



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 28.1.2009
K(2009) 185 v konečném znění

Věc: **Státní podpora č. N 469/08 – Česká republika**
 Interoperabilita v železniční dopravě

Vážený pane ministře,

1. POSTUP

- (1) Dne 19. září 2008 oznámily české orgány Komisi elektronickou cestou výše uvedený režim podpory v souladu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES. Oznámení bylo zaevidováno pod číslem N 469/2008. Komise si dopisem ze dne 3. listopadu 2008 vyžádala doplňující informace. České orgány odpověděly dopisy ze dne 24. listopadu 2008 a ze dne 27. listopadu 2008.

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

2.1. Cíl podpory

- (2) Všeobecným cílem tohoto programu je postupné zajišťování technické a provozní propojenosti systémů železniční sítě České republiky se sousedními železničními sítěmi (interoperability), jakož i mezi jednotlivými subjekty zapojenými do železniční dopravy.

JUDr. Karel SCHWARZENBERG
Ministr zahraničních věcí
Ministerstvo zahraničních věcí České republiky
Loretánské náměstí 5
118 00 Praha 1
Česká republika

- (3) Program nazvaný Interoperabilita v železniční dopravě obsahuje tři podprogramy:
- Podprogram 1: ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy – Realizace projektu digitální mobilní radiové sítě GSM-R;
 - Podprogram 2: Implementace subsystému telematika - TSI telematické aplikace v nákladní dopravě;
 - Podprogram 3: Implementace subsystému kolejová vozidla – TSI hluk a TSI nákladní vozy.
- (4) Cílem režimu je podpořit železniční dopravu, včetně zlepšení životního prostředí, snížení počtu dopravních nehod, podpory a rozšíření veřejné dopravy a podpory inovace s přidanou hodnotou, a zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravní infrastruktury vůči ostatním druhům dopravy.

2.2. Potřeba železniční interoperability v České republice

- (5) Pokud jde o železniční interoperabilitu, byly přijaty směrnice Společenství, včetně směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému¹ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému², ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES³, která byla zapracována do českých právních předpisů⁴. Přijaté směrnice rozdělují železniční systém do řady podsystémů zahrnujících infrastrukturu a dopravní provoz se základními požadavky na konstrukční a provozní podmínky.
- (6) Povinností členských států Evropské unie je tyto konstrukční, výkonové a bezpečnostní parametry na vybraném okruhu železniční sítě garantovat. Lze proto tvrdit, že výsledkem provádění projektů v rámci tohoto programu je postupné provádění právních předpisů Společenství. Provádění interoperability, které vyžaduje vysoké náklady kapitálových investic, by bez finanční podpory Evropské unie a členského státu nebylo možné.

2.3. Příjemci

- (7) Příjemce podpory lze rozdělit do dvou kategorií:
- licencované podniky železniční dopravy, které mohou využít podprogramů 1, 2 a 3, například České dráhy a.s., VIAMONT a.s. OKD, Doprava UNIPETROL DOPRAVA a.s.

¹ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.

² Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

³ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114.

⁴ Směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES byly zrušeny s účinkem ode dne 19. července 2010 směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepřacované znění), Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

-Správa železniční dopravní cesty: **státní organizace založená na základě zákona hospodařící s majetkem státu**, jejíž povinností ze zákona je zajistit provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu ve veřejném zájmu. Tento subjekt obdrží 30 % finančních prostředků vyplacených v rámci navrhovaného podprogramu 2.

- (8) Jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti dopravců je vyloučena. Podle zákona o dráhách může jakýkoli dopravce požádat o přístup na železniční dopravní cestu v České republice, pokud je držitelem licence udělené členským státem Evropských společenství (viz § 34a zákona o dráhách). Dopravce také může podat žádost v rámci jakéhokoli podprogramu tohoto programu. Podpora může být zároveň poskytnuta dopravcům, kteří jsou držitelé tzv. osvědčení dopravce ve smyslu §34h zákona o dráhách.

2.4. Podrobný popis opatření a způsobilých nákladů

- (9) Opatření spočívají v:

- posílení interoperability českého železničního systému v souladu s dohodami a právními předpisy EU a/nebo jinými mezinárodními smlouvami;
- zavedení nových progresivních technologií umožňujících zvýšení bezpečnosti, rychlosti, plynulosti, spolehlivosti a optimalizaci řízení železniční dopravy při snížení provozních a udržovacích nákladů a zvýšení požadované propustnosti tratí;
- zajištění elektromagnetické kompatibility hnacích vozidel se zabezpečovacím zařízením, představující úpravu stávajícího zabezpečovacího zařízení, především kolejových obvodů, ve vztahu k bezproblémovému provozu elektrických trakčních vozidel s asynchronními motory, umožnění využití vybrané železniční sítě České republiky elektrickými trakčními vozidly zahraničních výrobců;
- minimalizace vlivu lidského činitele a jeho kontrola v rozhodovacích procesech moderními technickými prostředky (na bázi výpočetní techniky) s cílem zvýšení bezpečnosti provozu;
- zavádění provozně úspornějších systémů řízení železniční dopravy;
- zvýšení bezpečnosti provozu, zejména vytvářením jednotného telekomunikačního prostředí ve vazbě na železniční vysokokapacitní přenosovou síť;
- optimalizace využití železničních sítí v České republice;
- modernizace a rekonstrukce železniční infrastruktury;
- zavádění technologií pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení a řízení dopravy;
- zavádění nových technologií umožňujících zvýšení bezpečnosti, rychlosti, plynulosti a spolehlivosti dopravy, zlepšení parametrů dopravní cesty ve vazbě na rozšíření kombinované dopravy;

-zabezpečení základního reprodukčního procesu železniční infrastruktury; realizace projektů a dohod – TEN, TER, AGC, AGTC⁵ – zajišťujících technickou kompatibilitu evropských železnic a projekty určující parametry údržby a rozvoje dopravní cesty z mezinárodního hlediska:

-nahrazení zastaralých a méně spolehlivých prvků objektů železniční sítě s cílem snížení dopadů na životní prostředí a energetickou spotřebu.

- (10) Způsobilé výdaje musí být vynaloženy na předem stanovené účely a v rámci období stanoveného v rámcové smlouvě o financování projektu mezi zprostředkujícím subjektem a příjemcem a/nebo v rozhodnutí o poskytnutí dotace. České orgány potvrzují, že navržené opatření podpory neobsahuje prvky podpory výzkumu, vývoje a inovace ve smyslu příslušných rámců a předpisů Společenství.
- (11) Způsobilými náklady jsou výlučně projekty kapitálových investic související s dosažením interoperability železnic ve smyslu:
- (a) rozhodnutí Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – hluk transevropského konvenčního železničního systému⁶,
 - (b) rozhodnutí Komise 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému⁷,
 - (c) rozhodnutí Komise 2006/861/ES ze dne 28. července 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – nákladní vozy transevropského konvenčního železničního systému⁸,
 - (d) nařízení Komise (ES) č. 62/2006 ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě transevropského konvenčního železničního systému⁹.

2.5. Míra podpory

- (12) Maximální výše podpory pro příjemce dotace je v jednotlivých podprogramech stanovena na 50 % celkových způsobilých nákladů.

2.6. Kritéria hodnocení

- (13) Posuzovací kritéria při hodnocení projektových žádostí v rámci operačního programu „Doprava“ jsou:
- (14) Podprogram 1: ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy

⁵ TEN – Transevropské síť; TER – Transevropská železniční magistrála; AGC – Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách; AGTC – Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech.

⁶ Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s. 1.

⁷ Úř. věst. L 284, 16.10.2006, s. 1.

⁸ Úř. věst. L 344, 8.12.2006, s. 1.

⁹ Úř. věst. L 13, 18.1.2006, s. 1.

- Komplexní charakter projektu (počet vybavených vozidel; procentuální podíl vybavených vozidel s GSM-R z celkového počtu vozidel jezdících na trati TEN-T);
- nasazení vozidla (počet dní v provozu/počet dní v roce);
- ostatní kritéria (zkušenost žadatele s obdobnými projekty; finanční zajištění projektu).

(15) Podprogram 2: Implementace subsystému telematika – TSI telematické aplikace v nákladní dopravě

- Komplexní charakter projektu (počet provedených hlášení dle TSI-TAF; - procentuální podíl navýšení předávaných hlášení dle TSI-TAF; počet jízď vlaků schopných hlášení dle TAF-TSI za rok¹⁰);
- nasazení vozidla (úspora přepravního času v železniční nákladní dopravě na síti TEN-T);
- ostatní kritéria (zkušenost žadatele s obdobnými projekty; finanční zajištění projektu).

(16) Podprogram 3: Implementace subsystému kolejová vozidla – TSI hluk a TSI nákladní vozy

- Komplexní charakter projektu (počet vybavených vozidel; podíl vozidel provozovaných v souladu s TSI z celkového počtu vozidel jezdících na trati TEN-T);
- snížení hlukového zatížení (procentuální podíl snížení hlukového znečištění);
- nasazení vozidla (počet dní v provozu/počet dní v roce);
- ostatní kritéria (zkušenost žadatele s obdobnými projekty; finanční zajištění projektu).

2.7. Ostatní podmínky pro poskytování podpory

- (17) Podpora nemůže být poskytnuta dopravcům, kteří nemají vypořádány všechny závazky vůči státnímu rozpočtu (k 31. prosinci předchozího roku). Za závazky vůči státnímu rozpočtu se považují závazky vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, správě sociálního zabezpečení a celní správě.
- (18) Majetek pořízený se státní účastí nesmí být po dobu pěti let převeden příjemcem podpory na jiného majitele nebo dán za předmět zástavy, s výjimkou realizace nákupu vozidel formou splátkového prodeje; v těchto případech však jakékoli zajištění musí splňovat ostatní pravidla a podmínky programu. V případě realizace zástavního práva je dopravce povinen podporu vrátit. Výjimku tvoří dále případy, kdy dopravce majetkově převede drážní vozidla pořízená se státní podporou na nabyvatele, který bude nadále splňovat pravidla a podmínky programu.

¹⁰ Technické specifikace pro TAF se v současnosti vytvářejí.

- (19) Použití podpory je účelově vázáno a závazné parametry, termíny a podmínky čerpání jsou nedílnou součástí příslušného vydaného rozhodnutí.
- (20) Výběr dodavatele zakázky musí být proveden v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách v platném znění.
- (21) Podpora musí být vyčerpána v kalendářním roce, ve kterém byla přidělena, nejpozději do termínu stanoveného správcem programu.
- (22) Dotace podléhá zúčtování za příslušný rok v souladu s pokyny ministerstva financí pro zúčtování prostředků státního rozpočtu. Podpora je nepřevoditelná mezi podnikatelskými subjekty a nevyčerpaná podpora je nepřevoditelná do roku následujícího.
- (23) Na poskytnutí podpory není právní nárok.
- (24) Podporu nelze poskytnout subjektu, na který byl v okamžiku podání žádosti o podporu podán návrh na vyhlášení konkursu, soudně vyhlášena exekuce či se nachází v likvidaci.
- (25) Podpora na kapitálové investice nemůže být kumulována s jakoukoli další podporou z místních, regionálních či vnitrostátních projektů nebo projektů Společenství, jež se vztahují na tytéž způsobilé náklady.

2.8. Forma, doba trvání a rozpočet podpory

- (26) Formou podpory je přímá dotace.
- (27) Doba trvání opatření je 5 let (1. ledna 2009 až 31. ledna 2013). České orgány se zavázaly, že program zahájí až poté, co Komise přijme rozhodnutí.
- (28) Celkový finanční objem podpory představuje částku 1 mld. CZK (40 milionů EUR), z toho 85 % z Fondu soudržnosti a 15 % ze státního rozpočtu České republiky. Rozdělení na jednotlivé roky:
 - Rok 2009: 115 milionů CZK (4,6 milionu EUR);
 - Rok 2010: 150 milionů CZK (6 milionů EUR);
 - Rok 2011: 190 milionů CZK (7,6 milionu EUR);
 - Roky 2012–2013: 545 milionů CZK (21,8 milionu EUR).
- (29) Rozdělení podpory do oddělených podprogramů, vztahující se na celé dotčené období:
 - Podprogram 1: 475 milionů CZK (19 milionů EUR); 100 % podpory je určeno osobním a nákladním dopravcům.
 - Podprogram 2: 175 milionů CZK (7 milionů EUR); rozdělení podpory mezi Správu železniční dopravní cesty a dopravce v poměru přibližně 30:70.
 - Podprogram 3: 350 milionů CZK (14 milionů EUR); podpora je určena dopravcům.

3. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

3.1. Existence podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES

- (30) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES jsou podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem, nestanoví-li Smlouva jinak.
- (31) Státní prostředky: plánované opatření stanoví, že příjemci získají příspěvek od orgánů České republiky, z něhož 85 % by měl hradit Fond soudržnosti a 15 % státní rozpočet České republiky. Má se za to, že prostředky Fondu soudržnosti, které se převádějí do vnitrostátního rozpočtu a rozpočtu regionů, disponuje před jejich vyplacením příjemcům Česká republika. Kromě toho rozhodnutí českých orgánů spolufinancovat investice z vlastních rozpočtových zdrojů představuje převod státních prostředků. Komise proto dospěla k závěru, že opatření zahrnuje použití státních prostředků.
- (32) Selektivní hospodářská výhoda: opatření snižuje náklady, které by příjemci museli za normálních okolností nést. Kromě toho se opatření týká pouze železničního odvětví. Komise proto dospěla k závěru, že opatření upřednostňuje některé podniky.

Podniky železniční dopravy

- (33) Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy. Jestliže podpora poskytovaná členským státem posiluje postavení určitého podniku ve srovnání s jinými podniky, které si konkurují na trhu v rámci Společenství, musí se mít za to, že posledně jmenované podniky jsou touto podporou ovlivněny¹¹. Není dostačující, že příjemce podpory soutěží s jinými podniky na trzích, které jsou otevřené hospodářské soutěži¹². V tomto případě oznámené opatření posiluje postavení podniku, který je příjemcem podpory, ve srovnání s jinými podniky působícími v rámci trhu Společenství.
- (34) V tomto ohledu je skutečnost, že hospodářský sektor byl na úrovni Společenství liberalizován, prvkem, který může sloužit ke stanovení toho, zda má podpora reálný nebo potenciální vliv na hospodářskou soutěž a na obchod mezi členskými státy¹³. Ve skutečnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství¹⁴, liberalizovala mezinárodní železniční nákladní dopravu od 1. ledna 2006 a všechny ostatní služby železniční nákladní dopravy od 1. ledna 2007.

¹¹ Viz zejména věc 730/79 Philip Morris v. Komise [1980] Sb. rozh. s. 2671, bod 11; věc C-53/00 Ferring [2001] Sb. rozh. s. I-9067, bod 21 a věc C-372/97 Itálie v. Komise, [2004] Sb. rozh. s. I-3679, bod 44.

¹² Viz věc T-214/95 Het Vlaamse Gewest v. Komise [1998], Sb. rozh. s. II-717.

¹³ Viz věc C-409/00 Španělsko v. Komise [2003] Sb. rozh. s. I-1487, bod 75.

¹⁴ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.

- (35) Kromě toho není nutné, aby byl podnik, který je příjemcem podpory, zapojen do obchodu v rámci Společenství. Podpora, kterou členský stát podniku poskytne, může pomoci zachovat nebo zvýšit jeho činnost na domácím trhu, a v důsledku toho mají podniky usazené v jiných členských státech méně příležitostí proniknout na trh dotčeného členského státu¹⁵. Nadto může posílení podniku, který dosud do obchodu v rámci Společenství nebyl zapojen, dostat tento podnik do postavení, které mu umožní proniknout na trh jiného členského státu.
- (36) Komise proto dospěla k závěru, že předmětné opatření, pokud jde o podniky železniční dopravy, ovlivňuje obchod mezi členskými státy a narušuje hospodářskou soutěž.

Podniky železniční infrastruktury

- (37) Vystává však otázka, zda je obchod ovlivněn a hospodářská soutěž narušena do stejné míry, jako podnik železniční infrastruktury přímo těží z tohoto režimu. Komise upozorňuje, že Pokyny Společenství ke státní podpoře pro železniční podniky¹⁶ (dále jen „pokyny“) se touto otázkou nezabývají. Týkají se pouze podpory železničním podnikům¹⁷.
- (38) Na jedné straně by se dalo namítnout, že podniky železniční infrastruktury v současnosti neprovozují svou činnost mimo členské státy, kde jsou umístěny, a že právní předpisy Společenství nepožadují zpřístupnit poskytování služeb železniční infrastruktury.
- (39) Na druhé straně však železniční sítě různých evropských zemí mohou ve značné míře soutěžit, pokud jde o několik mezinárodních tras, zejména u nákladní dopravy, která není citlivá na dobu trvání přepravy. Nadto veřejné financování železniční infrastruktury může mít významný dopad na intermodální hospodářskou soutěž, jelikož může způsobit přesun dopravy z jiných druhů dopravy na železniční dopravu. Veřejné financování železniční infrastruktury může rovněž vyvolat nerovnoměrný příjem od správy infrastruktury, a může tudíž způsobit narušení hospodářské soutěže na sousedních, plně liberalizovaných trzích, kde správci infrastruktury (nebo další společnosti jejich skupin) mohou působit (například trh nákladní dopravy).
- (40) V tomto případě však není třeba o této otázce rozhodnout, jelikož jakákoli podpora v souvislosti s předmětným režimem by byla slučitelná se společným trhem.

Závěr týkající se existence podpory

- (41) Komise proto shledává, že oznámený režim podpory obsahuje podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES.

¹⁵ V této oblasti viz zejména věc C-310/99 Itálie v. Komise [2002] Sb. rozh. s. I-2289, bod 84.

¹⁶ Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13.

¹⁷ Viz bod 23 pokynů.

3.2. Právní základ posouzení

- (42) Komise se domnívá, že čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách¹⁸ lze v tomto případě považovat za právní základ pro slučitelnost.
- (43) Pokud jde o železniční dopravní podniky, toto ustanovení bylo dále objasněno v oddíle 6 pokynů.

3.3. Slučitelnost podpory

- (44) Pokud jde o podniky železniční dopravy, Komise upozorňuje, že podmínky pro slučitelnost „podpory interoperability“ podle pokynů jsou splněny. zejména:

- způsobilé náklady plně odpovídají nákladům uvedeným v bodě 106 pokynů;
- výše podpory je omezena na 50 % způsobilých nákladů v souladu s bodem 107 písm. c) pokynů;
- doba trvání programu je omezena na 5 let podle bodu 97 pokynů.
- důsledkem podpory bude stimulace přechodu z jiných druhů dopravy na dopravu železniční, přičemž jedním ze základních cílů navrženého opatření je posílení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči silniční dopravě. Komise připomíná, že žádný železniční systém nemůže být plně konkurenceschopný, dokud nebudou nejprve vyřešeny všechny záležitosti související s odstraněním technických omezení obchodu po železnici a se zajištěním železniční interoperability¹⁹. Podporou se přitom alespoň částečně sníží dodatečné náklady, jež musí železniční doprava ve snaze o zajištění interoperabilních systémů nést. Zavedení interoperabilních kritérií bude mít navíc přímý dopad na skutečnou liberalizaci železničního trhu, které někdy brání technické a provozní překážky spočívající v nekompatibilních železničních sítích. Stávající překážky fungují ve prospěch železničních dopravců usazených na území České republiky a brání vstupu nových provozovatelů na trh. Utvoří se spravedlivější podmínky na dopravním trhu pro všechny druhy dopravy a podpoří se konkurenceschopnost železniční dopravy vůči dopravě silniční, což představuje jeden z hlavních dlouhodobých cílů Evropské komise v oblasti dopravy²⁰. Technická a

¹⁸ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1.

¹⁹ Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout.“ KOM(2001) 370, 12.9.2001, s. 30.

²⁰ Viz zejména body odůvodnění 2 a 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepřacované znění) „ 2) S cílem umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a regionálním a místním orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic je na místě zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím, přičemž musí být prováděna všechna opatření, která se mohou ukázat nezbytnými v oblasti technické normalizace, jak je uvedeno v článku 155 Smlouvy.“ „5) Obchodní provoz vlaků v celé železniční síti vyžaduje zejména dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a vozidel, a také účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků. Na této kompatibilitě a propojenosti závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady, a tím zejména interoperabilita železničního systému.“

provozní propojenost železničních sítí v České republice a v sousedních zemích navíc představuje nezbytnou podmínku pro dosažení potenciálu růstu v kategorii dopravy na dlouhé vzdálenosti²¹. Z toho vyplývá, že důsledkem podpory bude stimulace přechodu z jiných druhů dopravy na dopravu železniční podporou hospodářské soutěže a snížení cen požadovaných od cestujícího nebo zasilatele ve smyslu bodu 110 pokynů.

- (45) Komise se domnívá, že v rozsahu, v jakém by měla být považována za státní podporu podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES²², by opatření podprogramu 2 pro Správu železniční dopravní cesty byla slučitelná s čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení 1107/70 s ohledem na povahu způsobitelných nákladů, míru podpory, dobu trvání programu a jeho účinek na přechod z jiných druhů dopravy na dopravu železniční.
- (46) Kromě toho Komise nedávno připomněla²³, že je zapotřebí zvýšit investice do infrastruktury, zejména do způsobů dopravy, které nezatěžují životní prostředí, jež jsou součástí transevropské sítě (TEN) a vysokorychlostních sítí IKT. Takovéto zrychlení investic do infrastruktury nejen zmírní dopad krize na stavebnictví, u něhož dochází ve většině členských zemí k prudkému poklesu, ale zároveň posílí dlouhodobě udržitelný růstový potenciál Evropy.
- (47) Komise upozorňuje na to, že železniční infrastruktura České republiky je spravována jedinou státní organizací založenou na základě zákona hospodařící s majetkem státu, jejíž povinností ze zákona je zajistit provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu ve veřejném zájmu. V České republice není za správu železniční infrastruktury odpovědný žádný jiný orgán. Kromě toho žádné právní předpisy Společenství nepožadují zpřístupnit poskytování služeb železniční infrastruktury. Za těchto okolností může být hospodářská soutěž v oblasti provozování této železniční infrastruktury ovlivněna jen v omezené míře.
- (48) Komise se domnívá, že podpora je slučitelná s čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1107/70.

²¹ Viz zejména body odůvodnění 7 a 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepracované znění) „7) Vnitrostátní předpisy a vnitřní řády železničních společností a technické specifikace uplatňované železničními společnostmi vykazují velké rozdíly, neboť obsahují technické zvláštnosti příznačné pro průmysl v jednotlivých zemích a předepisují určité rozměry, zařízení a zvláštní vlastnosti. Tento stav brání zejména tomu, aby vlaky byly běžně schopné jízdy po celém území Společenství.“ „8) Tento stav v průběhu několika let vytvořil velmi těsné vazby mezi vnitrostátním železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi v jednotlivých zemích na úkor skutečného otevření trhů. V zájmu posílení konkurenceschopnosti tohoto průmyslu na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný.“

²² Rozhodnutí Komise ze dne 17. června 2008 N 209/08 Nizozemsko, Oosterhout-projekt výstavby Zwaaiikom, Úř. věst. C 250, 2.10.2008, s. 3, odst. 49 a 50; rozhodnutí Komise ze dne 19. července 2006, C 35/2005 Appingendam, Úř. věst. L 86, 27.3.2007, s. 1, odst. 33 a 34; rozhodnutí Komise ze dne 7. června 2006, N 478/2004, Irsko CIE, Úř. věst. C 209, 31.8.2006, s. 8, odst. 26; rozhodnutí Komise ze dne 17. července 2002, N 356/2002, UK Network Rail, Úř. věst. C 232, 28.9.2002, s. 2, odst. 70.

²³ Sdělení „Plán evropské hospodářské obnovy“, KOM (2008) 800 v konečném znění, 26.11.2008.

4. ZÁVĚR

- (49) Komise proto rozhodla, že nebude vznášet námitku ohledně této podpory a že podpora je slučitelná s čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 1107/70.

Pokud by tento dopis obsahoval skutečnosti důvěrné povahy, které nesmějí být sděleny třetím stranám, informujte o tom prosím Komisi do patnácti pracovních dnů ode dne obdržení tohoto dopisu. Neobdrží-li Komise v této lhůtě odůvodněnou žádost, bude to považovat za Váš souhlas se zpřístupněním tohoto dopisu třetím stranám a se zveřejněním dopisu v plném a jazykově závazném znění na této internetové stránce: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm.

Žádost zašlete doporučeně nebo faxem na adresu Evropské komise, generálního ředitelství pro energetiku a dopravu:

European Commission
Directorate-General for Energy & Transport
Directorate A
B-1049 Brussels
Fax N : +32 (0) 2 2964104

S úctou

Za Komisi

Antonio Tajani
místopředseda Evropské komise