ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2018/1040

ze dne 16. června 2017

o státní podpoře SA.32544 (2011/C) poskytnuté Řeckem ve prospěch řecké železniční skupiny TRAINOSE S.A.

(oznámeno pod číslem C(2017) 4047)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 9. února 2011 Řecko oznámilo Komisi určitá opatření ve prospěch řecké železniční skupiny – TRAINOSE S.A. (dále jen „TRAINOSE“).

(2) Dopisy ze dne 23. března 2011 a 5. července 2011 si Komise vyžádala další informace k oznámeným opatřením, které Řecko poskytlo dopisy ze dne 6. května 2011 a 5. října 2011.

(3) Dopisem ze dne 13. července 2011 informovala Komise Řecko, že se s ohledem na oznámená opatření rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“) (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) ([1]). Řecko podalo připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 13. září 2011. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k rozhodnutí o zahájení řízení podaly své připomínky.

(4) Dopisy ze dne 21. prosince 2011, 14. února 2012, 16. března 2012, 23. března 2012, 11. června 2012, 25. října 2012, 7. února 2013, 12. března 2013, 24. července 2015, 28. ledna 2016, 21. dubna 2016, 10. října 2016 a 13. února 2017 si Komise od Řecka vyžádala další informace.

(5) Řecko poskytlo Komisi další informace dopisy ze dne 5. října 2011, 20. ledna 2012, 14. května 2012, 4. července 2012, 26. března 2013, 26. srpna 2015, 15. února 2016, 10. března 2016, 23. května 2016, 2. prosince 2016, 5. prosince 2016, 9. prosince 2016, 31. ledna 2017 a 27. března 2017.

(6) Dopisem ze dne 1. července 2013 Řecko oznámilo Komisi, že se rozhodlo vzít zpět opatření týkající se převodu vlastnictví pěti terminálů z řecké železniční společnosti (*Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος*, Ο.Σ.Ε; dále jen „OSE“) na společnost TRAINOSE (opatření č. 6 popsané v oddíle 3.6). Dopisem ze dne 9. prosince 2016 Řecko oznámilo Komisi skutečnost, že se rozhodlo vzít zpět opatření týkající se druhé tranše navýšení vlastního kapitálu o 65 milionů EUR ve prospěch společnosti TRAINOSE (opatření č. 2 popsané v oddíle 3.2).

(7) Dopisem ze dne 2. prosince 2016 souhlasilo Řecko výjimečně s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato pouze v angličtině.

([1]) Úř. věst. C 272, 15.9.2011, s. 7.

2. SOUVISLOSTI OPATŘENÍ

(8) Příjemcem opatření je společnost TRAINOSE, zavedený řecký železniční podnik v oblasti osobní a nákladní dopravy, jehož 100 % vlastníkem je stát.

(9) Společnost TRAINOSE byla založena v roce 2005 jako dceřiný podnik společnosti OSE. V prosinci 2008 se společnost TRAINOSE stala samostatným právním subjektem, zcela nezávislým na společnosti OSE.

(10) Společnost TRAINOSE je jediným poskytovatelem služeb železniční dopravy v Řecku. Poskytuje také služby mezinárodní autokarové dopravy.

(11) V roce 2008 se finanční situace společnosti TRAINOSE trvale zhoršila. Společnost TRAINOSE byla zasažena hospodářskou situací v Řecku a zažila významná narušení odvětví, například pokles poptávky po službách železniční dopravy, a to osobní i nákladní, z důvodu ukončení činnosti určitých podniků a neschopnosti určitých podniků platit své účty. V letech 2008 až 2012 dosáhl pokles osobní dopravy vyjádřený v osobokilometrech 49 % a pokles nákladní dopravy vyjádřený v tunokilometrech celých 64 %. Tato situace vedla ke snížení provozních výnosů společnosti TRAINOSE.

(12) V období 2008 až 2012 vykazovala společnost TRAINOSE záporný hospodářský výsledek před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací (EBITDA). Dále vykazovala zápornou hodnotu vlastního kapitálu a její dluh narůstal až do konce roku 2013, jak shrnuje níže uvedená tabulka 1. Ačkoli společnost splňovala podmínky pro zrušení podle řeckých právních předpisů přinejmenším od roku 2008, stát jakožto jediný vlastník se rozhodl ke zrušení společnosti TRAINOSE nepřistoupit.

Tabulka 1

Přehled klíčových finančních ukazatelů společnosti TRAINOSE v období 2008– 2015

(milion EUR)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Obrat	108,0	98,7	102,7	84,6	82,9	75,7	77,9	68,7
EBITDA ([1])	– 233,0	– 231,5	– 187,5	– 33,5	– 0,25	1,1	0,1	1,6
Úroky	0,05	0,05	0,1	0,09	0,1	0,2	0,1	0,1
EBT	– 232,2	– 231,1	– 187,3	– 33,6	– 0,3	1,95	1,5	2,8
Kumulované ztráty	424,5	655,6	842,9	876,5	876,2	874,2	873,1	870,6
Základní kapitál	153,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0
Vlastní kapitál	– 271,5	– 442,6	– 629,9	– 663,4	– 663,2	– 661,2	– 660,0	– 657,6
Dluh	375,6	566,6	779,9	828,7	861,4	882,6	792,0	789,5
Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu	– 1,38	– 1,28	– 1,23	– 1,25	– 1,29	– 1,33	– 1,2	– 1,2

([1]) EBITDA znamená hospodářský výsledek před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací; EBT znamená hospodářský výsledek před zdaněním.

(13) Za účelem získání finanční pomoci v podobě úvěrů od EU a MMF podepsalo Řecko dne 3. května 2010 memorandum o porozumění ([1]) s Evropskou komisí, Evropskou centrální bankou a Mezinárodním měnovým fondem (dále jen „trojka“). Memorandum o porozumění vyžadovalo privatizaci společnosti TRAINOSE od roku 2010 ([2]).

([1]) Memorandum o porozumění o zvláštních podmínkách hospodářské politiky, 3. května 2010.
([2]) Podle počátečního harmonogramu bylo zahájení nabídkového řízení pro společnost Trainose naplánováno na čtvrté čtvrtletí roku 2012 a její majetek byl převeden do řeckého privatizačního fondu.

(14) Program makroekonomického oživení Řecka tvoří opatření podrobně uvedená v memorandu o porozumění, kterými je podmíněna finanční pomoc z EU a MMF, tj. reformy, které se Řecko zavázalo provést v rámci řešení svých hospodářských problémů. Program makroekonomického oživení určil, že společnost TRAINOSE potřebuje restrukturalizaci z důvodu své systémové důležitosti pro řecké hospodářství. Od roku 2010 je společnost TRAINOSE součástí řeckého programu privatizace ([1]), k jehož provádění se zavázal Fond pro správu majetku Řecké republiky (Hellenic Republic Asset Development Fund S.A, dále jen „HRADF") ([2]), jehož 100 % vlastníkem je řecký stát.

(15) Dne 18. ledna 2013 se Řecko rozhodlo přistoupit k privatizaci společnosti TRAINOSE prodejem akcií představujících 100 % základního kapitálu společnosti ([3]). Dne 5. dubna 2013 Řecko převedlo všechny akcie společnosti TRAINOSE na fond HRADF. Dne 28. června 2013 správní rada fondu HRADF schválila postup, časový rozvrh a podmínky prodeje 100 % podílu ve společnosti TRAINOSE investorovi, který měl být vybrán ve veřejném nabídkovém řízení. Fond HRADF poté zveřejnil privatizační nabídku týkající se společnosti TRAINOSE ([4]). Ačkoli vyjádření zájmu o společnost TRAINOSE předložili tři investoři, žádný z nich nepředložil závaznou nabídku.

(16) Proces privatizace byl znovu zahájen v lednu 2016. Dne 26. července 2016 Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. (dále jen „TRENITALIA"), státní holdingová společnost, která spravuje infrastrukturu a přepravní služby v italské železniční síti, předložila závaznou nabídku týkající se společnosti TRAINOSE. Cena dohodnutá za privatizaci společnosti TRAINOSE činí 45 milionů EUR. Kupní smlouvu podepsaly fond HRADF a společnost TRENITALIA dne 18. ledna 2017 a očekává se, že transakce bude dokončena po přijetí tohoto rozhodnutí.

3. POPIS OPATŘENÍ A DŮVODY PRO ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

(17) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise určila níže uvedená opatření, která mohou představovat státní podporu ve prospěch společnosti TRAINOSE:

a) opatření č. 1: zrušení dluhu;

b) opatření č. 2: navýšení vlastního kapitálu;

c) opatření č. 3: roční granty ve prospěch společnosti TRAINOSE za období 2011–2013;

d) opatření č. 4: převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru;

e) opatření č. 5: dohody o úrovni služeb mezi společnostmi TRAINOSE a OSE;

f) opatření č. 6: převod nákladních terminálů ze společnosti OSE na společnost TRAINOSE.

3.1. Opatření č. 1: zrušení dluhu

(18) Řecko předpokládá zrušení dluhu až do výše 748,6 milionu EUR vůči společnosti OSE vztahujícího se k poplatkům za infrastrukturu, poskytování a údržbě kolejových vozidel a jiným službám, který společnost TRAINOSE vytvořila za období 2007–2010, jak uvádí tabulka 2. Zrušení dluhu zatím nebylo provedeno a podléhá schválení Komisí.

Tabulka 2

Vývoj dluhů společnosti TRAINOSE vůči společnosti OSE v období 2007–2010 ([1])

(milion EUR)

Rok	Vzniklý dluh	Celkový dluh
2007	120,9	120,9
2008	212,6	333,5

([1]) Program privatizace je stanoven v tabulce II kapitoly B zákona č. 3985/2011 o střednědobém rámci fiskální strategie pro období 2012–2015. Prohlášení o záměru, memorandum o hospodářské a finanční politice a technické memorandum o porozumění ze dne 8. prosince 2010, viz internetové stránky (https://www.imf.org/external/np/loi/2010/grc/120810.pdf).

([2]) Fond HRADF byl zřízen v souladu se zákonem č. 3986/2011 o naléhavých opatřeních pro provádění střednědobého rámce fiskální strategie pro období 2012–2015, řecký vládní věstník A'152/1.7.2011.

([3]) Rozhodnutí Mezirezortního výboru pro restrukturalizaci a privatizaci majetku (dále jen „ICARP") č. 226 ze dne 18. ledna 2013.

([4]) Rozhodnutí výboru ICARP č. 232 ze dne 5. dubna 2013 (řecký vládní věstník B'803/5.4.2013).

(milion EUR)

Rok	Vzniklý dluh	Celkový dluh
2009	206,0	539,5
2010	209,1	748,0

([1]) Podání Řecka ze dne 27. března 2017, s. 1.

(19) V rozhodnutí o zahájení řízení měla Komise za to, že zrušení dluhu by představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy a vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti uvedené podpory s vnitřním trhem. Komise zejména vyjádřila pochybnosti, zda lze zrušení dluhů společnosti TRAINOSE vůči společnosti OSE považovat za kompenzaci ve prospěch společnosti TRAINOSE za plnění závazku veřejné služby, pokud neexistuje žádná pověřovací listina a výše kompenzace nebyla stanovena předem.

3.2. **Opatření č. 2: navýšení vlastního kapitálu**

(20) V roce 2009 Řecko navýšilo vlastní kapitál společnosti TRAINOSE o 60 milionů EUR.

(21) Řecko informovalo Komisi, že původně plánovaná druhá tranše navýšení kapitálu o 65 milionů EUR nebyla a nebude provedena, a je třeba ji tedy považovat za vzatou zpět.

(22) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda by v roce 2009 subjekt v tržním hospodářství do společnosti TRAINOSE vzhledem k její obtížné finanční situaci vložil kapitál. Komise tedy měla za to, že navýšení vlastního kapitálu by představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy a vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti uvedené podpory s vnitřním trhem.

3.3. **Opatření č. 3: roční granty ve prospěch společnosti TRAINOSE za období 2011–2013**

(23) Podle ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([1]) byly roční granty ve prospěch společnosti TRAINOSE za poskytování služeb v přepravě cestujících omezeny na 50 milionů EUR v průběhu let 2011 až 2013.

(24) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise pro nedostatek informací vyjádřila pochybnosti, že by údajná kompenzace za závazek veřejné služby v podobě ročních grantů mohla představovat nepatřičnou hospodářskou výhodu ve prospěch společnosti TRAINOSE. Komise tedy dospěla k předběžnému závěru, že roční granty pro společnost TRAINOSE za období 2011–2013 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy a vyjádřila pochybnosti ohledně slučitelnosti uvedené podpory s vnitřním trhem.

3.4. **Opatření č. 4: převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru**

(25) Během období 2011 až 2013 bylo 593 zaměstnanců společnosti TRAINOSE převedeno k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru, například veřejné nemocnice, ministerstva, regionální orgány a obce, univerzity, fondy sociálního pojištění a penzijní fondy a muzea. Mzdy a výhody zaměstnanců, kteří zůstali ve společnosti TRAINOSE, se snížily.

(26) V rozhodnutí o zahájení řízení měla Komise za to, že Řecko neprokázalo existenci strukturální nevýhody zaměstnávání dotyčných zaměstnanců. Komise tedy měla za to, že převod uvedených zaměstnanců představuje státní podporu a vyjádřila pochybnosti, zda lze tuto podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

3.5. **Opatření č. 5: dohody o úrovni služeb mezi společnostmi TRAINOSE a OSE**

(27) V návaznosti na doporučení trojky formalizovat obchodní vztahy mezi společnostmi TRAINOSE a OSE uzavřela společnost TRAINOSE se společností OSE řadu dohod o úrovni služeb, které se týkaly: a) zajišťování údržby kolejových vozidel; b) leasingu kolejových vozidel; c) odborné přípravy zaměstnanců; d) pronájmu kanceláří a e) pronájmu autokarů.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

(28) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda dohody o úrovni služeb mezi společnostmi TRAINOSE a OSE byly uzavřeny za tržních podmínek a zda by podpora byla slučitelná s vnitřním trhem.

3.5.1. *Dohoda o úrovni služeb týkající se zajišťování údržby kolejových vozidel*

(29) Podle dohody o úrovni služeb týkající se zajišťování údržby kolejových vozidel uzavřené mezi společnostmi OSE a TRAINOSE dne […] (*) byly orientační náklady na služby údržby stanoveny ve výši [0–50] milionů EUR ročně. Účtovaná cena byla stanovena při zohlednění nákladů na materiál a náhradní díly, nákladů na pracovníky údržby a příslušných administrativních nákladů. Doba trvání této dohody o úrovni služeb činila dva roky a mohla být prodloužena o další rok. Fakturace byla měsíční (pokud by to nebylo možné, pak dvakrát ročně). Předpokládalo se zúčtování na konci každého roku. Dohoda o úrovni služeb zahrnovala ustanovení proti oběma stranám týkající se pozdní dodávky kolejových vozidel a údržby, jakož i ustanovení proti společnosti TRAINOSE pro případ pozdních plateb.

(30) Řecko konstatovalo, že roční mzda pracovníků údržby společnosti OSE ([25 000–50 000] EUR) je obdobná jako mzda zaměstnanců společnosti AMEL (společnost Attico Metro zabývající se výstavbou a rozvojem metra).

(31) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda srovnání nákladů na údržbu společnosti OSE s plnými náklady společnosti AMEL, a nikoli pouze s náklady na pracovníky údržby společnosti AMEL, je relevantní.

3.5.2. *Dohoda o úrovni služeb týkající se leasingu kolejových vozidel*

(32) Podle dohody o úrovni služeb týkající se leasingu kolejových vozidel uzavřené mezi společnostmi OSE a TRAINOSE dne […] byly orientační náklady společnosti TRAINOSE stanoveny ve výši [0–50] milionů EUR ročně. Dohoda o úrovni služeb přihlížela k ročním odpisům pronajatých kolejových vozidel a k finančním nákladům na tato kolejová vozidla (tj. úroky z úvěru na pořízení kolejových vozidel). Fakturace byla měsíční (pokud by to nebylo možné, pak dvakrát ročně) a na konci každého roku bylo provedeno zúčtování. Doba trvání dohody o úrovni služeb se společností OSE činila dva roky, s možností prodloužení o další rok.

(33) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda je tento leasing v souladu s tržními podmínkami, neboť příslušný vzorec pro výpočet zahrnoval nevysvětlenou amortizační sazbu 2/3.

3.5.3. *Dohoda o úrovni služeb týkající se odborné přípravy zaměstnanců*

(34) Podle dohody o úrovni služeb týkající se odborné přípravy zaměstnanců […] poskytovala společnost OSE společnosti TRAINOSE technickou a odbornou přípravu zaměstnanců v oblasti provozu a bezpečnosti (např. odborná příprava a vydávání osvědčení pro práci na elektrifikovaných železničních sítích). Orientační náklady společnosti TRAINOSE na tyto služby byly stanoveny ve výši [0–5] milionů EUR ročně. Poplatek vycházel z celkového počtu hodin uskutečněné odborné přípravy a počtu účastnících se zaměstnanců se sazbou [0–30] EUR za hodinu pro skupiny více než patnácti osob, [20–40] EUR za hodinu pro skupiny deseti a patnácti osob a [20–40] EUR za hodinu pro skupiny pěti až devíti osob. Odborná příprava byla poskytována v prostorách společnosti OSE a *in situ* na železniční síti. Poplatky za odbornou přípravu zahrnovaly odměny školitelů, náklady na školicí materiál, zařízení, prostory a všechny související daně a poplatky. Doba trvání dohody o úrovni služeb činila dva roky, s možností prodloužení o další rok.

(35) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda předložené poplatky za odbornou přípravu odrážely tržní poplatky, neboť Řecko neposkytlo podrobné informace týkající se obdobné odborné přípravy jiných poskytovatelů.

3.5.4. *Dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu kanceláří*

(36) Podle dohody o úrovni služeb mezi společností GAIAOSE (do roku 2013 dceřiný realitní podnik společnosti OSE) a TRAINOSE ze dne […] si společnost TRAINOSE pronajímala kanceláře o rozloze [0–5 000] m^2 za cenu [0–50 000] EUR měsíčně ([0–15] EUR/m^2) na dobu [0–5] let. Výše nájemného každoročně podléhala změnám indexu spotřebitelských cen. Společnost TRAINOSE musela složit kauci ve výši dvou měsíčních nájmů ([0–50] EUR za první rok a její výše podléhala každoročně změnám). Všechny daně, poplatky a výdaje související s nájmem (elektřina, náklady na údržbu atd.) hradila společnost TRAINOSE.

(37) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda bylo měsíční nájemné účtované společnosti TRAINOSE v souladu s tržními podmínkami, neboť je podle všeho vypočítala sama společnost TRAINOSE, a nikoli nezávislý odhadce.

(*) Důvěrné informace.

3.5.5. *Dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu autokarů*

(38) Podle dohody o úrovni služeb týkající se pronájmu autokarů uzavřené mezi společnostmi OSE a TRAINOSE dne […] si společnost TRAINOSE pronajímala [20–50] autokarů, [0–10] autocisteren, [10–25] nákladních vozů a [0–10] osobních automobilů na dobu [0–5] let, s možností prodloužení o další rok. Náklady společnosti TRAINOSE na pronájem autokarů byly stanoveny ve výši [0–5] milionů EUR ročně. Výše nájemného vycházela z hodnoty vozidel ke dni […] […], snížené o [5–10] % ročně z titulu odpisů. Společnost TRAINOSE hradila silniční daň a rovněž výdaje na údržbu a pojištění.

(39) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda roční náklady na pronájem byly v souladu s tržními podmínkami, neboť vycházely ze současné hodnoty vozidel, přestože by měly vycházet spíše z nabídky tohoto majetku a poptávky po tomto majetku.

3.6. **Opatření č. 6: převod nákladních terminálů ze společnosti OSE na společnost TRAINOSE**

(40) Řecko původně počítalo s převodem pěti terminálů ve vlastnictví společnosti OSE na společnost TRAINOSE. Dopisem ze dne 1. července 2013 informovalo Řecko Komisi, že toto opatření vzalo zpět.

3.7. **Slučitelnost podpory**

(41) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda lze s ohledem na neúplné informace o pověřovacích listinách a metodice kompenzace považovat opatření č. 1 a č. 3 za slučitelná s vnitřním trhem podle nařízení (ES) č. 1370/2007.

(42) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise také posuzovala slučitelnost opatření s vnitřním trhem podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích ([1]) (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“). Komise zejména vyjádřila pochybnosti, zda navrhovaný plán restrukturalizace společnosti TRAINOSE vycházel z realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku a zda by v přiměřené lhůtě obnovil dlouhodobou životaschopnost společnosti TRAINOSE. Komise také zpochybnila, zda by navrhovaná kompenzační opatření dostatečně kompenzovala narušení hospodářské soutěže vyvolané podporou na restrukturalizaci. Kromě toho Komise vyjádřila pochybnosti, zda by společnost TRAINOSE byla schopna na svou restrukturalizaci poskytnout významný příspěvek z vlastních zdrojů. Pro nedostatek informací navíc Komise nebyla schopna posoudit, zda bylo splněno kritérium „jednou a dost“.

(43) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise oznámila, že prozkoumá, zda oznámená opatření mohou být považována za slučitelnou podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy. Komise podotkla, že železniční doprava může představovat zásadní službu pro fungování hospodářství členského státu a že přerušení železniční dopravy může vyvolat systémový řetězový efekt na celé hospodářství, zejména z důvodu přerušení dodavatelského řetězce. Komise zdůraznila, že tyto dopady by mohly být zvlášť tvrdé v zemích, které procházejí makroekonomickou restrukturalizací. Pro nedostatek informací však nebyla Komise schopna určit, zda by podpora mohla přispět k nápravě vážné poruchy v hospodářství Řecka. Komise proto vyzvala Řecko a zúčastněné strany, aby předložily jakékoli relevantní informace v tomto ohledu.

4. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(44) Po zveřejnění rozhodnutí o zahájení řízení v *Úředním věstníku Evropské unie* nepodala připomínky žádná zúčastněná strana.

5. **PŘIPOMÍNKY ŘECKA**

(45) Řecko argumentovalo, že opatření ve prospěch společnosti TRAINOSE vedla k reorganizaci společnosti a obecně řeckého železničního odvětví, což byly v obou případech závazky Řecka vůči trojce přijaté mimo jiné v memorandu o porozumění ze dne 3. května 2010. Mimoto je železniční odvětví klíčovým odvětvím řeckého hospodářství z důvodu zaměstnanosti, kterou udržuje, i své úlohy v dodavatelském řetězci v Řecku.

([1]) Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

(46) Řecko tvrdilo, že opatření popsaná v rozhodnutí o zahájení řízení nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Pokud by Komise dospěla k závěru, že uvedená opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, zcela nebo částečně, pak by podpora měla být považována za slučitelnou se Smlouvou.

(47) Ve své odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení Řecko poskytlo další vyjasnění týkající se opatření popsaných v oddíle 3 a jejich slučitelnosti.

5.1. **Opatření č. 1: zrušení dluhu**

(48) Dopisem ze dne 23. března 2017 Řecko vyjasnilo, že neuhrazené dluhy, jejichž zrušení se plánuje, dosahují výše 748,6 milionu EUR (viz tabulka 2).

(49) Zrušení nahromaděných dluhů by mělo společnosti TRAINOSE kompenzovat neziskový provoz 26 tras pro přepravu cestujících jako důsledek závazků v oblasti služeb a tarifů, které představují závazky v oblasti služeb a tarifů stanovené řeckými právními předpisy ([1]). Podle Řecka stát nikdy nedodržel své přísliby, že bude společnosti TRAINOSE kompenzovat ztráty vyplývající z plnění těchto závazků v oblasti služeb a tarifů.

(50) Zrušení těchto dluhů údajně neposkytne společnosti TRAINOSE žádnou nepatřičnou hospodářskou výhodu, neboť společnost by si podle řeckého práva ([2]) mohla tuto kompenzaci nárokovat jako náhradu škody. K soudnímu řešení však nebylo přistoupeno, neboť by to mohlo zpozdit restrukturalizaci společnosti TRAINOSE. Řecko se tedy domnívá, že jak stanovil Soudní dvůr mimo jiné v rozsudku ve věci Asteris ([3]) a jak rozhodla Komise ve věci týkající se vyvlastnění německých zemědělců ([4]), náhrada škody vzniklé v důsledku konání/nekonání přičitatelného státu nepředstavuje státní podporu.

(51) Řecko uvedlo, že ačkoli byla kompenzace určena *ex post*, byla vypočtena způsobem zajišťujícím, že se maximálně blížila hodnotě, která by byla vypočtena *ex ante*, a dosažený výsledek se blížil odhadu zahrnutému do podnikatelského plánu společnosti TRAINOSE pro rok 2007 na základě údajů za rok 2005.

(52) Základem výpočtu byly ztráty, které by společnosti TRAINOSE vznikly, pokud by provozovala celou síť po provedení plánu restrukturalizace, tj. bez jakékoli předchozí neefektivity. Jinými slovy kompenzace za závazek veřejné služby stanovená *ex post* nebyla vypočtena na základě ztrát společnosti TRAINOSE v roce 2010, ale na základě ztrát restrukturalizované společnosti TRAINOSE, tj. správně řízené společnosti vybavené přiměřenými dopravními prostředky, která by byla schopna splnit nezbytné závazky veřejné služby. Řecko tedy uvedlo, že neexistuje riziko internalizace předchozí neefektivity a že kompenzace nepřekračuje částku nezbytnou k pokrytí všech vzniklých nákladů mínus všechny odpovídající příjmy a bez zahrnutí přiměřeného zisku, na který by společnost TRAINOSE měla nárok.

5.2. **Opatření č. 2: navýšení vlastního kapitálu**

(53) Řecko zopakovalo, že navýšení vlastního kapitálu o 60 milionů EUR uskutečněné v roce 2009 nezahrnovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, neboť toto opatření bylo v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství. Druhá tranše navýšení vlastního kapitálu o 65 milionů EUR nebyla provedena a je třeba ji považovat za vzatou zpět.

(54) Na základě informací, které byly dostupné v době navýšení vlastního kapitálu, a s přihlédnutím k tomu, že již v roce 2009 se plánovala restrukturalizace společnosti TRAINOSE s ohledem na její privatizaci, Řecko zdůraznilo, že očekávalo přijatelnou návratnost vloženého kapitálu v přiměřené lhůtě.

(55) Rozhodnutí navýšit vlastní kapitál bylo motivováno těmito úvahami:

a) snaha vyhnout se úpadku jediného subjektu (jehož 100 % vlastníkem je stát) poskytujícího služby železniční dopravy v Řecku a zajistit jeho dlouhodobou ziskovost;

([1]) Řecký zákon č. 674/1970, řecké královské nařízení č. 404/1972, řecké legislativní nařízení č. 1300/1972 a řecký zákon č. 2671/1998 (řecký vládní věstník A'289/28.12.1998).
([2]) Podání Řecka ze dne 27. března 2017, s. 1.
([3]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 27. září 1988, Asteris a další v. Řecko a EHS, spojené věci 106/87 až 120/87, ECLI:EU:C:1988:457, body 24–25.
([4]) Rozhodnutí Komise 1999/268/ES (Úř. věst. L 107, 24.4.1999, s. 21).

b) vyhlídky na privatizaci společnosti, a tedy dosažení nejvyšší možné návratnosti z této transakce;

c) snaha vyhnout se ukončení různých obchodních činností správce infrastruktury OSE, jehož 100 % vlastníkem je rovněž stát.

(56) Řecko tvrdilo, že tyto úvahy byly v souladu s judikaturou evropských soudů, podle níž by bylo přijatelné přihlédnout také k nepřímému hmotnému prospěchu, jako je snaha chránit image skupiny nebo přeorientovat její činnosti ([1]).

(57) Jedinou alternativní možností byla likvidace společnosti TRAINOSE, která by měla katastrofální důsledky pro stát jakožto jejího jediného akcionáře i pro řecké hospodářství. Jelikož společnost TRAINOSE neměla žádný významný majetek, který by kapitálové investiční společnosti umožnil získat zpět jakoukoli část svého investovaného kapitálu, řecký stát by o svou investici do společnosti přišel. Kromě toho by Řecko přišlo o svého jediného provozovatele železniční dopravy a ohrozilo by také správce železniční infrastruktury OSE.

(58) Řecko tvrdilo, že jakožto *stávající akcionář* by mohlo při navyšování své stávající investice akceptovat dočasně nižší návratnost. Veřejný orgán, který ovládá podnik nebo skupinu podniků, by byl méně motivovaný čistě krátkodobými úvahami o zisku.

5.3. **Opatření č. 3: roční granty ve prospěch společnosti TRAINOSE za období 2011–2013**

(59) Řecko vyjasnilo, že roční granty společnosti TRAINOSE v letech 2011 až 2013 byly poskytnuty po dohodě s trojkou s cílem umožnit společnosti hospodařit bez zisku a zároveň udržet provoz některých ztrátových tras. Kompenzace je poskytnuta na základě dohody o závazku veřejné služby, která byla uzavřena přímo bez veřejného nabídkového řízení. Dohoda o závazku veřejné služby byla podepsána dne 15. června 2011. Řecko uvedlo, že dohoda o závazku veřejné služby splňuje nařízení (ES) č. 1370/2007, s výjimkou povinnosti předchozího zveřejnění určitých informací v Úředním věstníku.

(60) Řecko tvrdilo, že parametry výpočtu podle dohody o závazku veřejné služby splňují požadavky nařízení (ES) č. 1370/2007. Jelikož pro společnost TRAINOSE neexistovaly od jejího vzniku oddělené účty, výpočet kompenzace vycházel z nejaktuálnějších odhadů a předpokladů společnosti TRAINOSE (provozní účty). Od října 2011 společnost TRAINOSE udržovala oddělené účty pro činnosti v rámci závazku veřejné služby a mimo závazek veřejné služby, a vyhnula se tedy křížovému subvencování mezi různými činnostmi. Oddělení účtů bylo také použito *ex post* na období od 1. ledna 2011 do 30. září 2011 na základě provozních účtů. Kompenzace za závazek veřejné služby byla omezena po dohodě s trojkou na 50 milionů EUR ročně.

(61) Dohoda o závazku veřejné služby obsahovala ustanovení umožňující změnit kompenzaci za závazek veřejné služby (například omezení rozsahu služeb) v případě zvýšení nákladů nebo snížení příjmů s cílem udržovat maximální výši 50 milionů EUR ročně.

(62) Prodloužení stávající smlouvy o veřejných službách pro přepravu cestujících po železnici muselo být provedeno přímým zadáním společnosti TRAINOSE do konce dubna 2014 a maximální doba trvání měla činit pět let.

5.4. **Opatření č. 4: převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru**

(63) Řecko tvrdilo, že v souladu s rozsudkem ve věci Combus ([2]) převod zaměstnanců neposkytl společnosti TRAINOSE žádné zvýhodnění, neboť nesnížil náklady společnosti, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku, ale spíše náklady uložené státem z důvodu statusu „téměř státního zaměstnance“, který měli zaměstnanci společnosti TRAINOSE (což se projevovalo omezeným propouštěním a mzdami, které byly vyšší než tržní mzdy). Řecko má za to, že opatření se v podstatě týká odstranění strukturální nevýhody pocházející z období, kdy byla společnost státním monopolem.

(64) Řecko uvedlo, že status „téměř státního zaměstnance“, který měli zaměstnanci společnosti TRAINOSE, a příslušné náklady, které vznikly společnosti TRAINOSE, byly uloženy právními předpisy, a jsou tedy přičitatelné řeckému státu.

([1]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([2]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 16. března 2004, Danske Busvognmaend v. Komise, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

(65) Společnost TRAINOSE se zákonně oddělila od společnosti OSE v roce 2008 a její vztah se zaměstnanci podléhá stejným řeckým pracovním zákonům, kolektivním smlouvám a obecným pracovním předpisům, jako je tomu u společnosti OSE (společně dále jen „zvláštní pracovněprávní předpisy“). Společnost TRAINOSE jako nástupce společnosti OSE, pokud jde o služby železniční dopravy, odpovídajícím způsobem zdědila celý pracovněprávní rámec vztahující se na společnost OSE. Obdobně v roce 1970 společnost OSE zdědila svůj pracovní rámec od Řeckých drah (*Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους*, dále jen „SEK“ ([1])), veřejnoprávní společnosti, která měla monopol nad provozováním řecké železniční sítě a jejíž zaměstnanci měli status státních zaměstnanců a využívali všech výhod vyplývajících z tohoto statusu.

(66) V roce 2005 bylo zrušeno právo na status „téměř státního zaměstnance“ pro nově přijaté zaměstnance, ale zaměstnanci přijatí podle předchozího režimu si svůj předchozí status plně zachovali. Z pohledu Řecka je tedy řecký stát odpovědný za mimořádně vysoké úrovně mezd vyplácených zaměstnancům společnosti TRAINOSE.

(67) Řecko také vysvětlilo, že i po podpisu nové kolektivní smlouvy ze dne 24. března 2011, která zrušila četné výhody zaměstnanců společnosti TRAINOSE, by zbývajícím zaměstnancům společnosti TRAINOSE zůstala výhoda vysoké mzdy, tj. v průměrů o [10–30] % vyšší než mzdy zaměstnanců v soukromém sektoru s obdobnou pracovní praxí, jak ukazuje tabulka 3.

(68) Od svého vzniku v roce 2007 společnost TRAINOSE nepřijala žádné nové zaměstnance, s výjimkou jedné osoby.

(69) Řecko vysvětlilo, že v souladu s články 15, 16 a čl. 18 odst. 2 zákona č. 3891/2010 ([2]) bylo celkem 593 zaměstnanců společnosti TRAINOSE (575 v roce 2011, deset v roce 2012 a osm v roce 2013) převedeno k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru, tj. o 4 % méně, než se původně plánovalo ([3]).

(70) Společnost TRAINOSE nemá žádné finanční prostředky, aby mohla svým zaměstnancům nabídnout program pro dobrovolný odchod do důchodu. Řecko zdůraznilo, že jakákoli výhoda, kterou společnost TRAINOSE získá z převodu zaměstnanců, by kompenzovala ztráty, které budou společnosti vznikat v důsledku privilegovaného statusu jejích zaměstnanců stanoveného státem, protože i po uzavření navrhované dohody o kolektivním snížení mezd by si zbývající zaměstnanci zachovali mzdy vyšší, než je průměr na trhu.

Tabulka 3

Porovnání běžných mezd ve společnosti TRAINOSE a běžných průměrných měsíčních mezd v soukromém sektoru

Kategorie zaměstnanců	Stávající běžná měsíční mzda zaměstnanců společnosti TRAINOSE (*v EUR*)	Průměrná běžná měsíční mzda zaměstnanců v soukromém sektoru (*v EUR*)	Mzdový rozdíl
Strojvedoucí	[2 000–3 000]	1 694	– [25–50] %
Personál železničních vozů	[2 000–3 000]	1 682	– [0–25] %
Řidiči autobusů	[2 000–3 000]	1 587	– [0–25] %
Administrativa	[1 000-2 000]	1 566	– [0–25] %
Nakladači	[1 000-2 000]	1 514	– [0–25] %
Celkem	[1 000-2 000]	1 641	– [0–25] %

(71) Pro vyčíslení výhody vyplývající z převodu zaměstnanců Řecko připravilo studii vypracovanou auditorskou společností PricewaterhouseCoopers. Výpočty vycházejí z původně plánovaného převodu 620 zaměstnanců. Podle studie výhoda představuje rozdíl mezi „obvyklými náklady“ programu pro dobrovolný odchod do důchodu,

([1]) SEK byl subjektem veřejného sektoru, který byl založen v roce 1920 a provozoval většinu řeckých železničních tratí až do 31. prosince 1970, kdy všechny železnice v Řecku s výjimkou soukromých průmyslových tratí a E.I.S. byly převedeny na nově založený státní podnik *Hellenic Railways Organisation S.A.*, tj. OSE.

([2]) Řecký vládní věstník A'188/4.1.2010.

([3]) Podání Řecka ze dne 27. března 2017, s. 2.

které vzniknou soukromé společnosti, a náklady hypotetického programu pro dobrovolný odchod do důchodu pro zaměstnance společnosti TRAINOSE ([100–200] milionů EUR). Rozdíl mezi programy pro dobrovolný odchod do důchodu dosahuje [0–100] milionů EUR. Podle Řecka však náklady na program pro dobrovolný odchod do důchodu společnosti TRAINOSE zahrnovaly více než [0–100] milionů EUR neobvyklých nákladů, které společnosti TRAINOSE vznikly z důvodu statusu definitivy a vyšších mezd svých zaměstnanců, k nimž by se nemělo přihlížet.

Tabulka 4

Vyčíslení výhody poskytnuté společnosti TRAINOSE převodem 593 zaměstnanců (na základě studie PWC pro 620 zaměstnanců)

(milion EUR)

Kategorie	Aktualizovaný odhad
a) Diskontovaná hodnota programu pro dobrovolný odchod do důchodu pro 593 zaměstnanců společnosti TRAINOSE	[100–200]
b) Ekonomická hodnota rovnocenného programu pro dobrovolný odchod do důchodu soukromé firmy	[0–100]
a) – b) „Neobvyklé náklady“ programu pro dobrovolný odchod do důchodu společnosti TRAINOSE	**[0–100]**
c) Diskontovaná hodnota mezd zbývajících zaměstnanců (mzdy vyplácené společností TRAINOSE)	[200–300]
d) Diskontovaná hodnota mezd zbývajících zaměstnanců (mzdy odpovídající soukromému sektoru)	[100–200]
c)–d) „Neobvyklé náklady“ na zbývající zaměstnance společnosti TRAINOSE	**[0–100]**

5.5. **Opatření č. 5: dohody o úrovni služeb mezi společnostmi TRAINOSE a OSE**

(72) Pokud jde o dohody o úrovni služeb mezi společnostmi TRAINOSE a OSE, Řecko tvrdilo, že podle doporučení trojky byly dohody o úrovni služeb uzavřeny za tržních podmínek, a tyto dohody proto nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

5.5.1. *Dohoda o úrovni služeb týkající se zajišťování údržby kolejových vozidel*

(73) Řecko vysvětlilo, že předložené porovnání nákladů na údržbu společnosti OSE bylo provedeno na základě pracovníků údržby společnosti AMEL, a nikoli na základě všech zaměstnanců společnosti AMEL. Roční mzda techniků údržby společnosti AMEL se tedy v době uzavření dohody o úrovni služeb pohybovala v rozmezí [25 000–50 000] EUR až [25 000–50 000] EUR v závislosti na praxi a odpracovaných letech ve společnosti, což vedlo k průměrné roční mzdě techniků údržby společnosti AMEL ve výši [25 000–50 000] EUR.

(74) Kromě toho Řecko vysvětlilo, že průměrná roční mzda pracovníků údržby kolejových vozidel společnosti OSE v době uzavření dohody o úrovni služeb byla odhadována na [25 000–50 000] EUR neboli [20–40] EUR na hodinu. Odhad vycházel z průměrné obvyklé mzdy v prosinci 2010 a z plateb sestávajících z příplatků za přesčasy a příspěvků na pojištění. Po provedení zákona č. 3899/2010 ([1]) dosahovala upravená mzda pracovníků údržby kolejových vozidel společnosti OSE [20–40] EUR z důvodu dalšího snížení mezd. Zisk pro společnost OSE tedy dosahuje výše [0–5] EUR za hodinu údržby, což vede k rozpětí návratnosti [0–10] %.

5.5.2. *Dohoda o úrovni služeb týkající se leasingu kolejových vozidel*

(75) Řecko vysvětlilo výpočet plateb za leasing kolejových vozidel stanovených v příslušné dohodě o úrovni služeb. Platby vycházely z ročních odpisů kolejových vozidel a finančních nákladů na pořízení příslušných kolejových vozidel, které byly podle mínění Řecka na úrovni tržních sazeb.

(76) Řecko také odůvodnilo použitou amortizační sazbu (2/3) a tvrdilo, že je plně v souladu se všemi řeckými standardy akruálního účetnictví kapitálových společností. Amortizační sazba odpovídala […] hodnoty, která byla

([1]) Řecký vládní věstník A'212/17.12.2010.

financována z vlastních zdrojů společnosti, a […] hodnoty, která byla financována z úvěrů. Podle Řecka byly všechny finanční výkazy společnosti OSE každoročně podrobeny auditu certifikovaným externím auditorem a OSE ve svém finančním výkaznictví používala mezinárodní standardy účetního výkaznictví (IFRS). Proto účetní hodnota a roční odpisy kolejových vozidel, jak byly zaznamenány v soupisu majetku společnosti OSE, plně odpovídaly standardům IFRS, i pokud jde o hodnotu majetku.

(77) Řecko dodalo, že společnost OSE by uplatnila nediskriminační politiku a účtovala stejnou cenu za stejné služby jakémukoli jinému provozovateli železniční dopravy. Na tomto základě Řecko poskytlo aktualizovaný výpočet studie PWC, jak je uvedeno v tabulce 4.

5.5.3. *Dohoda o úrovni služeb týkající se odborné přípravy zaměstnanců*

(78) Společnost OSE poskytovala společnosti TRAINOSE povinnou technickou přípravu a odborný výcvik zahrnující odbornou přípravu v oblasti stávajícího železničního vozového parku, odbornou přípravu a vydávání osvědčení pro práci na elektrifikovaných železničních sítích, školení hospodárné jízdy atd. Program odborné přípravy byl v souladu s rámcem pro technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) Evropské agentury pro železnice ([1]) a sděleními vnitrostátního bezpečnostního orgánu pro železniční dopravu ([2]).

(79) Pro stanovení typických průměrných hodinových nákladů, které by společnost OSE měla účtovat za činnosti odborné přípravy, provedlo Řecko srovnání s jinými poskytovateli odborné přípravy v Řecku. Toto porovnání nákladů na odbornou přípravu zaměstnanců s tržními cenami nebylo přímé, neboť společnost OSE je jedinou organizací, která poskytuje technické semináře pro strojvedoucí a na jiná témata související s železnicí. Z tohoto důvodu byly pro srovnání vybrány LAEK (Fond zaměstnanosti a odborné přípravy) a IEKEM TEE (Vzdělávací a školicí institut pro členy Technické komory Řecka) díky službám souvisejícím s odbornou přípravou, které poskytují.

(80) V době uzavření dohody o úrovni služeb fond LAEK poskytoval příjemcům subvence až do výše [20–40] EUR/hodinu/osobu na odbornou přípravu zaměstnanců, pokud využívali služeb externích školitelů/externí odborné přípravy. V případě služeb odborné přípravy zaměstnanců poskytovaných společnostmi interně (s využitím vlastních školitelů a/nebo infrastruktury), subvence poskytované fondem LAEK se v závislosti na počtu účastníků pohybovaly v rozmezí 14 až 33 EUR/hodinu/osobu, jak je shrnuto v tabulce 5.

Tabulka 5

Průměrné subvence fondu LAEK na interní odbornou přípravu na hodinu a účastníka

(EUR)

Počet účastníků	Průměrná subvence na hodinu a účastníka
Do 3	33
Do 6	25
Do 15	16
Do 35	14

(81) Podle názoru Řecka v době uzavření dohody o úrovni služeb platil institut IEKEM TEE v průměru 26 EUR za hodinu za rovnocenné technické semináře, jak je uvedeno v tabulce 6 poskytnuté Řeckem.

Tabulka 6

Poplatky za odbornou přípravu za hodinu školení nabízeného institutem IEKEM TEE

(EUR za hodinu)

Organizace poskytující odbornou přípravu	Odborná příprava	Poplatek
IEKEM TEE	Následné školení bezpečnostních techniků	9,90
IEKEM TEE	Audit a zajišťování průmyslové infrastruktury a materiálů	13,39

([1]) Směrnice Komise 2014/106/EU ze dne 5. prosince 2014, kterou se mění přílohy V a VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 355, 12.12.2014, s. 42).

([2]) Regulační orgán pro železnice (*Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, RAS*).

(EUR za hodinu)

Organizace poskytující odbornou přípravu	Odborná příprava	Poplatek
IEKEM TEE	Nemovitosti	13,41
IEKEM TEE	Diplom v managementu a vedení	14,35
IEKEM TEE	Autocard 2009 – 3D	15,75
IEKEM TEE	Projektový management pro inženýry	15,75
Služby odborné přípravy PWC	Management – mini MBA	16,88
Řecký svaz managementu	Diplom v environmentálním managementu	17,31
Služby odborné přípravy PWC	DPH: účetnictví a postupy	18,00
Služby odborné přípravy PWC	Koncové využití účetního a daňového semináře	20,51
Služby odborné přípravy PWC	Analýza účetní závěrky	25,33
Economotechniki Seminars S.A.	Postupy snižování nákladů v potravinářském průmyslu	35,00
Economotechniki Seminars S.A.	Provozní strukturování skladů a obchodní logistika	35,00
Advanced Business Process Management S.A.	Počítačová cenotvorba	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Reforma finančních výsledků a účetní spory	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Odhad průmyslových nákladů	60,68
Průměrný poplatek za hodinu		26,63

(82) Řecko tvrdilo, že průměrné hodinové náklady na účastníka, které byly vyjednány mezi společnostmi TRAINOSE a OSE, byly v mezích tržního porovnání. Náklady na odbornou přípravu zaměstnanců společnosti TRAINOSE poskytovanou společností OSE odpovídaly nákladům na poskytování obdobných služeb jinou společností. Kromě toho vyjednávání přihlédlo ke standardní tržní praxi nabízení slevy na programy odborné přípravy pro společnosti s velkým počtem účastníků odborné přípravy.

5.5.4. *Dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu kanceláří*

(83) Řecko zdůraznilo, že měsíční nájemné ve výši [0–10] EUR/m² za kanceláře o celkové ploše [0–5 000] m², tj. celkem [0–50 000] EUR za měsíc, bylo stanoveno na základě ocenění nemovitého majetku společnosti OSE provedeného v roce 2005 (upraveno pro rok 2011) společností GAIAOSE, zcela oddělenou a nezávislou na společnosti TRAINOSE. Jako základ pro ocenění byla použita zpráva společnosti Eurobank Properties Services pro budovy v Aténách s obdobnými charakteristikami.

(84) Řecko vysvětlilo, že úpravy nájemného přihlížely ke stavu pronajatých budov, jejich umístění a neustále se zhoršujícímu stavu okolí, snižující se poptávce na realitním trhu a nejistému hospodářskému prostředí. Řecko uvedlo, že v době uzavření dohody o úrovni služeb byla většina nájemních smluv nově vyjednána, což vedlo ke snížení nájemného až o 30 %.

5.5.5. *Dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu autokarů*

(85) Řecko vysvětlilo, že roční náklady na nájemné každého vozidla pronajímaného společností TRAINOSE odrážely jeho současnou hodnotu a odpisy za daný rok. S cílem zajistit, aby byly účtovány tržní ceny, byly dodavateli každého vozidla odhadnuty současná hodnota každého vozidla na silnici k 1. lednu 2011 a příslušné odpisy.

5.6. **Slučitelnost podpory s vnitřním trhem**

(86) Řecko uvedlo, že opatření by měla být považována za slučitelnou podporu ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy, který stanoví, že podpora může být považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud je jejím cílem *„napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu“*.

(87) Řecko tvrdilo, že nebylo schopno dosáhnout vyvážené rozpočtové situace od svého prvního programu stability v prosinci 2010 z důvodu nesplněných fiskálních cílů v důsledku nadměrných výdajů, daňových úniků, příliš optimistických daňových výhledů a neprovedení reformy zdravotního a důchodového systému. V roce 2009 představoval vládní sektor více než 50 % HDP, což vedlo k vytěsňování soukromých investic a oslabování hospodářské výkonnosti. V roce 2009 představoval hrubý veřejný dluh 115 % HDP, zatímco čistý zahraniční dluh dosahoval téměř 100 % HDP, přičemž až 75 % čistého zahraničního dluhu příslušelo veřejnému sektoru s relativně dlouhými splatnostmi.

(88) Podle Řecka nepružnost výrobkového a pracovního trhu a nedostatečná výkonnost v mnoha oblastech strukturální politiky měly negativní vliv na jeho hospodářskou výkonnost vedoucí k nízkým úrovním zaměstnanosti a produktivity práce. Řecko bylo tedy celosvětovou finanční a hospodářskou krizí v letech 2008/09 zvláště ohroženo. Průměrná hodnota ukazatele kapitálové přiměřenosti řeckých bank se na konci roku 2009 zlepšila na 11,7 %, částečně díky kapitálovým vkladům z veřejných prostředků. Nesplácené úvěry se však zvýšily z 5 % v roce 2008 na 7,7 % v prosinci 2009, což zvýšilo obavy o důvěryhodnost státního dluhu.

(89) V dubnu 2010 Řecko požádalo o oficiální finanční pomoc, která vedla k uzavření memoranda o porozumění z roku 2010. Z důvodu systémové důležitosti řeckého železničního odvětví a jeho přímé závislosti na řeckém státním rozpočtu memorandum o porozumění podmínilo vyplacení finanční pomoci požadované Řeckem restrukturalizací celého řeckého železničního odvětví.

(90) Restrukturalizace železničního odvětví byla pro Řecko nanejvýš důležitá. Železnice napomáhají regionálnímu rozvoji Řecka a jejich potenciální zánik by měl pro hospodářství Řecka jako celek katastrofální důsledky.

(91) Společnost TRAINOSE je jediným provozovatelem železniční dopravy v Řecku. Jako taková obsluhuje řadu tras jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu v městské a příměstské železniční síti o délce 2 554 km, která vede z jihu na sever Řecka a prochází jeho největšími městy a přístavy a obsluhuje je. Pokud by společnost TRAINOSE ukončila činnost nebo došlo k významnému narušení jejích služeb, mělo by to vážné a nepříznivé dopady na řadu zúčastněných stran. Zejména by se to dotklo cestujících, zákazníků/dodavatelů, zaměstnanců, jiných soukromých a veřejných podnikatelských subjektů spojených s železnicí a v neposlední řadě řeckého hospodářství jako celku, neboť velká část současného podnikání a, což je důležitější, potenciálních příležitostí, zejména v odvětví nákladní dopravy, by byla ztracena nebo významně zpomalena.

(92) Jakékoli ukončení/narušení činnosti společnosti TRAINOSE by cestující na určitou dobu připravilo o řadu veřejných tras, městských i příměstských. Společnost TRAINOSE provozuje přibližně 300 spojů osobní dopravy denně, včetně vysoce kvalitních příměstských a meziměstských spojů, a služeb společnosti TRAINOSE využije přibližně šestnáct milionů cestujících ročně. Trasy v rámci závazku veřejné služby provozované společností TRAINOSE představují více než 98 % všech vnitrostátních tras osobní železniční dopravy v Řecku. Jakékoli narušení služeb železniční dopravy by znamenalo velkou zátěž pro celkovou síť veřejné dopravy, především v městské síti Atén (kterou využívá osm milionů cestujících ročně), Soluně a Patry. Některé městské trasy s velkou hustotou provozu jsou obsluhovány výlučně společností TRAINOSE a takováto událost by tedy nejen zhoršila dopravní podmínky v městských zónách, ale nutila by cestující používat jiné dražší dopravní prostředky, většinou na příměstských trasách. Příkladem je narušení služeb společnosti TRAINOSE v roce 2011 na trase Edessa – Florina v severním Řecku, kde se náklady cestujících na dojíždění zvýšily až o 50 %. V roce 2011 po dohodě s trojkou se Řecko rozhodlo zastavit provoz na určitých neziskových trasách a významně zvýšit ceny vlakových jízdenek na trasách, které zůstaly v provozu. Souběžně se Řecko rozhodlo zrušit zlevněné jízdné, které předtím nabízelo studentům, vojenskému personálu, velkým rodinám atd.

(93) Kromě toho Řecko uvedlo, že společnost TRAINOSE nabízí úzce specializované služby turistické povahy na provinčních trasách, které jsou samy o sobě charakterizovány jako atrakce. Tyto trasy oživují velmi potřebnou místní hospodářskou činnost a rozšiřují, jakož i doplňují kriticky důležitou nabídku produktů řeckého cestovního ruchu.

(94) Pokud jde o nákladní dopravu, odhaduje se, že společnost TRAINOSE ročně přepraví více než [0–500] milionů tun. Z toho přibližně [50–100] % tvoří nákladní doprava do zahraničí. Z tohoto důvodu společnost TRAINOSE

významně přispívá k vývozním snahám řeckých výrobních podniků. Určité výrobky mohou být z důvodu své velikosti a hmotnosti přepravovány pouze po železnici a narušení služeb železniční dopravy by mělo vážné důsledky pro dodavatelský řetězec v Řecku a ovlivnilo by to společnosti, jako jsou EBZ S.A. a VIOHALKO S.A., a přístavy Pireus a Soluň. Zatímco privatizace přístavu v Pireu byla dokončena v roce 2016, přístav v Soluni měl být privatizován v březnu 2017.

(95) Železnici používají jako hlavní dopravní prostředek řecké ozbrojené síly. Tato doprava zahrnuje jak pravidelnou přepravu běžných nákladů (přeprava paliva, těžká vojenská zařízení), tak přepravu personálu vojenských ozbrojených sil v dobách míru. Železnice a společnost TRAINOSE jsou rovněž kritickými prvky v plánech dopravy a hromadné mobilizace řeckých ozbrojených sil v případě krize. Pravidelně se konají cvičení rychlé mobilizace, jejichž cílem je mimo jiné vyzkoušet reakční dobu, a společnost TRAINOSE přitom hraje důležitou úlohu. Pro všechny tyto potřeby musí společnost TRAINOSE udržovat alespoň […] vagonů a […] autocisteren přístupných a připravených k použití v kterýkoli okamžik.

(96) Společnost TRAINOSE je velmi důležitým přímým i nepřímým zaměstnavatelem v Řecku, kde je více než 99 % společností malými a středními podniky. Má 655 zaměstnanců na plný pracovní úvazek, kteří nashromáždili významné zkušenosti a odborné znalosti v železničním odvětví. Míra nezaměstnanosti je už v Řecku jedna z nejvyšších v EU (23 %), a pokud by společnost TRAINOSE měla ukončit činnost, tato situace by se zjevně ještě zhoršila.

(97) Podle Řecka by likvidace společnosti TRAINOSE měla negativní důsledky pro její dodavatele. Společnosti EESSTY jako poskytovatel údržby kolejových vozidel a OSE jako správce železniční infrastruktury by čelily mimořádným obtížím a s největší pravděpodobností by ukončily podnikání. Společnost EESSTY v současné době zaměstnává 416 zaměstnanců a přibližně 100 % ročních příjmů této společnosti pochází z jejího obchodního vztahu se společností TRAINOSE. Společnost OSE zaměstnává 1 595 osob (1 396 zaměstnanců ve společnosti OSE a dalších 199 ve společnosti ERGOSE, dceřiné společnosti OSE odpovědné za rozvoj a modernizaci železniční infrastruktury) a poplatky za přístup k infrastruktuře vybrané od společnosti TRAINOSE v roce 2015 představovaly 86 % ročních příjmů společnosti OSE z poplatků za přístup k infrastruktuře za daný rok. Kromě toho by byla negativně ovlivněna i společnost GAIAOSE jako správce kolejových vozidel a nemovitého majetku. Velmi nepříznivý vliv by to mělo i na řadu soukromých podniků, jako jsou poskytovatelé služeb a dodavatelé služeb souvisejících s úklidem, stravováním a prodejem přepravních dokladů, zasilatelé atd.

(98) Řecko také připomíná, že výstavba bezpečné, moderní a integrované železniční sítě je jednou z priorit Unie. Podle Řecka je železnice způsobem dopravy, který je nejšetrnější k životnímu prostředí a nejbezpečnější. Ponechat Řecko v zásadě bez železnice by tedy bylo proti všem předchozím snahám Unie přesunout dopravu na železnici a zlepšit železniční síť v Unii. Dokončení prací v oblasti modernizace železniční infrastruktury v následujících dvou nebo třech letech, včetně výstavby a elektrifikace nové vysokorychlostní dvoukolejné železniční tratě pro většinu železniční sítě, zajistí požadované podmínky pro poskytování účinnějších železničních služeb.

(99) Řecko tvrdilo, že schválení podpory podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy by také bylo v souladu s předchozí rozhodovací praxí Komise. V roce 1987 Komise schválila podporu v podobě finanční reorganizace společností ve veřejném sektoru v Řecku s uvedením, že „*pokud by byla umožněna likvidace tak velké části řeckého průmyslu, mělo by to významné negativní účinky na možné dosažení úspěchu úsporného programu*“ ([1]). V daném případě by umožnění likvidace společnosti TRAINOSE bezpochyby negativně ovlivnilo vyhlídky Řecka na oživení. Kromě toho v roce 1991 Komise schválila podporu reformního programu v Řecku ([2]) a uvedla, že daný program byl nedílnou součástí rozhodnutí Rady 91/136/EHS ([3]), které se týkalo oživení řeckého hospodářství. Obdobně v tomto případě je restrukturalizace železničního odvětví součástí finanční dohody mezi Řeckem a trojkou týkající se oživení řeckého hospodářství.

(100) Řecko se také zavázalo přijmout níže uvedená opatření s cílem zajistit další otevření řeckého železničního trhu:

a) Zřízení nezávislého orgánu pro uzavírání smluv o veřejných službách pro přepravu cestujících po železnici podle nařízení (ES) č. 1370/2007, který nebude součástí Ministerstva dopravy, Úřadu pro bezpečnost ani Regulačního orgánu pro železnice, mělo být v plném rozsahu provedeno do prosince 2013.

([1]) Rozhodnutí Komise 88/167/EHS ze dne 7. října 1987, týkající se zákona č. 1386/1983, kterým řecká vláda poskytuje podporu řeckému průmyslu (Úř. věst. L 76, 22.3.1988, s. 18).
([2]) Rozhodnutí Komise o státní podpoře NN 11/91, nezveřejněné.
([3]) Rozhodnutí Rady 91/136/EHS ze dne 4. března 1991, týkající se půjčky Společenství ve prospěch Řecké republiky (Úř. věst. L 66, 13.3.1991, s. 22).

b) Doba trvání smlouvy o veřejných službách se společností TRAINOSE týkající se přepravy cestujících po železnici měla být prodloužena do konce dubna 2014 nejvýše na dalších pět let.

c) Kromě toho budoucí smlouvy o závazku veřejné služby budou uzavírány nezávislým veřejným zadavatelem formou nabídkových řízení na balíčky služeb. Za tímto účelem bude smlouva o závazku veřejné služby rozdělena na balíčky služeb, které budou zadávány prostřednictvím různých smluv o závazku veřejné služby nepřesahujících v každém jednotlivém případě pět (5) let. Řecko zaručuje, že každá z těchto smluv o závazku veřejné služby bude muset po skončení své platnosti projít novým nabídkovým řízením uspořádaným nezávislým veřejným zadavatelem. Nezbytný právní rámec pro závazky veřejné služby měl být uzákoněn v roce 2013.

d) Účastníci těchto prvních nabídkových řízení na smlouvy o závazku veřejné služby získají příslušné informace zahrnující období nadcházejícího přímého zadání závazku veřejné služby společnosti TRAINOSE, a to s dostatečným předstihem, aby si na jejich základě mohli připravit nabídky.

e) Nájemní smlouvy týkající se všech kolejových vozidel používaných v rámci každé smlouvy o veřejných službách budou synchronizovány jak z hlediska jejich doby trvání, tak z hlediska možného přerozdělování kolejových vozidel, které může být nezbytné v okamžiku změny těchto smluv o veřejných službách. Nájemní smlouva mezi společností TRAINOSE a státem měla být zpočátku synchronizována s pětiletou smlouvou o závazku veřejné služby včetně možnosti dalšího prodloužení nejvýše na dobu pěti let. Smlouvy byly uzavřeny v tržních cenách.

(101) Podle názoru Řecka je tedy podpora ve prospěch společnosti TRAINOSE důležitým prvkem v úsilí, které Řecko vynakládá na překonání nejhorší hospodářské a finanční krize své historie, a považuje se tedy za podporu, jejímž cílem je napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu.

6. **ZPĚTVZETÍ OZNÁMENÍ**

(102) Jak je uvedeno v oddíle 3, Řecko vzalo zpět své oznámení o navýšení vlastního kapitálu o 65 milionů EUR (část opatření č. 2) a o převodu pěti terminálů ze společnosti OSE na společnost TRAINOSE (opatření č. 6).

(103) Podle článku 10 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([1]) může dotyčný členský stát vzít oznámení v přiměřené době před rozhodnutím Komise o podpoře zpět. Podle čl. 10 odst. 2 nařízení (EU) 2015/1589 v případech, kdy Komise již zahájila formální vyšetřovací řízení, toto řízení ukončí.

(104) Z důvodu skutečnosti, že Řecko vzalo zpět své oznámení a nepřistoupí k navýšení vlastního kapitálu o 65 milionů EUR (část opatření č. 2), ani k převodu terminálů (opatření č. 6), je třeba rozhodnout o ukončení formálního vyšetřovacího řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy, pokud jde o uvedená oznámená opatření.

7. **POSOUZENÍ**

7.1. **Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy**

(105) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno, že „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(106) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní. Aby dotyčné opatření představovalo podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být splněny všechny níže uvedené podmínky:

a) příjemce je podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, což znamená, že vykonává hospodářskou činnost;

b) opatření je financováno ze státních prostředků a lze je přičíst státu;

c) opatření poskytuje hospodářské zvýhodnění;

d) toto zvýhodnění je selektivní;

e) opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

([1]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

7.1.1. *Hospodářská činnost a pojem podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy*

(107) Podle ustálené judikatury musí Komise nejdříve určit, kdo bude příjemcem posuzovaných opatření. Ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy v definici příjemce podpory odkazuje na pojem podnik.

(108) Komise má za to, že poskytováním služeb osobní a nákladní dopravy za úplatu společnost TRAINOSE vykonává hospodářskou činnost. Společnost TRAINOSE by tedy měla být považována za podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy pro celé období, kdy dotyčná opatření podpory byla nebo budou poskytnuta.

7.1.2. *Opatření č. 1: zrušení dluhu*

7.1.2.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

(109) Aby dotyčné opatření představovalo státní podporu, musí být financováno ze státních prostředků a rozhodnutí o provedení opatření musí být přičitatelné státu ([1]).

(110) Zrušení dluhů bude společností OSE provedeno na základě společného ministerského rozhodnutí podle čl. 13 odst. 1 řeckého zákona č. 3891/2010.

(111) Soudní dvůr v rozsudku ve věci Stardust Marine ([2]) konstatoval, že zdroje podniku soukromého práva, který je většinově ve veřejném vlastnictví, představují státní prostředky.

(112) Společnost OSE je ve 100 % vlastnictví řeckého státu. Jedná se tedy jasně o veřejný podnik ve smyslu čl. 2 písm. b) směrnice Komise 2006/111/ES ([3]). Jelikož je společnost OSE veřejným podnikem, její zdroje představují státní prostředky.

(113) Co se týká přičitatelnosti, Soudní dvůr v rozsudku ve věci Stardust Marine dále uvedl, že skutečnost, že stát nebo státní subjekt je jediným nebo většinovým akcionářem podniku, nepostačuje k vyvození závěru, že převod prostředků ze strany tohoto podniku lze přičíst veřejným akcionářům ([4]). Podle Soudního dvora nelze ani v případě, že stát může kontrolovat veřejný podnik a vykonávat rozhodující vliv na jeho činnost, automaticky předpokládat, že tuto kontrolu v konkrétním případě skutečně vykonává, jelikož veřejný podnik může v závislosti na míře samostatnosti, kterou mu stát ponechal, jednat s větší či menší nezávislostí.

(114) Komise podotýká, že společnost OSE dluh zruší na základě společného ministerského rozhodnutí, které společnosti nařizuje, aby dluhy společnosti TRAINOSE zrušila.

(115) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že zrušení dluhu zahrnuje použití státních prostředků, o němž také rozhoduje řecký stát a je řeckému státu přičitatelné.

7.1.2.2. Hospodářské zvýhodnění

(116) Zvýhodněním ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu ([5]). Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod ani cíl státního zásahu ([6]).

(117) V tomto případě Řecko zruší dluhy ve výši 748,6 milionu EUR přímo související s činnostmi společnosti TRAINOSE v oblasti železniční dopravy. Žádný rozumný subjekt v tržním hospodářství by nezrušil závazky takového rozsahu bezúplatně. Zproštěním společnosti TRAINOSE právního závazku služby, a nakonec splacení

([1]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 51 a násl.
([3]) Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).
([4]) Rozsudek ve věci Stardust Marine, bod 51 a násl.
([5]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999, Španělské království v. Komise Evropských společenství, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41; rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 69.
([6]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. července 1974, Italská republika v. Komise, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.

tohoto dluhu, uvedené opatření účinně poskytne společnosti TRAINOSE další finanční prostředky, které bude společnost moci použít pro své obchodní činnosti a/nebo investice a pro zlepšení svých finančních ukazatelů, což by následně mohlo potenciálně snížit budoucí výpůjční náklady a/nebo zlepšit přístup k tržnímu financování. Zrušení dluhu tak může poskytnout společnosti TRAINOSE hospodářské zvýhodnění, které by jinak v tržních podmínkách získat nemohla.

(118) Řecko tvrdilo, že zrušení dluhů společnosti TRAINOSE vůči společnosti OSE zahrnuje kompenzaci za plnění závazku veřejné služby.

(119) Pokud jde o poskytnutí hospodářského zvýhodnění kompenzací nákladů vzniklých v souvislosti s plněním závazku veřejné služby, soud jasně stanovil v rozsudku ve věci Altmark, že poskytnutí výhody lze vyloučit, pokud jsou splněny všechny čtyři níže uvedené podmínky ([1]):

a) zaprvé, podnik–příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány;

b) zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem;

c) zatřetí, vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností;

d) začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce, který je schopen poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí se úroveň nutného vyrovnání určit na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

(120) Komise v prvé řadě uvádí, že Řecko jí nepředložilo žádnou pověřovací listinu vztahující se k posuzovanému období (tj. 2007–2010). Článek 7 řeckého zákona č. 674/1970 pouze odkazuje na možnost provozovatele požadovat finanční dohodu, pokud je provoz nových tras nebo udržování provozu stávajících tras povinně uloženo a vede ke ztrátové činnosti nebo ji prodlužuje. Rovněž podle článku 20 řeckého zákona č. 674/1970 jakékoli ztráty vyplývající z povinnosti poskytovat služby za konkrétní cenu mají být upraveny finanční dohodou. Podle článku 18 řeckého zákona č. 674/1970 má takováto finanční dohoda také upravovat finanční vztahy mezi provozovatelem železniční dopravy (v té době OSE) a řeckým státem a obsahovat podmínky kompenzace, která má být vyplácena k pokrytí případných ztrát po dobu nepřesahující třináct let od ratifikace uvedené dohody. Jak potvrdilo Řecko, žádná taková dohoda nebyla mezi provozovatelem a řeckým státem na posuzované období uzavřena. Z toho vyplývá, že společnost TRAINOSE jasně nevymezila závazky veřejné služby, které měly být plněny a kompenzovány během posuzovaného období 2007 až 2010. Opatření č. 1 tedy nesplňuje první podmínku rozsudku ve věci Altmark.

(121) Zadruhé, i kdyby byl podle řeckého zákona č. 2671/1998 provozovatel železniční dopravy (v té době stále OSE) pověřen plněním závazků veřejné služby a provozováním určitých tras za určitou cenu, povinnosti řeckého státu poskytovat provozovateli železniční dopravy kompenzace byly omezeny do 31. prosince 2007, jak je výslovně uvedeno v článku 9.5 zákona.

(122) Zatřetí Komise uvádí, že parametry kompenzace nebyly stanoveny předem. Předpokládaná kompenzace vychází výhradně z výpočtu provedeného *ex post* na základě finančních odhadů společnosti TRAINOSE po její restrukturalizaci. Komise proto dospěla k závěru, že parametry, na jejichž základě Řecko údajnou nedostatečnou kompenzaci vypočetlo, nebyly stanoveny předem, a že tedy opatření č. 1 nesplňuje ani druhou podmínku rozsudku ve věci Altmark.

(123) Vzhledem k tomu, že rozsudek ve věci Altmark stanoví, že všechna čtyři kritéria musí být splněna současně, neexistují důvody, proč by Komise měla posuzovat, zda jsou v projednávaném případě splněny zbývající dvě podmínky.

(124) Lze tedy konstatovat, že rozhodnutí Řecka zrušit závazky společnosti TRAINOSE uvedený podnik hospodářsky zvýhodňuje ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

([1]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 87 až 95.

7.1.2.3. Selektivita

(125) Aby opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“. Pojem „státní podpora“ se tudíž vztahuje pouze na opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky. Jelikož ze zrušení dluhu bude mít prospěch pouze společnost TRAINOSE a toto opatření není dostupné pro další řecké podniky v rámci obecného opatření hospodářské politiky, je selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.2.4. Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

(126) Komise musí analyzovat, zda opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy. Existuje předpoklad, že dochází k narušení hospodářské soutěže ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, kdykoli stát poskytne finanční výhodu podniku v liberalizovaném odvětví, ve kterém probíhá nebo by mohla probíhat hospodářská soutěž ([1]).

(127) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je uvedenou podporou ovlivněn ([2]). Postačuje skutečnost, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži ([3]).

(128) Trh železniční nákladní dopravy v EU se poprvé otevřel hospodářské soutěži na Transevropské železniční síti nákladní dopravy dne 15. března 2003 prvním železničním balíčkem ([4]). Druhý železniční balíček liberalizoval veškerou mezinárodní nákladní dopravu dne 1. ledna 2006 a vnitrostátní železniční nákladní dopravu od 1. ledna 2007 ([5]). Několik členských států však jednostranně liberalizovalo své vnitrostátní trhy před uvedeným datem.

(129) Pokud jde o přepravu cestujících, dne 1. ledna 2010 třetí železniční balíček otevřel trh pro mezinárodní přepravu cestujících ([6]). Týká se to pouze mezinárodních služeb a nejsou zahrnuty činnosti příjemců na uvedených tratích. V každém případě, jak rozhodl soud v rozsudku ve věci Altmark, skutečnost, že přepravní společnost je aktivní pouze v jednom členském státu, nevylučuje možnost, že podpora narušuje obchod uvnitř Unie ([7]). V tomto ohledu je nutno uvést, že od roku 1995 několik členských států jednostranně otevřelo svou přepravu cestujících po železnici a že jakákoli výhoda poskytnutá železniční společnosti v jednom členském státu může snížit možnost soutěžitele z jiného členského státu obchodovat na uvedeném zeměpisném trhu.

([1]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 15. června 2000, Alzetta a další v. Komise, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, body 141 až 147.

([2]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 1980, Philip Morris v. Komise, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11; rozsudek Soudního dvora ze dne 22. listopadu 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, bod 21; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004, Itálie v. Komise, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.

([3]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

([6]) Třetí balíček byl přijat v roce 2007 a zahrnoval nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1), nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51).

([7]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdenburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 77–81.

(130) V tomto případě společnost TRAINOSE poskytuje služby v rámci hospodářské soutěže s dalšími podniky, které poskytují přepravní služby na vnitřním trhu, a některé z těchto služeb jsou přeshraniční. Selektivní hospodářská výhoda poskytnutá prostřednictvím plánovaného zrušení dluhu ve prospěch společnosti TRAINOSE tedy posiluje toto hospodářské postavení, jelikož zprostí provozovatele železniční dopravy dluhů vzniklých v období 2007–2010. Společnost TRAINOSE bude tudíž poskytovat služby železniční přepravy na vnitřním trhu, aniž by v minulosti musela nést všechny příslušné investice a/nebo provozní náklady.

(131) Komise dospěla k závěru, že opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.2.5. Závěr

(132) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že zrušení dluhu, které Řecko plánuje provést, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.3. *Opatření č. 2: navýšení vlastního kapitálu*

7.1.3.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

(133) Jak je uvedeno ve 109. bodě odůvodnění, dotyčné opatření musí být financováno ze státních prostředků a rozhodnutí o provedení opatření musí být přičitatelné státu.

(134) Navýšení vlastního kapitálu bylo financováno přímo z řeckého státního rozpočtu a rozhodl o něm Mezirezortní výbor pro veřejné podniky a organizace, což je výbor, který reprezentuje řecké ústřední orgány.

(135) Navýšení vlastního kapitálu tedy zahrnovalo použití státních prostředků, o kterém rovněž rozhodoval řecký stát a které bylo řeckému státu přičitatelné.

7.1.3.2. Hospodářské zvýhodnění

(136) Řecko tvrdilo, že navýšení vlastního kapitálu neposkytuje žádnou nepatřičnou hospodářskou výhodu společnosti TRAINOSE, neboť jakýkoli soukromý investor v obdobné situaci jako Řecko by se rozhodl spíše dále investovat do společnosti, aby zachoval své stávající investice, než přistoupit k likvidaci společnosti. Řecko očekávalo, že navýšení vlastního kapitálu vedoucí k restrukturalizaci společnosti TRAINOSE následované její privatizací by Řecku umožnilo získat zpět větší část svých investic a vyhnout se negativním dopadům na společnost OSE.

(137) Aby se zjistilo, zda investice Řecka poskytuje výhodu společnosti TRAINOSE, je nutné posoudit, zda by mohl být za podobných okolností k provedení dané investice motivován soukromý investor srovnatelné velikosti působící za běžných podmínek tržního hospodářství (zásada subjektu v tržním hospodářství) ([1]).

(138) Řecko tvrdilo, že cílem jeho rozhodnutí vložit kapitál do společnosti TRAINOSE bylo odvrátit úpadek jediného provozovatele železniční dopravy v Řecku a jakékoli přelévání negativních dopadů na řecké hospodářství jako takové.

(139) Při uplatňování kritéria subjektu v tržním hospodářství je však třeba ponechat stranou veškeré aspekty, které výlučně souvisejí s úlohou určitého členského státu jakožto orgánu veřejné moci (např. sociální aspekty, aspekty regionální politiky a odvětvové aspekty) ([2]). Jinými slovy, je-li kupříkladu zásah státu motivován důvody veřejné

([1]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise („Tubemeuse"), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 29; rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise (ALFA Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, body 18 a 19; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Cityflyer Express v. Komise, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, bod 51; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 21. ledna 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke v. Komise, spojené věci T-129/95, T-2/96 a T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, bod 104; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen v. Komise, spojené věci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([2]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 79, 80 a 81; rozsudek Soudního dvora ze dne 10. července 1986, Belgie v. Komise, 234/84, ECLI:EU:C:1986:302, bod 14; rozsudek Soudního dvora ze dne 10. července 1986, Belgie v. Komise, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305, bod 13; rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994, Španělsko v. Komise, spojené věci C-278/92 až C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, bod 22; rozsudek Soudního dvora ze dne 28. ledna 2003, Německo v. Komise, C-334/99, ECLI:EU:C:2003:55, bod 134; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen v. Komise, spojené věci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 24. září 2008, Kahla Thüringen Porzellan v. Komise, T-20/03, ECLI:EU:T:2008:395; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. října 2002, Linde v. Komise, T-98/00, ECLI:EU:T:2002:248.

politiky (např. důvody sociálního nebo regionálního rozvoje, které zvyšují ztráty a snižují zisky holdingu), může být jednání státu sice racionální z hlediska veřejné politiky, zároveň však může zahrnovat aspekty, které by subjekt v tržním hospodářství obvykle nezvažoval, nebo dokonce odmítl, pokud snižují návratnost, kterou holding očekává. Komise má tedy za to, že pro účely kritéria subjektu v tržním hospodářství je třeba ponechat stranou přelévání negativních dopadů na řecké hospodářství nebo skutečnost, že společnost TRAINOSE je jediným provozovatelem železniční dopravy v Řecku.

(140) Řecko dále uvedlo, že již v roce 2009 byla plánována restrukturalizace společnosti TRAINOSE s cílem ji privatizovat, a bylo tedy možné v přiměřené lhůtě očekávat přijatelnou návratnost vloženého kapitálu. Řecko dále zdůraznilo, že dočasná nižší návratnost by byla pro stávajícího investora přijatelná.

(141) Zda je zásah státu v souladu s tržními podmínkami, je nutno posoudit z hlediska *ex ante*, přičemž se přihlédne k informacím, které byly dostupné v okamžiku, kdy bylo rozhodnutí o zásahu přijato ([1]). Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by totiž obvykle provedl vlastní hodnocení strategie a finančních vyhlídek projektu *ex ante* ([2]). Nestačí se spoléhat na hospodářská hodnocení *ex post*, která obsahují zpětné konstatování o skutečné výnosnosti investice uskutečněné dotčeným členským státem ([3]).

(142) Hospodářské hodnocení na základě obecně uznávané standardní metody posuzování ([4]) musí být založeno na dostupných objektivních, ověřitelných a spolehlivých údajích ([5]), jež by měly být dostatečně podrobné a měly by zohledňovat hospodářskou situaci v době, kdy bylo o transakci rozhodnuto, s přihlédnutím k úrovni rizika a budoucím očekáváním. Obecně přijímanou standardní metodou stanovení (roční) návratnosti investic je výpočet vnitřní míry návratnosti ([6]). Investiční rozhodnutí lze posoudit rovněž z hlediska jeho čisté současné hodnoty ([7]), což ve většině případů přináší výsledky rovnocenné vnitřní míře návratnosti.

(143) Dříve než Mezirezortní výbor pro veřejné podniky a organizace v roce 2009 přijal rozhodnutí o vložení vlastního kapitálu ve výši 60 milionů EUR, neprovedlo Řecko žádné posouzení očekávané návratnosti za použití kterékoli z obecně uznávaných standardních metod posuzování nebo jakékoli jiné metody. Na podporu rozhodnutí o vložení kapitálu do společnosti TRAINOSE Řecko nepředložilo žádný věcný důkaz prokazující budoucí ziskovost pro akcionáře. Žádný dokument neobsahuje názorný příklad nebo výpočet zhodnocení kapitálu pro akcionáře společnosti TRAINOSE nebo zvýšení hodnoty kapitálové účasti Řecka po vložení kapitálu. Komise podotýká, že prognózy zisku a ztrát společnosti TRAINOSE pouze ukazují, že návrat společnosti k ziskovosti se očekával od roku 2011. A ani očekávaná kumulovaná ziskovost do roku 2013 (14 milionů EUR) nestačí k vyrovnání očekávané ztráty společnosti TRAINOSE v roce 2011 (–165 milionů EUR).

(144) Řecko rovněž neposoudilo vyhlídky privatizace společnosti TRAINOSE, ani nevyčíslilo očekávané výnosy z privatizace. Komise uvádí, že v okamžiku, kdy bylo o navýšení vlastního kapitálu neodvolatelně rozhodnuto (tj. v roce 2009), mohly existovat pouze nejasné plány na privatizaci společnosti, ale nebylo dosud zveřejněno žádné pověření k privatizaci, nebyly předloženy žádné závazné nabídky a bylo stále nejisté, zda by privatizace vůbec byla úspěšná. Společnost TRAINOSE se stala součástí řeckého privatizačního programu až v roce 2010 ([8]) a až v roce 2013 se Řecko skutečně rozhodlo přistoupit k privatizaci společnosti ([9]). Nicméně žádný investor nepředložil závaznou nabídku a proces privatizace musel být znovu zahájen v roce 2016, což vedlo k očekávané privatizaci v roce 2017.

(145) Při posuzování, zda je transakce v souladu s tržními podmínkami, je třeba vzít v úvahu skutečnost, že dotyčný veřejnoprávní subjekt měl předchozí ekonomickou účast v určitém podniku ([10]). Předchozí účast je za účelem

([1]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 83, 84 a 85 a 105; rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, body 71 a 72; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Cityflyer Express v. Komise, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, bod 76.

([2]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 82 až 85 a 105;

([3]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, bod 85.

([4]) Viz rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 29. března 2007, Scott v. Komise, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99, bod 134, a rozsudek Soudního dvora ze dne 16. prosince 2010, Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, ECLI:EU:C:2010:778, bod 39.

([5]) Viz rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 16. září 2004, Valmont Nederland BV v. Komise, T-274/01, ECLI:EU:T:2004:266, bod 71.

([6]) Vnitřní míra návratnosti nevychází z účetních zisků v daném roce, ale zohledňuje budoucí peněžní toky, jejichž příjem investor očekává po celou dobu životnosti investice. Je definována jako diskontní sazba, při jejímž uplatnění se čistá současná hodnota peněžních toků rovná nule.

([7]) Čistá současná hodnota je rozdíl mezi kladnými a zápornými peněžními toky během doby životnosti investice, který je diskontován pomocí přiměřené návratnosti (kapitálovými náklady).

([8]) Viz 14. bod odůvodnění.

([9]) Viz 15. bod odůvodnění.

([10]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 3. dubna 2014, ING Groep NV, C-224/12 P, ECLI:EU:C:2014:213, body 29 až 37.

použití kritéria subjektu v tržním hospodářství nutno posoudit na základě srovnávacích scénářů. Například v případě zásahu ve veřejném podniku v obtížích, který se týká vlastního kapitálu či dluhu, je třeba očekávanou návratnost takovéto investice srovnat s očekávanou návratností podle srovnávacího scénáře založeného na likvidaci podniku. Vede-li tato likvidace k vyšším výnosům nebo nižším ztrátám, zvolil by obezřetný subjekt v tržním hospodářství tuto možnost ([1]).

(146) Před navýšením vlastního kapitálu Řecko neposoudilo vyhlídky na výnosy z hypotetické likvidace společnosti TRAINOSE. Komise podotýká, že dne 31. prosince 2008 dosahovala účetní hodnota majetku společnosti TRAINOSE 104 milionů EUR, zatímco hodnota jejích dluhů činila 376 milionů EUR. Řecko jako akcionář společnosti TRAINOSE by tedy podle scénáře hypotetické likvidace pravděpodobně nedosáhlo žádné návratnosti. Ve svém důsledku by tak Řecko ze zákona neručilo nad ztrátu svých akcií, bez jakékoli další investice do společnosti.

(147) Navzdory sociálnímu a politickému tlaku, který by vyplynul z rozhodnutí umožnit společnosti TRAINOSE zahájit likvidační řízení, Komise zastává názor, že náklady pro subjekt v tržním hospodářství v obdobné situaci by byly nulové, neboť řecký stát je jediným akcionářem společnosti TRAINOSE. Za těchto okolností mohlo navýšení kapitálu přinést řeckému státu pouze ztrátu, s níž by subjekt v tržním hospodářství nesouhlasil.

(148) Komise má tedy za to, že rozhodnutí navýšit vlastní kapitál společnosti TRAINOSE o 60 milionů EUR poskytlo společnosti TRAINOSE hospodářskou výhodu, kterou by v běžných tržních podmínkách nezískala.

7.1.3.3. Selektivita

(149) Navýšení vlastního kapitálu bylo přínosné pouze pro společnost TRAINOSE a nebylo součástí širšího opatření obecné hospodářské politiky dostupného pro řecké podniky. Je tedy selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.3.4. Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

(150) Z důvodů uvedených v oddíle 7.1.2.4 navýšení vlastního kapitálu narušilo nebo mohlo narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu a rovněž mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.3.5. Závěr

(151) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že navýšení vlastního kapitálu o 60 milionů EUR provedené v roce 2009 představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.4. *Opatření č. 3: roční granty ve prospěch společnosti TRAINOSE za období 2011–2013*

7.1.4.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

(152) Roční granty ve prospěch společnosti TRAINOSE v období 2011–2013 byly poskytnuty přímo z řeckého státního rozpočtu, a opatření tedy zahrnuje použití státních prostředků, o kterém rovněž rozhodl stát, a je tudíž přičitatelné státu.

7.1.4.2. Hospodářské zvýhodnění

(153) Řecko tvrdilo, že roční granty ve prospěch společnosti TRAINOSE za období 2011–2013 zahrnují kompenzaci za plnění závazku veřejné služby.

(154) Na základě pokynů poskytnutých Soudním dvorem ve svém rozsudku ve věci Altmark ([2]), Komise uvádí, že dohoda o závazku veřejné služby na období 2011–2013 nebyla uzavřena na základě veřejného nabídkového řízení.

([1]) V tomto smyslu viz rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 2000, Alitalia v. Komise, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, nebo rozsudek Soudního dvora ze dne 24. ledna 2013, Frucona v. Komise, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, body 79 a 80.

([2]) Viz 119. bod odůvodnění.

(155) Není-li závazek veřejné služby stanoven na základě nabídkového řízení, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

(156) Komise uvádí, že když byla v roce 2011 dohoda o závazku veřejné služby uzavřena, společnost TRAINOSE čelila finančním obtížím a její náklady nemohly být považovány za náklady průměrného podniku, správně řízeného a přiměřeně vybaveného prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby. Vyrovnání za závazek veřejné služby za období 2011 až 2013 vycházelo z odhadů plánu restrukturalizace společnosti TRAINOSE bez hypotetické srovnávací analýzy nákladů průměrného a správně řízeného podniku přiměřeně vybaveného prostředky k tomu, aby skutečně mohl uspokojit požadavky veřejné služby. Komise se proto domnívá, že toto kritérium nebylo splněno.

(157) Vzhledem k tomu, že rozsudek Altmark stanoví, že všechna čtyři kritéria musí být splněna současně, neexistují důvody posuzovat, zda jsou v projednávaném případě splněna zbývající tři kritéria stanovená v rozsudku Altmark.

(158) Lze tedy konstatovat, že granty ve prospěch společnosti TRAINOSE v období 2011 až 2013 společnost TRAINOSE hospodářsky zvýhodňují ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.4.3. Selektivita

(159) Roční granty v období 2011–2013 byly dostupné pouze společnosti TRAINOSE a pouze tato společnost jich mohla využít, a byly proto selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.4.4. Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

(160) Z důvodů uvedených v oddíle 7.1.2.4 granty narušily nebo mohly narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu a rovněž mohly ovlivnit obchod mezi členskými státy.

7.1.4.5. Závěr

(161) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že roční granty poskytnuté Řeckem v období 2011–2013 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.5. *Opatření č. 4: převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru*

7.1.5.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

(162) Program pro převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE vychází z řeckého zákona č. 3891/2010. Stanoví převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru, jako jsou ministerstva nebo obce, které jim odměnu vyplácejí z veřejných prostředků.

(163) Opatření tedy zahrnuje použití státních prostředků a rozhoduje o něm rovněž řecký stát a je řeckému státu přičitatelné.

7.1.5.2. Hospodářské zvýhodnění

(164) Podle Řecka snížení počtu zaměstnanců jejich převodem neposkytuje společnosti TRAINOSE žádné zvýhodnění, neboť tento převod lze považovat za jednorázovou kompenzaci za strukturální nevýhodu, kterou společnost TRAINOSE i nadále má ve vztahu ke zbývajícím zaměstnancům.

(165) Pro vyčíslení možného zvýhodnění vyplývajícího z převodu zaměstnanců Řecko předložilo studii vypracovanou poradcem. Podle uvedené studie zvýhodnění představuje rozdíl mezi „obvyklými náklady“ hypotetického programu pro dobrovolný odchod do důchodu, které vzniknou soukromé společnosti, a náklady hypotetického programu pro dobrovolný odchod do důchodu pro zaměstnance společnosti TRAINOSE. V druhém případě se jedná o 120 milionů EUR. Řecko však tvrdí, že od nákladů hypotetického programu pro dobrovolný odchod do důchodu je třeba odečíst „neobvyklé náklady“, které společnosti vzniknou z důvodu statusu „téměř státního zaměstnance“ zaměstnanců společnosti TRAINOSE, a to jak převedených zaměstnanců, tak zbývajících 904 zaměstnanců. Podle Řecka činí „skutečné“ zvýhodnění z převodu zaměstnanců 37 milionů EUR.

(166) Komise uvádí, že pokud se v důsledku státního zásahu za podmínek, jež se liší od běžných tržních podmínek, zlepší finanční situace podniku, jedná se o zvýhodnění ([1]). V tomto ohledu je pro pojem státní podpora relevantní nejen poskytnutí skutečných hospodářských výhod, ale zvýhodnění může představovat i zbavení ekonomické zátěže. To zahrnuje jakékoli snížení nákladů, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku ([2]). Je třeba přezkoumat, zda se finanční situace podniku v návaznosti na státní opatření zlepšila v porovnání s finanční situací, do níž by se subjekt dostal, pokud by opatření nebylo provedeno ([3]).

(167) Je tedy třeba posoudit, zda převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE odpovídá zbavení strukturální nevýhody, s níž by se společnost bez daného opatření i nadále potýkala.

(168) Komise uvádí, že společnost TRAINOSE se potýkala se situací nadbytečného počtu zaměstnanců. V běžných tržních podmínkách by podnik musel zavést program pro dobrovolný odchod do důchodu, aby své zaměstnance k takovémuto odchodu podnítil. Podle tvrzení Řecka však společnost TRAINOSE neměla na takovýto program žádné finanční prostředky, a řecký stát tedy zavedl program pro převod zaměstnanců k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru.

(169) Obdobně nelze přijmout argument, že opatření neposkytuje společnosti TRAINOSE výhodu, protože je kompenzací za určité znevýhodnění, které tento podnik zdědil ze závazků podle předchozích kolektivních smluv. Převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE měl dopad na snížení personálních nákladů, které by společnost TRAINOSE musela vynaložit a které představují obvyklé náklady podniku, i když tyto náklady vznikly v důsledku specifického statusu zaměstnanců společnosti TRAINOSE a byly vyšší než náklady na zaměstnance, kteří obdobný status neměli ([4]).

(170) Kromě toho finanční zvýhodnění společnosti TRAINOSE vyplývající z nižších personálních nákladů z důvodu převodu některých jejích zaměstnanců k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru nelze srovnávat s údajným znevýhodněním vyplývajícím ze statusu „téměř státního zaměstnance“ zaměstnanců společnosti TRAINOSE podle kolektivních smluv.

(171) V reakci na argumenty uvedené Řeckem, které se týkají údajných znevýhodnění způsobených statusem „téměř státního zaměstnance“ zaměstnanců společnosti TRAINOSE, lze uvést tyto tři úvahy. Zaprvé společnost TRAINOSE v důsledku úplného otevření řeckého železničního trhu hospodářské soutěži měla a nadále udržuje proškolené a způsobilé pracovníky, bez nichž by nedokázala udržet svou pozici na trhu. Zadruhé, jak zdůraznilo Řecko, podle nové kolektivní smlouvy byly zrušeny četné výhody zaměstnanců společnosti TRAINOSE a byla přijata opatření ke snížení nákladů společnosti TRAINOSE na stávající personál. Zatřetí v současné době v Řecku aktivně nepůsobí žádný jiný provozovatel železniční dopravy a obecné srovnání s jinými zaměstnanci soukromého sektoru s obdobnou praxí provedené Řeckem nelze s přihlédnutím ke specifičnosti zaměstnanců společnosti TRAINOSE považovat za platné srovnávací kritérium.

(172) S ohledem na výše uvedené úvahy náklady související s výhodami vyplývajícími z předchozích právních předpisů jsou podle všeho obvyklými náklady, které vznikají jakékoli společnosti. Zbavení těchto nákladů převodem zaměstnanců tedy zvýhodňuje společnost TRAINOSE ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.5.3. Selektivita

(173) Převod zaměstnanců byl přínosný pouze pro společnost TRAINOSE, a je tedy selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.5.4. Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod

(174) Z důvodů uvedených v oddíle 7.1.2.4 převod zaměstnanců narušil nebo mohl narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu a rovněž mohl ovlivnit obchod mezi členskými státy.

([1]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999, Španělsko v. Komise, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

([2]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. března 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, bod 13; rozsudek Soudního dvora ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 25; rozsudek Soudního dvora ze dne 19. května 1999, Itálie v. Komise, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, bod 15; rozsudek Soudního dvora ze dne 3. března 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 36.

([3]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. července 1974, Itálie v. Komise, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.

([4]) Rozhodnutí Komise 2012/540/EU ze dne 20. prosince 2011 o státní podpoře C 25/08 (ex NN 23/08) reforma způsobu financování důchodů státních úředníků pracujících u společnosti France Télécom, kterou poskytla Francouzská republika ve prospěch společnosti France Télécom (Úř. věst. L 279, 12.10.2012, s. 1); potvrzené rozsudkem Soudního dvora ze dne 26. října 2016, Orange (France Télécom) v. Komise, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, a rozsudek Soudního dvora ze dne 22. října 2014, British Telecommunications v. Komise, C-620/13 P, ECLI:EU:C:2014:2309.

7.1.5.5. Závěr

(175) S ohledem na výše uvedené skutečnosti má Komise za to, že převod zaměstnanců společnosti TRAINOSE k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru v období 2011 až 2013 představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.6. *Opatření č. 5: dohody o úrovni služeb mezi společnostmi TRAINOSE a OSE*

7.1.6.1. Hospodářské zvýhodnění

(176) Jak uvádí oddíl 3.5.5, v rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, zda byly smlouvy o úrovni služeb mezi společnostmi TRAINOSE a OSE uzavřeny za tržních podmínek.

(177) V reakci na rozhodnutí o zahájení řízení Řecko poskytlo další vyjasnění metody, kterou byly stanoveny poplatky za služby uvedené v jednotlivých smlouvách o úrovni služeb uzavřených mezi společnostmi TRAINOSE a OSE. Jak uvádí 72. bod odůvodnění, Řecko tvrdilo, že v souladu s doporučeními trojky byly dohody o úrovni služeb uzavřeny za tržních podmínek, a neposkytovaly tedy společnosti TRAINOSE žádné hospodářské zvýhodnění.

(178) Je proto nutné přezkoumat, zda podmínky dohod o úrovni služeb uzavřených mezi společnostmi TRAINOSE a OSE poskytly společnosti TRAINOSE hospodářské zvýhodnění, které by společnost TRAINOSE za běžných tržních podmínek nezískala ([1]). Za tímto účelem musí Komise posoudit, zda by hypotetický subjekt v tržním hospodářství v obdobné situaci jako společnost OSE, s přihlédnutím k dostupným informacím a převažujícím tržním podmínkám v daném okamžiku a k jakémukoli předvídatelnému vývoji, uzavřel dané dohody o úrovni služeb za stejných podmínek ([2]).

(179) Dohody o úrovni služeb nebyly uzavřeny prostřednictvím soutěžního, transparentního, nediskriminačního a bezpodmínečného výběrového řízení, které by poskytlo přímé a konkrétní důkazy souladu s tržními podmínkami. Trojka doporučila, aby dohody o úrovni služeb byly uzavírány tak, aby formalizovaly již existující obchodní vztahy se společností OSE, což v dané době zahrnovalo nejen správce infrastruktury, ale také poskytovatele kolejových vozidel a údržby, odborného vzdělávání personálu, kanceláří a autokarů pro společnost TRAINOSE. V okamžiku, kdy byly dohody o úrovni služeb uzavřeny, byla společnost TRAINOSE jediným provozovatelem železniční dopravy v Řecku. Společnost TRAINOSE byla rovněž závislá na mnohých službách, které společnost OSE dodávala.

(180) Skutečnost, že dohody o úrovni služeb nebyly uzavřeny formou nabídkového řízení, neznamená, že nesplňují tržní podmínky ([3]). Pokud neproběhlo nabídkové řízení, lze soulad dohody o úrovni služeb s tržními podmínkami posuzovat na základě podmínek, za nichž uskutečnily srovnatelné transakce srovnatelné soukromé subjekty ve srovnatelné situaci (referenční srovnávání), nebo za pomoci jiných metod ocenění ([4]).

(181) Při stanovování vhodné referenční hodnoty je nutné věnovat obzvláštní pozornost kategorii dotyčného subjektu, druhu dotyčné transakce a dotčenému trhu nebo trhům. Došlo-li k významným hospodářským změnám, obzvláště důležité je také načasování transakcí. V příslušných případech může být třeba upravit dostupná tržní měřítka podle konkrétních rysů dané státní transakce ([5]). Referenční srovnávání často nestanoví jednu „přesnou“ referenční hodnotu, nýbrž spíše řadu možných hodnot, a to posouzením souboru srovnatelných transakcí.

([1]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999, Španělsko v. Komise, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

([2]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (2016/C 262/01), bod 74; rozsudek Tribunálu ze dne 28. února 2012, Land Burgenland a Rakousko v. Komise, spojené věci T-268/08 a T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 16. září 2004, Valmont v. Komise, T-274/01, ECLI:EU:T:2004:266, bod 45; rozsudek Soudního dvora ze dne 2. září 2010, Komise v. Scott, C-290/07 P, ECLI:EU:C:2010:480, bod 68; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale v. Komise, spojené věci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, bod 246, a citovaná judikatura; rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 83, 84, 85 a 105; rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, body 71 a 72; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 30. dubna 1998, Cityflyer Express v. Komise, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, bod 76.

([3]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 12. června 2014, Sarc v. Komise, T-488/11, ECLI:EU:T:2014:497, bod 98.

([4]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (2016/C 262/01), bod 97.

([5]) Viz rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 6. března 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen v. Komise, spojené věci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, bod 251.

a) *Dohoda o úrovni služeb týkající se zajišťování údržby kolejových vozidel*

(182) Komise uvádí, že cena za poskytování služeb údržby kolejových vozidel byla stanovena na základě nákladů na materiál a náhradní díly, nákladů na pracovníky údržby a příslušných administrativních nákladů. Cena stanovená v dohodě o úrovni služeb tedy zahrnovala všechny náklady související s poskytováním služeb údržby společností OSE, dokonce včetně podílu na příslušných administrativních nákladech.

(183) Hlavní nákladovou položkou při poskytování služeb údržby jsou náklady na pracovníky údržby. AMEL, společnost pověřená provozováním metra v Aténách do roku 2010, byla jedinou společností v Řecku, která byla srovnatelná se společností OSE, s přihlédnutím k povaze poskytovaných služeb a převažujícímu tržnímu prostředí. Před uzavřením dohody o úrovni služeb platila společnost OSE svým pracovníkům údržby průměrnou mzdu ve výši [25 000–50 000] EUR ročně neboli [20–40] EUR za hodinu. Komise uvádí, že roční mzda techniků údržby společnosti AMEL se v době uzavření dohody o úrovni služeb pohybovala v rozmezí [25–50 000] EUR až [25 000–50 000] EUR v závislosti na praxi a odpracovaných letech ve společnosti, což vedlo k průměrné roční mzdě techniků údržby společnosti AMEL ve výši [25 000–50 000] EUR. Průměrná mzda pracovníků údržby společnosti OSE byla tedy srovnatelná se mzdou techniků údržby společnosti AMEL.

(184) Komise bere na vědomí, že po vstupu zákona č. 3899/2010 v platnost se náklady společnosti OSE na pracovníky údržby dále snížily o [0–5] EUR na hodinu, zatímco dohoda se společností TRAINOSE nebyla upravena. Zisk společnosti OSE se tedy zvýšil o [0–5] EUR za hodinu údržby, což dále přispívalo k tomu, že společnost OSE dosahovala tržního rozpětí návratnosti ve výši [0–10] %.

(185) Komise dále uvádí, že dohoda o úrovni služeb byla uzavřena na dobu dvou let a mohla být prodloužena o další rok. Dohoda o úrovni služeb také zahrnovala pokuty za prodlení v dodávce kolejových vozidel a za pozdní platby. To naznačuje, že dohoda o úrovni služeb byla sjednána s přihlédnutím k obchodním zájmům stran, a podle všeho tedy nepředstavuje skrytý způsob použití společnosti OSE jako nástroje k poskytnutí nepatřičné výhody oproti tržním podmínkám ve prospěch společnosti TRAINOSE.

(186) S ohledem na výše uvedené úvahy lze mít za to, že hypotetický subjekt v tržním hospodářství by dohodu o úrovni služeb týkající se zajišťování údržby kolejových vozidel uzavřel, a tato dohoda tedy společnosti TRAINOSE neposkytla žádnou nepatřičnou hospodářskou výhodu.

b) *Dohoda o úrovni služeb týkající se leasingu kolejových vozidel*

(187) Komise uvádí, že poplatky za leasing kolejových vozidel stanovené v dohodě o úrovni služeb vycházejí z ročních odpisů a nákladů na financování daných kolejových vozidel. Amortizační sazba tedy odráží finanční mix a odpovídala […] hodnoty, která byla financována z vlastních zdrojů společnosti, a […] hodnoty, která byla financována z úvěrů.

(188) Komise uvádí, že amortizační sazba je zcela v souladu s řeckými standardy akruálního účetnictví akciových společností a že finanční výkazy společnosti OSE byly každoročně auditovány úředně schváleným externím auditorem. Jelikož finanční výkazy společnosti OSE vycházely ze standardů IFRS, hodnota kolejových vozidel vykázaných v soupisu majetku společnosti OSE odpovídá jeho tržní hodnotě.

(189) Na základě výše uvedených úvah má Komise za to, že dohoda o úrovni služeb týkající se leasingu kolejových vozidel byla uzavřena za tržních podmínek, a společnosti TRAINOSE tedy neposkytuje žádnou nepatřičnou hospodářskou výhodu.

c) *Dohoda o úrovni služeb týkající se odborné přípravy zaměstnanců*

(190) Komise uvádí, že před uzavřením dohody o úrovni služeb týkající se odborné přípravy zaměstnanců se společnost TRAINOSE pokusila porovnat hodinové náklady na odbornou přípravu účtované jinými poskytovateli odborné přípravy v Řecku. Jelikož je společnost OSE jediným poskytovatelem technické odborné přípravy pro strojvůdce a na jiná témata související se železnicí, toto srovnání nákladů na odbornou přípravu bylo nepřímé.

(191) Jak uvádí 79. bod odůvodnění, společnosti LAEK a IEKEM TEE byly vybrány pro srovnání z důvodu služeb souvisejících s odbornou přípravou, které poskytují. Hodinové náklady na odbornou přípravu se pohybují v rozmezí [0–20] EUR až [20–40] EUR v případě odborné přípravy poskytované společností LAEK a v rozmezí [0–15] EUR až [50–70] EUR v případě odborné přípravy poskytované společností IEKEM TEE.

(192) Komise má za to, že náklady na odbornou přípravu vyjednané mezi společnostmi OSE a TRAINOSE byly stanoveny v rozsahu tržních cen, a že tedy dohoda o úrovni služeb týkající se odborné přípravy zaměstnanců byla uzavřena za tržních podmínek a neposkytuje společnosti TRAINOSE žádnou nepatřičnou výhodu. Náklady na odbornou přípravu vycházejí z celkového počtu hodin odborné přípravy uskutečněné během programu odborné přípravy, počtu účastníků programu odborné přípravy (minimálně pět (5) osob) a průměrných hodinových nákladů na program odborné přípravy, které jsou na účastníka, v závislosti na počtu účastníků programu odborné přípravy, a to takto:

Počet účastníků	Průměrné hodinové náklady *v EUR*
$5 \leq X \leq 10$	[20–40]
$10 \leq X \leq 15$	[20–40]
$15 < X$	[0–20]

d) *Dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu kanceláří*

(193) Měsíční nájemné stanovené v dohodě o úrovni služeb uzavřené v roce 2011, která se týkala pronájmu kanceláří, bylo stanoveno na základě zprávy nezávislého realitního znalce na konci roku 2005 a upraveno společností GAIAOSE tak, aby zohledňovalo současný stav budov a okolních prostor a převažující tržní podmínky.

(194) Na konci roku 2005 činila odhadovaná hodnota nájemného kanceláří [10–20] EUR/m². Budova, v níž se pronajímané kanceláře nacházejí, byla postavena v roce 1972 a nesplňuje standardy moderní kancelářské infrastruktury, neboť nemá otevřené kanceláře a má vysoké procento (30 %) společných prostor. Stav údržby samotné budovy je průměrný, zatímco okolí budovy v posledních letech zchátralo, včetně nárůstu trestné činnosti.

(195) Komise uvádí, že od doby, kdy byla dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu kanceláří uzavřena, poptávka po pronájmu kancelářských prostor mezi koncem roku 2005 a únorem 2011 klesla až o 30 % z důvodu vznikající hospodářské krize, což vedlo ke snížení nájemného. To potvrzuje zpráva o trhu vypracovaná soukromým nezávislým odhadcem, společností Eurobank Properties Services, která pro červenec 2010 stanovila tržní nájemné pro budovy s obdobnými vlastnostmi v oblasti, v níž se nacházejí předmětné kanceláře, v rozmezí 11–14 EUR/m², což představuje 20 % pokles v porovnání s rokem 2009.

(196) S přihlédnutím k faktorům uvedeným ve 193. a 194 bodě odůvodnění bylo měsíční nájemné upraveno z [10–20] EUR/m² v roce 2005 na [0–10] EUR/m² v roce 2011. Tato úprava vedla ke [20–40]% snížení, což přibližně odpovídá snížení cen v dané oblasti a stavu pronajímané budovy ([1]). Kromě úhrady základního nájemného byla společnost TRAINOSE povinna hradit veškeré náklady souvisejících s kancelářemi, jako například údržbu, energie, daně a poplatky atd.

(197) S ohledem na výše uvedené úvahy má Komise za to, že dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu kanceláří byla uzavřena za tržních podmínek, a společnosti TRAINOSE tedy neposkytuje žádnou nepatřičnou výhodu.

e) *Dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu autokarů*

(198) Komise podotýká, že leasingové poplatky za autokary a jiná vozidla stanovené v příslušné dohodě o úrovni služeb vycházely z tržní hodnoty každého z vozidel ke dni 1. ledna 2001 upravené o roční odpisy. Tržní hodnota vozidel, jakož i roční odpisy byly odhadnuty dodavateli těchto vozidel.

(199) Na základě výše uvedených skutečností má Komise za to, že dohoda o úrovni služeb týkající se pronájmu autokarů byla uzavřena za tržních podmínek, a společnosti TRAINOSE tedy neposkytuje žádnou nepatřičnou hospodářskou výhodu.

f) *Závěr*

(200) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise dospěla k závěru, že dohody o úrovni služeb neposkytly společnosti TRAINOSE žádnou nepatřičnou hospodářskou výhodu.

([1]) Viz *Bank of Greece, The real estate market: developments and prospect* (Řecká centrální banka, Realitní trh: vývoj a vyhlídky), výroční zpráva za rok 2010 (duben 2011), viz internetové stránky (https://www.bankofgreece.gr/BogDocumentEn/Governor%27s_AnnualReport2010, April2011ChapterV,S,ection2.pdf).

(201) Vzhledem ke skutečnosti, že potřebné podmínky prokazující existenci státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy mají kumulativní charakter, absence kterékoli z nich je rozhodující. Není tedy třeba posuzovat, zda opatření č. 5 splňuje ostatní podmínky čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(202) Komise proto dospěla k závěru, že opatření č. 5 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2. **Oprávněnost podpory**

(203) Podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podporu a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v tomto řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy přijato konečné rozhodnutí.

(204) Komise uvádí, že opatření č. 1 nebylo dosud provedeno a jeho provedení podléhá tomuto rozhodnutí. Jelikož opatření č. 1 nebylo dosud provedeno, Komise má za to, že Řecko dodrželo oznamovací povinnost podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy ([1]).

(205) Komise uvádí, že opatření č. 2, č. 3 a č. 4 byla provedena v období 2011–2013. Podpora poskytnutá prostřednictvím uvedených opatření nebyla Komisí předem schválena; Řecko tedy nedodrželo povinnost zdržet se jednání uvedenou v čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Opatření č. 2, č. 3 a č. 4 tedy představují protiprávní státní podporu.

7.3. **Slučitelnost podpory**

(206) Jelikož opatření č. 1, č. 2, č. 3 a č. 4 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí Komise posoudit, zda je tuto podporu možno považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

(207) S ohledem na velmi specifické okolnosti tohoto případu a řeckého hospodářství Řecko tvrdilo, že dotyčnou podporu lze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy na základě toho, že se snaží napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu.

(208) Podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy „[z]a slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány: […] podpory, které mají […] napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu; […]“.

(209) Pokud jde o jakékoli odchýlení od zákazu státních podpor zakotveného v čl. 107 odst. 1 Smlouvy, uvedené ustanovení musí být vykládáno a uplatňováno restriktivně. Takovéto striktní uplatňování vyžaduje, aby se přihlédlo zejména k povaze a objektivní závažnosti poruchy hospodářství dotyčného členského státu na jedné straně a k vhodnosti, nezbytnosti a přiměřenosti podpory, která má poruchu řešit, na straně druhé a zároveň aby se přihlédlo k možné systémové důležitosti a postavení příjemce a dotyčného odvětví a k zamezení nežádoucích negativních účinků na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy.

7.3.1. *Hospodářská situace v Řecku*

(210) Hospodářská situace Řecka se objektivně vyznačuje nebývale hlubokou a vleklou krizí. V roce 2016 zažilo Řecko devátý rok po sobě recesi. Recese byla zvláště hluboká v letech 2009, 2010, 2011 a 2012 (snížení reálného HDP o 3,1 % v roce 2009, o 4,9 % v roce 2010, o 7,1 % v roce 2011 a o 6 % v roce 2012). V období 2008–2016 se HDP snížil o více než 25 %. Očekávalo se, že hrubý veřejný dluh Řecka bude nejvyšší v roce 2016, a to 179,7 % jeho HDP. Míra nezaměstnanosti v Řecku byla v průměru 24,9 %, přičemž v určitých regionech dosahovala až 30,7 % v porovnání s průměrem EU-28, který činil 9,4 %. Řecký stát nemá prakticky žádný přístup na kapitálové trhy a jeho veřejné financování stále závisí na tom, zda Euroskupina a jiní mezinárodní věřitelé uvolní nové tranše plánovaných půjček, o kterých se stále jedná. Hospodářství Řecka je tedy v červnu 2017 stále vysoce citlivé na nejistoty a šoky.

(211) Jak uvedla Komise ve svém rozhodnutí ze dne 20. prosince 2011, v němž použila čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy na opatření, která řeší situaci v Řecku ([2]), rozsah a doba trvání hospodářského poklesu, který Řecko zažívá, přesahuje problémy, které zažívala hospodářství členských států v kontextu standardního obchodního cyklu, v němž musí být hospodářské zpomalení přijato jako součást běžného růstu a vývoje.

([1]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 14. ledna 2004, Fleuren Compost v. Komise, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([2]) SA.34044 (2011/N)*EL*_Prolongation of the Greek temporary scheme for loan guarantees_ (Prodloužení řeckého dočasného režimu úvěrových záruk) (Úř. věst. C 29, 2.2.2012, s. 4).

(212) Výjimečné dopady krize a schopnost státní podpory přiznané poskytovatelům energetických služeb zaujímajícím významné pozice na řeckém trhu za účelem nápravy nebo řešení účinků krize uznala i Komise v letech 2013 a 2014 ([1]). Kromě toho Komise skutečně považuje prodloužení státní podpory, která byla poskytnuta řeckému finančnímu odvětví, do 30. června 2017 za nezbytné pro nápravu vážné poruchy řeckého hospodářství při použití čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy ([2]). Tyto závěry týkající se situace řeckého hospodářství od prosince 2011 pro účely použití pravidel státní podpory stále platí.

(213) Komise souhlasí s Řeckem, že tato situace má dopad na odvětví řecké železniční dopravy a způsobuje značné narušení, jako například snížení poptávky po službách osobní i nákladní železniční dopravy z důvodu uzavření určitých podniků, neschopnosti určitých podniků platit své účty (např. Hellenic Sugar Industry, HSI), jakož i omezení hospodářské činnosti v určitých oblastech a může znamenat i potenciální likvidaci společnosti TRAINOSE. Komise podotýká, že v letech 2008 až 2012 dosáhl pokles osobní dopravy vyjádřený v osobokilometrech 49 % a pokles nákladní dopravy vyjádřený v tunokilometrech 64 %.

(214) Jakékoli narušení činnosti společnosti TRAINOSE by znamenalo velkou zátěž pro síť veřejné dopravy obecně, a zejména v městské síti Atén (kterou využívá osm milionů cestujících ročně), Soluně a Patry. Význam společnosti TRAINOSE jako jediného poskytovatele služeb osobní a nákladní železniční dopravy v Řecku se projevil na vrcholu uprchlické krize, kdy byly určité vlakové trasy částečně uzavřeny nebo byl omezen provoz. Když byla hranice v Idomeni otevřena, projíždělo denně do střední Evropy a zpět přibližně osm nákladních vlaků. Po uzavření hranice se počet omezil pouze na čtyři vlaky, které jezdily po delší trase přes sousední Bulharsko, což znamenalo vyšší přepravní náklady pro řecké dovozce a vývozce. Přeprava nákladu vlakem táhnoucím 34 vagonů do střední Evropy by obvykle stála do 50 000 EUR a trvala dva až tři dny. Delší trasa však způsobovala zpoždění až dvanáct dní, což zvyšovalo náklady téměř o 20 %. Přímé vícenáklady pro sdružení vývozců v severním Řecku, zastupující zhruba 500 malých podniků, dosáhly přibližně 5 milionů EUR a zpomalily snahy o opětovné nastartování hospodářství po šesti letech recese. Pro tyto účely je zásadní zajistit hladký přechod k dosažení strategického cíle nadcházejícího prodeje 100 % akciového kapitálu společnosti TRAINOSE investorovi, což musí být vnímáno jako milník při provádění programu dohodnutého s Euroskupinou ([3]).

7.3.2. *Postavení společnosti TRAINOSE v hospodářství Řecka*

(215) V důsledku hluboké a vleklé hospodářské krize společnost TRAINOSE zaznamenala nebývalý pokles provozních výnosů a zvýšení dluhu, jak je zřejmé z tabulky 1. Kromě toho spojení nebývalých a mimořádných podmínek vedlo k nesplaceným závazkům v řeckém systému železniční dopravy, k nadbytečnému počtu zaměstnanců a ke zpoždění investic do infrastruktury, což mělo negativní dopady také na společnost OSE ([4]) a ohrožovalo konektivitu sítě železniční dopravy v Řecku.

(216) Podpora poskytnutá opatřeními, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, jež byla společnostem TRAINOSE a OSE poskytnuta nebo jejíž poskytnutí bylo plánováno, těmto společnostem umožnila udržet řeckou síť železniční infrastruktury a zlepšit málo rozvinutou infrastrukturu (např. elektrifikovat trať Atény – Tithorea), jakož i pokračovat v poskytování služeb osobní a nákladní dopravy v rámci městské a příměstské železniční sítě o délce 2 554 km, která vede z jihu na sever Řecka a prochází jeho největšími městy a přístavy a obsluhuje je.

(217) Komise podotýká, že společnost TRAINOSE provozuje v rámci přepravy cestujících přibližně 300 spojů denně a služeb společnosti TRAINOSE využívá přibližně 16 milionů cestujících ročně. Trasy v rámci závazku veřejné služby provozované společností TRAINOSE představují více než 98 % všech vnitrostátních tras osobní železniční dopravy v Řecku. Jakékoli přerušení/narušení činnosti společnosti TRAINOSE by nutně připravilo cestující o základní veřejné trasy, a to městské i příměstské. V uvedeném případě by možná nouzová kontinuita závazku veřejné služby byla jedinou možností.

(218) Kromě toho jakékoli narušení služeb železniční dopravy by znamenalo velkou zátěž pro celkovou síť veřejné dopravy, především v městské síti Atén (kterou využívá osm milionů cestujících ročně), Soluně a Patry. Některé

([1]) Rozhodnutí Komise ze dne 5. února 2013 o státní podpoře SA.34986 (2012/NN) – Řecko – Podpora likvidity v odvětví energetiky – DEPA, dosud nezveřejněno v Úředním věstníku – dále prodloužena státní podporou SA. 36871 (2013/NN), Prodloužení podpory likvidity ve prospěch společnosti DEPA (Úř. věst. C 348, 3.10.2014, s. 1), a rozhodnutí Komise ze dne 31. července 2014 o státní podpoře SA.36323 – Řecko – Podpora likvidity ve prospěch řecké společnosti PPC (2013/NN) (Úř. věst. C 348, 3.10.2014, s. 7).

([2]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. prosince 2016 ve věci státní podpory SA.46955(2016/N) – Řecko – Prodloužení režimu státní podpory (článek 2 zákona č. 3723/2008), dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

([3]) Viz internetové stránky (http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/05/25/eurogroup-statement-greece/).

([4]) Rozhodnutí Komise o státní podpoře SA.32543 (2011/N) – Opatření ve prospěch skupiny OSE (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku).

městské trasy s velkou hustotou provozu jsou obsluhovány výlučně společností TRAINOSE, a takováto událost by tedy nejen zhoršila dopravní podmínky v městských oblastech, ale zároveň by cestující nutila používat jiné, dražší a více znečišťující dopravní prostředky, většinou na příměstských trasách, což by vedlo ke zvýšení nákladů cestujících na dojíždění. Kromě toho činnost společnosti TRAINOSE je zásadní také pro cestovní ruch, který hraje důležitou úlohu v řeckém hospodářství (přibližně 8 % přímý podíl na HDP).

(219) Mimoto společnost TRAINOSE přepraví více než 300 milionů tun nákladu ročně, z čehož přibližně 83 % nákladu je určeno na vývoz, což napomáhá vývozu řeckých společností. Společnost TRAINOSE spojuje přístavy v Pireu a Soluni. Kromě toho určité výrobky mohou být z důvodu své velikosti a hmotnosti přepravovány pouze po železnici a přerušení služeb železniční dopravy by mělo vážné důsledky pro dodavatelský řetězec v Řecku a ovlivnilo by to společnosti, jako jsou HSI S.A. a VIOHALKO S.A., a také přístavy v Pireu a Soluni.

(220) Společnost TRAINOSE rovněž zajišťuje dopravu pro řecké ozbrojené síly a hraje důležitou úlohu pro hromadnou mobilizaci řeckých ozbrojených sil v případě krize.

(221) Společnost TRAINOSE má 655 zaměstnanců na plný pracovní úvazek, kteří nashromáždili významné zkušenosti a odborné znalosti v odvětví železniční dopravy. Je velmi důležitým přímým i nepřímým zaměstnavatelem v Řecku, kde více než 99 % společností představují malé a střední podniky. Míra nezaměstnanosti je historicky nejvyšší a představuje nejnáročnější úkol, který je třeba vyřešit. V Řecku čelí malé a střední podniky neobvyklým rizikům hospodářské volatility v důsledku nestabilního hospodářského prostředí země, a zejména dopadu, který má na přístup k financování, které je pro malé a střední podniky zásadní.

(222) Neexistovaly žádné přiměřené vyhlídky na to, že by se společnost TRAINOSE dostala z finančních potíží, v nichž se nacházela a které se od roku 2008 neustále zhoršovaly. Likvidace společnosti TRAINOSE by byla nevyhnutelným důsledkem neschválení podpory, která je předmětem tohoto rozhodnutí. Její likvidace by ovlivnila nejen společnost TRAINOSE, ale měla by i negativní dopady na její dodavatele. Společnost EESSTY jako poskytovatel údržby kolejových vozidel by čelila významným obtížím a s největší pravděpodobností by podnikání ukončila. Společnost EESSTY v současné době zaměstnává 416 zaměstnanců a přibližně 100 % jejích ročních příjmů pochází z jejího obchodního vztahu se společností TRAINOSE.

(223) Vzhledem ke skutečnosti, že společnost TRAINOSE je jediným provozovatelem železniční dopravy a že společnost OSE je jediným správcem železniční infrastruktury, riziko přerušení, které by mohlo vyplynout z toho, že společnost TRAINOSE nebude schopna pokračovat v poskytování služeb železniční dopravy, by následně ohrozilo kontinuitu poskytování služeb osobní i nákladní železniční dopravy v Řecku a následně pak schopnost společnosti OSE udržovat železniční infrastrukturu. Společnost OSE zaměstnává 1 595 lidí (1 396 zaměstnanců ve společnosti OSE a dalších 199 ve společnosti ERGOSE, dceřiné společnosti OSE odpovědné za rozvoj a modernizaci železniční infrastruktury) a poplatky za přístup k infrastruktuře vybrané od společnosti TRAINOSE v roce 2015 představovaly 86 % ročních příjmů společnosti OSE z poplatků za přístup k infrastruktuře za daný rok.

(224) Navíc společnost GAIAOSE jakožto správce kolejových vozidel a nemovitostí a řada dalších soukromých podniků, jako například poskytovatelé služeb, dodavatelé služeb úklidu, stravování a prodeje přepravních dokladů atd., by byly rovněž negativně ovlivněny.

(225) Komise má za to, že podpora tedy řeší specifické riziko pro řecký systém železniční dopravy a dramatické důsledky přerušení dodávek služeb železniční dopravy pro řecké hospodářství a obyvatelstvo, nad rámec výhod pro společnost TRAINOSE. S ohledem na tyto mimořádné a zvláštní okolnosti, kterým čelí odvětví řecké železniční dopravy, jež je výjimečným odvětvím řeckého hospodářství, jak je vysvětleno ve 230. bodě odůvodnění, bylo zjištěno, že legitimním cílem státní podpory ve prospěch společnosti TRAINOSE je náprava vážné poruchy řeckého hospodářství. Je tedy nezbytné ověřit vhodnost, nezbytnost a přiměřenost podpory pro řešení vážné poruchy, jakož i dopad na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy. Komise připomíná, že výjimečná hospodářská krize, které řecké hospodářství čelí, jak je vysvětleno v oddíle 7.3.1, v kombinaci s životně důležitou úlohou odvětví železniční dopravy pro řecké hospodářství odůvodňuje výjimečné použití čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy.

7.3.3. *Vhodnost, nezbytnost a přiměřenost podpory a zamezení nežádoucích negativních účinků na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy*

(226) Řecko zopakovalo, že opatření podpory ve prospěch společnosti TRAINOSE jsou vhodná, nezbytná a přiměřená a nebudou mít žádný nežádoucí negativní dopad na hospodářskou soutěž a obchod, pokud jde o služby a zeměpisné trhy, na kterých společnost TRAINOSE je a má být aktivní.

7.3.3.1. Vhodnost opatření podpory

(227) Pokud jde o vhodnost podpory ve prospěch společnosti TRAINOSE pro nápravu poruchy celého hospodářství, Komise uvádí, že je to odůvodněné díky zvláštnostem odvětví řecké železniční dopravy.

(228) Zaprvé železniční odvětví v Řecku je jedinečné a není srovnatelné s jinými průmyslovými odvětvími. Společnost TRAINOSE *de facto* zodpovídá za celé hospodářské odvětví osobní a nákladní železniční dopravy.

(229) Zadruhé přeprava po železnici je životně důležitá pro fungování dalších průmyslových odvětví, která závisejí na přepravě zboží a osob z jednoho místa do jiného v kteroukoli dobu. Služby železniční dopravy mají proto silný potenciál pro vyvolání škodlivých a nepříznivých účinků pro celé hospodářství, pokud služba nebude poskytována. Žádné jiné průmyslové odvětví nemá tak životně důležitou úlohu při posuzování závislosti jiných hráčů v tržním hospodářství na službách, které poskytuje.

(230) S ohledem na probíhající jednání, která se konají mezi Řeckem a jeho věřiteli ve věci hlavních nevyřízených otázek ([1]), které je třeba uzavřít, aby mohlo být dosaženo dohody o celém balíku opatření, který by umožnil provedení druhého přezkumu ekonomického ozdravného programu Řecka, je třeba zvláštní pozornost věnovat vyjasnění plánovaného prodeje společnosti TRAINOSE.

(231) Komise se tedy domnívá, že podpora je vhodná pro řešení specifického rizika pro systém železniční dopravy a zabraňuje přerušení poskytování služeb železniční dopravy pro řecké hospodářství a obyvatelstvo, nad rámec výhod pro společnost TRAINOSE. S ohledem na mimořádné a zvláštní okolnosti, kterým odvětví řecké železniční dopravy čelí, má Komise za to, že podpora ve prospěch společnosti TRAINOSE je vhodná pro nápravu vážné poruchy řeckého hospodářství. Tato podpora bude dostačující na to, aby se společnosti navrátily k životaschopnosti nebo alespoň plnily své úkoly spolehlivě.

7.3.3.2. Nezbytnost a přiměřenost podpory

(232) Podpora je omezena časově, neboť sestává zejména z jednorázové jasně vymezené podpory, která byla nebo bude poskytnuta především odpisem závazků společnosti TRAINOSE vůči společnosti OSE, z navýšení kapitálu o 60 milionů EUR v roce 2009, přímých grantů ve výši 50 milionů EUR za období 2011/13 a převodu zaměstnanců společnosti TRAINOSE k jiným veřejným zaměstnavatelům. Bez těchto opatření v celkové výši 1,02 miliardy EUR by společnost TRAINOSE ukončila podnikání a způsobila tak vážné narušení a systémové důsledky pro další řecké podniky závislé na přepravních službách poskytovaných společností TRAINOSE. Kromě toho bude společnost TRAINOSE v plném rozsahu privatizována, což by mělo umožnit, aby noví vlastníci v nezbytné míře přeorientovali činnost společnosti tak, aby společnost byla konkurenceschopnější, jakmile budou vyřešeny problémy na železničním trhu způsobené hospodářskou krizí v Řecku. Zmírnění finanční zátěže o část předchozích závazků je základní podmínkou k uskutečnění privatizace.

(233) Pokud jde o roční granty, dané částky se zdají být přiměřené, neboť granty jsou svou povahou kompenzační, a navíc byly určeny po dohodě s trojkou. Pomohly pokrýt pouze částečně provozní ztráty vzniklé v období 2008 a 2011 (viz tabulka 1), a proto neposkytly společnosti TRAINOSE žádné dodatečné zdroje, které mohla společnost použít k investování a/nebo rozšíření své činnosti na jiné zeměpisné trhy nebo trhy služeb. To platí obdobně, i pokud jde o navýšení kapitálu o 60 milionů EUR v roce 2009 a plánované odpisy závazků vůči společnosti OSE. Plánované odpisy jsou úměrné výši dluhu společnosti TRAINOSE a ani v případě sloučení s předchozím navýšením kapitálu nebudou schopny pokrýt předchozí ztráty a přivést poměr dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti na takovou úroveň, aby společnost obnovila svou platební schopnost (viz tabulka 1). Finanční ukazatele společnosti TRAINOSE v období hospodářské krize v Řecku od roku 2008 ukazují, že platby ve prospěch společnosti OSE nemohou být v současné době prováděny z vlastních zdrojů. V souvislosti s poruchou řeckého hospodářství by bylo nerealistické a škodlivé, aby společnost TRAINOSE významně zvýšila své tarify nebo ceny s cílem vytvořit v krátkodobém horizontu dostatečné příjmy na vyrovnání tohoto dluhu.

(234) Pokud jde o převod 593 zaměstnanců, informace poskytnuté Řeckem ukazují, že opatření bylo omezeno a zaměřeno na zmírnění situace nadbytečného počtu zaměstnanců a na snížení některých historických personálních nákladů společnosti TRAINOSE, které vycházely ze zvláštního statusu „téměř státního zaměstnance“ jejích pracovníků a z předchozí náborové politiky společnosti. Jiné společnosti v Řecku zaměstnávající pracovníky

([1]) Viz internetové stránky (http://www.consilium.europa.eu/en/meetings/eurogroup/2017/03/20/).

podle běžných právních předpisů, včetně skutečných nebo potenciálních poskytovatelů služeb železniční dopravy, nenesou náklady stejné povahy a ve stejné výši. Zvýhodnění poskytnuté společnosti TRAINOSE převodem 593 pracovníků údržby pouze srovnalo podmínky společnosti TRAINOSE se skutečnými/potenciálními soutěžiteli, pokud jde o mzdové náklady.

(235) Komise se tedy domnívá, že podpora je nezbytná a přiměřená, aby společnost TRAINOSE mohla vykonávat své úkoly spolehlivě, a zamezilo se tomu, aby její možné zrušení zhoršilo vážnou poruchu hospodářství, které Řecko čelí.

7.3.3.3. Zamezení nežádoucích negativních účinků na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy

(236) Pokud jde o zamezení nežádoucích negativních účinků na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy, je třeba uvést, že opatření jsou přímo spojená se zajištěním dočasného přežití řeckých železnic, společnosti TRAINOSE, až do úplného převzetí společnosti a nelze se domnívat, že významně odvracejí přelévání negativních dopadů na jiné členské státy.

(237) Dotyčná opatření nezvyšují, ani nemají zvyšovat kapacitu společnosti TRAINOSE. Na druhé straně Řecko restrukturalizovalo a reorganizovalo společnost TRAINOSE s cílem zvýšit její účinnost a co nejvíce omezit negativní účinky výše popsaných poruch. Díky privatizaci společnosti TRAINOSE prodejem společnosti TRAINITALIA Řecko definitivě přerušilo vazby mezi svým správcem železniční infrastruktury a provozovatelem železniční dopravy.

(238) Kromě toho se Řecko zavázalo rozšířit otevření řeckého železničního trhu, například určit nezávislého veřejného zadavatele pro smlouvy o veřejných službách při přepravě cestujících po železnici podle nařízení (ES) č. 1370/2007, od roku 2021 uzavírat smlouvy o závazku veřejné služby prostřednictvím veřejného zadavatele v rámci nabídkových řízení na balíčky služeb s dobou trvání nejvýše pět let v každém jednotlivém případě, poskytnout účastníkům prvních nabídkových řízení na závazek veřejné služby příslušné informace a dostatečný čas, aby si mohli připravit nabídku a synchronizovat smlouvy o pronájmu kolejových vozidel se smlouvami o závazku veřejné služby.

(239) S ohledem na výše uvedené úvahy a závazky Řecka má Komise za to, že podpora nemá nežádoucí negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy.

7.3.4. *Závěr*

(240) Komise má za to, že legitimním cílem státní podpory ve prospěch společnosti TRAINOSE je náprava vážné poruchy řeckého hospodářství; je vhodná, nezbytná a přiměřená a nemá žádné nežádoucí negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy. Lze ji tedy považovat za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy.

7.4. **Závěry**

(241) S ohledem na zpětvzetí oznámení týkajícího se převodu terminálů ze společnosti OSE a navýšení vlastního kapitálu o 65 milionů EUR ve prospěch společnosti TRAINOSE (viz část opatření č. 2 a opatření č. 6) by formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy v souvislosti s oznámenými opatřeními mělo být ukončeno.

(242) Komise má za to, že plánované zrušení dluhů společnosti TRAINOSE ve výši 748,6 milionu EUR (opatření č. 1), navýšení vlastního kapitálu o 60 milionů EUR provedené v roce 2009 (část opatření č. 2), roční granty ve prospěch společnosti TRAINOSE v období 2011 až 2013 ve výši až 150 milionů EUR (opatření č. 3) a převod zaměstnanců společnosti k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru (opatření č. 4) představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy a lze je prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy na základě toho, že jejich účelem je náprava vážné poruchy v řeckém hospodářství.

(243) Pokud jde o dohody o úrovni služeb mezi společnostmi TRAINOSE a OSE (opatření č. 5), Komise má za to, že dohody o úrovni služeb byly uzavřeny za tržních podmínek, a proto nepředstavují státní podporu,

PŘIJALA TOTO ROZHODUTÍ:

Článek 1

V návaznosti na zpětvzetí oznámení o převodu terminálů ze společnosti OSE na společnost TRAINOSE a o navýšení vlastního kapitálu o 65 milionů EUR se formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy v souvislosti s těmito oznámenými plánovanými opatřeními ve prospěch společnosti TRAINOSE S.A. stalo bezpředmětným, a tímto se uzavírá.

Článek 2

1. Státní podpora v podobě zrušení dluhů ve výši 748,6 milionu EUR ve prospěch společnosti TRAINOSE, kterou Řecko hodlá poskytnout, představuje státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy. Povoluje se tedy tyto dluhy zrušit.

2. Navýšení vlastního kapitálu o 60 milionů EUR provedené v roce 2009 ve prospěch společnosti TRAINOSE představuje státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy.

3. Roční granty až do výše 150 milionů EUR poskytnuté v období 2011 až 2013 ve prospěch společnosti TRAINOSE představují státní podporu slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy.

4. Převod 593 zaměstnanců k jiným zaměstnavatelům ve veřejném sektoru v období 2011 až 2013 je slučitelný s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy.

5. Dohody o úrovni služeb týkající se zajišťování údržby kolejových vozidel, leasingu kolejových vozidel, odborné přípravy zaměstnanců, pronájmu kanceláří a pronájmu autokarů nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Řecké republice.

V Bruselu dne 16. června 2017.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise