesi surových vaječných žĺtkov a cukrového sirupu. Môžu sa dodávať bez ďalšej úpravy, obalené v obľátke, alebo balené v drevených či porcelánových nádobách. Vykazujú rovnorodú farbu v rôznych odtieňoch, od žltej po oranžovú, rovnomernú, ale nie príliš výrazný lesk, komplexnú chuť charakteristickú pre vaječný žĺtok, ktorá prechádza do typickej chuti so stopami rôznych aróm, ako karamel, škoric a sušené plody, ktoré sú výsledkom chemických reakcií prebiehajúcich počas tepelného spracovania zmesi cukru a zložiek obsiahnutých vo vaječnom žĺtku. Majú sladkú chuť a krémovú, avšak hustú konzistenciu. Ich štruktúra je rovnomerná, bez hrudiek z vaječného žĺtka alebo cukru (tieto hrudky však možno tolerovať po niekoľkých dňoch, keďže sú výsledkom kryštalizácie výrobku). Obľátka, v ktorej sa niekedy uvádzajú do predaja, vykazuje rovnomernú farbu medzi bielou a smotanovou, nepriehľadnú a matnú, bez vône s výnimkou ľahkej arómy múky. Má čistú chuť, tvárnu a drobnú konzistenciu, suchú, hladkú a jednotnú štruktúru.

4.3. Zemepisná oblasť: Vzhľadom na osobitné požiadavky na vaječné žĺtky, najmä na ich farbu a čerstvosť, sa zemepisná oblasť výroby vajec obmedzuje na obce susediace s Ria de Aveiro a pásma príľahlých lagún, ako aj na obce stredného toku rieky Vouga. Z administratívneho hľadiska táto oblasť zahŕňa obce Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Oliveira de Frades, Ovar, S. Pedro do Sul, Sever do Vouga, Tondela, Vagos a Vouzela.

Vzhľadom na podmienky a charakteristické pôdne a klimatické požiadavky na prípravu obľátok a vajec s cukrom, najmä pokiaľ ide o vlhkosť a teplotu okolia, ako aj o potrebné osobitné know-how, je zemepisná oblasť prípravy a balenia obmedzená na obce susediace s Ria de Aveiro a pásma príľahlých lagún. Z administratívneho hľadiska táto oblasť zahŕňa obce Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Mira, Murtoza, Ovar, Sever do Vouga a Vagos.

4.4. Dôkaz o pôvode: Špecifické vlastnosti výrobku, najmä fyzikálne a zmyslové, suroviny mimoriadnej kvality pochádzajúce z regiónu, know-how výrobcov, ktorí sa tejto činnosti venujú už stáročia v súlade s historickou tradíciou odovzďavanou z generácie na generáciu, rôzne formy, v ktorých je výrobok uvádzaný do predaja, v drevených alebo porcelánových nádobách s maľovanými motívmi odkazujúcimi na región Aveiro, alebo obaľované v obľátkach v podobe motívov charakteristických pre lagúny (ryby, plávajúce kraby, slávky, mušle, surmovky vlnité, drevené sudy, morské bóje, srdcovky, dyhované sudy a venušky) alebo sušených plodov (orechy a gaštany), sú všetko faktory, ktoré svedčia o prepojení výrobku s regiónom pôvodu. Takisto systém kontroly celého výrobného reťazca vrátane prevádzok produkujúcich vajcia, výrobcov obľátok a výrobcov „ovos moles“ zaručuje, že výlučne výrobcovia, ktorí dodržiavajú špecifické podmienky a určené pravidlá, môžu na svojich konečných výrobkoch používať označenie CHZO. Certifikačná značka uvedená na každom obale alebo v predajných dokladoch výrobcov/predajcov je očíslovaná, čo umožňuje úplnú výsledovateľnosť pôvodu až k výrobcovi vajec. Dôkaz o pôvode možno podať kedykoľvek a v každej etape výrobného reťazca.

4.5. Spôsob výroby: V súlade s miestnymi tradičnými a osvedčenými postupmi výroby sa vaječné žĺtky opatrne oddeľujú od bielkov, buď ručne, alebo pomocou vhodného nástroja. Zároveň a oddelene sa pripravuje cukrový sirup, pričom sa cukor zahrieva, až kým pri miešaní vidno dno hrnca a cukor začne vytvárať husté vlákna. Po vychladnutí sa žĺtky vmiešajú do cukrového sirupu. Táto zmes sa tepelne spracuje pri 110 °C. Know-how spojené s týmto úkonom je rozhodujúce. Hmota sa potom nechá vychladnúť a stáť 24 hodín v sušičkách alebo na vhodnom mieste v „cukrárenských laboratóriách“, pretože počas tejto etapy je hmota „ovos moles“ veľmi citlivá na prudké zmeny teploty a ľahko pohlčuje okolitú pachy.

Počínajúc touto etapou a v závislosti od želaných konečných obchodných úprav sa vychladnutá hmota používa na:

— naplnenie nádob, ktoré sa hneď uzavrú vekom a pružnou fóliou, ktoré izolujú a chránia výrobok,

- vytvarovanie oblátok, ktoré sa po zlepení ručne stláčajú. Lepenie nepasterizovaným vaječným bielkom nie je dovolené. Oblátky sa oddeľujú nožnicami a vykrajujú sa z nich rôzne motívy. Uložia sa na tácke a sušia sa v sušičke (ak je to potrebné). Potom sa môžu, ale nemusia, zaliať cukrovým sirupom, čo výrobku poskytuje doplňujúcu ochranu pred vonkajšími vplyvmi,
- umiestnenie do nádob a následný voľný predaj.

Vzhľadom na špecifické vlastnosti výrobku a s cieľom zamedziť akejkoľvek kontaminácii a skazeniu hmoty alebo oblátky sa „Ovos Moles de Aveiro“ balia v regióne pôvodu, aby boli uvedené do predaja v nádobách, ktoré zodpovedajú povoleným tvarom, materiálom a motívom, v kartónových obaloch alebo v ochrannej atmosfére, ktorých vzory schvaľuje žiadajúca skupina. Predaj „Ovos Moles de Aveiro“ navoľno, s oblátkou alebo bez nej, je povolený iba v cukrárenských prevádzkach, vždy s dokumentmi o pôvode, výrobnej sérii a dátume výroby.

„Ovos Moles de Aveiro“ sa musia prevážať, uskladňovať a ponúkať na predaj pri teplote 8 až 25 °C. Za týchto podmienok je bežná trvanlivosť výrobku 15 dní.

4.6. Súvislosť so zemepisnou oblasťou:

Historická súvislosť:

Výroba „Ovos Moles de Aveiro“ je stará už niekoľko storočí. Tradícia ich výroby má kláštorň pôvod a zachovala sa vďaka ženám vychovaným v kláštoroch, ktoré odovzdávali tajomstvo výroby z generácie na generáciu. Niektoré dokumenty svedčia o tom, že kráľ Manuel I. od roku 1502 poskytol každý rok 10 arrob (stará hmotnostná jednotka) cukru z ostrova Madeira Ježišovmu kláštoru v Aveiro na výrobu kláštornej cukrovinky, v tom čase využívanéj ako liek pre zotavujúcich sa pacientov. Povráva sa, že „Ovos Moles de Aveiro“ sa podávali ako dezert na kráľovských večerných hostinách v roku 1908. Výslovne ich spomína významný portugalský spisovateľ Eça de Queiroz v *Os Maias* a v *A Capital*, ktoré pochádzajú z roku 1888, ako aj významný brazílsky spisovateľ Erico Veríssimo v *Solo de Clarineta-Memórias* z roku 1973. Typické nádoby na „Ovos Moles de Aveiro“ a tvary oblátok, ktoré takmer vždy predstavujú morské motívy, ako aj ich predavačky, sú stále sa opakujúcimi témami glazúrovaných tabuliek, litografií, ľudových básní, divadelných hier a regionálnych piesní. Už v roku 1856 existovali registrovaní a renomovaní výrobcovia.

Prírodné súvislosti:

Z fyto-klimatického hľadiska v regióne prevláda hydrografická panva rieky Vouga, ktorá podnietila vznik iného významného geografického prvku, Ria de Aveiro. Táto situácia vytvára osobitné podmienky na poľnohospodárstvo, najmä na pestovanie kukurice a chov vtáctva a hydiny, ktorý sa vo výraznej miere rozvinul na brehoch rieky.

Pásmo stredného toku rieky Vouga a lagúny dolného toku rieky Vouga boli vždy veľmi úrodným regiónom produkujúcim kukuricu vynikajúcu tak kvantitou, ako aj kvalitou. Stáročia išlo o pestovanie na obživu, koncom 19. a začiatkom 20. storočia však nadobudlo komerčný význam, pričom sa v obciach pri rieke Vouga vytvorili hospodárstva schopné vypestovať veľké množstvá kukurice známej svojou kvalitou.

Niet pochybností o tom, že vynikajúca tradičná kukurica, ktorá sa používa ako krmivo pre hydinu, sa podieľa na takej rozpoznateľnej kvalite výrobkov z nej vyrobených.

Teplota a vlhkosť, ktorú prináša „ria“, sú priaznivé pre výrobu „Ovos Moles de Aveiro“ a oblátok, ktoré vďaka tomu majú náležitú a trvalú tvárnosť a ktoré sa mimo tohto regiónu nedajú dosiahnuť.

Kultúrne súvislosti:

Používanie drevených alebo porcelánových nádob, ako aj formy používané na výrobu oblátok nepopierateľne svedčia o prepojení s Ria de Aveiro a charakteristickými motívmi lagún, a to najmä zobrazením majáka na rieke alebo „moliceiro“ (tradičný čln) ako ex-librisu, ako aj oblátkami v tvare rýb, lastúr mäkkýšov, sudov a bójí, aké sa využívajú na označenie rybárskych sietí, ďalšej činnosti typickej pre región. Okrem toho nádoby z topolového dreva a fajansy sú výrobkami remeselnej výroby z materiálov typických a tradičných v tomto regióne.

4.7. *Kontrolný orgán:*

Názov: SAGILAB, Laboratório Análises Técnicas, Lda

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

Telefón: (351) 223 39 01 62

Fax: (351) 272 339 01 64

E-mail: info@sagilab.com

Sagilab, Laboratório Análises Técnicas L.da, bol schválený v súlade so špecifikáciami normy 45011:2001.

4.8. *Označenie:* Štítok musí povinne obsahovať označenie „Ovos Moles de Aveiro – Indicação Geográfica Protegida“, certifikačnú značku, zobrazené logo Spoločenstva (po zápise do registra) a logo „Ovos Moles de Aveiro“:

Certifikačná značka (sprevádzaná vytlačeným hologramom) musí povinne obsahovať názov výrobku, názov súkromného kontrolného a certifikačného orgánu a číslo výrobnéj série, ktoré umožňuje vysledovateľnosť pôvodu výrobku.
