



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli, 04.08.2022  
C(2022)5720 final

VERZIA NA UVEREJNENIE

Tento dokument je interným dokumentom Komisie a slúži výlučne na informačné účely.

**Vec:** **Štátna pomoc SA.64465 (2021/N) – Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti na Slovensku**  
**Schéma pomoci na podporu rozvoja intermodálnej nákladnej dopravy**

Vaša Excelencia,

**1. POSTUP**

1. Slovenské orgány elektronickou notifikáciou z 13. augusta 2021 oznámili v súlade s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) schému pomoci na podporu rozvoja intermodálnej nákladnej dopravy na Slovensku (ďalej len „schéma“ alebo „notifikované opatrenie“).
2. Komisia 9. septembra, 28. októbra, 6. decembra 2021, 16. marca, 10. a 24. mája, 15. a 29. júna 2022 zaslala žiadosti o informácie, na ktoré Slovensko odpovedalo 30. septembra, 10. novembra 2021, 21. februára, 16. marca, 29. apríla, 18. mája, 10., 15. a 30. júna 2022. Okrem toho Komisia 16. marca 2022 usporiadala telekonferenciu so slovenskými orgánmi.

Ivan KORČOK  
Minister zahraničných vecí a európskych záležitostí SR  
Hlboká cesta 2  
833 36 Bratislava 37  
SLOVENSKO

## 2. OPIS OPATRENIA

### 2.1. Cieľ opatrenia

3. Slovenské orgány tvrdia, že podľa záverov Bielej knihy o dopravnej politike EÚ, ako aj Strategického plánu rozvoja dopravy SR do roku 2030 by sa emisie skleníkových plynov v odvetví dopravy mali do konca roku 2030 znížiť približne o 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 2008. Ďalším cieľom je do konca roku 2030 presunúť 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na iné udržateľné spôsoby dopravy, ako je železničná a vodná doprava, a viac ako 50 % do roku 2050.
4. Podľa slovenských orgánov je podiel kombinovanej dopravy<sup>1</sup> na Slovensku stále nedostatočný, aj keď sa považuje za jeden z účinných prostriedkov na dosiahnutie presunu nákladnej dopravy z cestnej dopravy na iné udržateľnejšie druhy dopravy, čo prispieva k úsporám energie a vedie k zníženiu negatívnych vplyvov na životné prostredie. Slovenské orgány uvádzajú, že podiel kombinovanej dopravy na nákladnej železničnej doprave predstavuje na Slovensku približne 8 %.
5. Cieľom notifikovaného opatrenia je poskytnúť podporu pre rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy. Schéma pozostáva z dvoch čiastkových opatrení:
  - a) Podpora nových trás pre nesprevádzanú kombinovanú nákladnú dopravu<sup>2</sup> zahŕňajúcu cestný úsek a železničnú dopravu a/alebo vnútrozemskú vodnú dopravu (ďalej len „čiastkové opatrenie 1“). Nové trasy<sup>3</sup> môžu zahŕňať dopravu v rámci Slovenska, ako aj medzi Slovenskom a inými členskými štátmi a/alebo tretími krajinami Európy a Ázie.

---

<sup>1</sup> Kombinovaná doprava, ako je vymedzená v [smernici o kombinovanej doprave](#) [smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38)], je preprava tovaru medzi členskými štátmi, pri ktorej nákladné vozidlo, prípojné vozidlo, náves s ťahačom alebo bez neho, výmenná nadstavba alebo kontajner s dĺžkou 20 stôp alebo viac využije v počiatočnom alebo koncovom úseku cesty cestnú dopravu a na druhom úseku využije železničnú, vnútrozemskú vodnú alebo námornú dopravu, ak tento úsek presahuje 100 km vzdušnou čiarou, a vykoná počiatočný alebo koncový úsek cesty cestnou dopravou: a) medzi bodom, v ktorom sa tovar naloží, a najbližšou vhodnou železničnou stanicou nakládky v prípade počiatočného úseku a medzi najbližšou vhodnou železničnou stanicou vykládky a bodom, v ktorom sa tovar vyloží, v prípade koncového úseku, alebo b) v okruhu nepresahujúcom 150 km vzdušnou čiarou od vnútrozemského prístavu alebo námorného prístavu nakládky alebo vykládky.

<sup>2</sup> Pri „nesprevádzanej“ kombinovanej doprave sa nákladová jednotka pohybuje po železnici, vnútrozemských vodných cestách alebo po mori bez sprievodu vodiča a/alebo hnacej jednotky. Na druhej strane pri „sprevádzanej“ kombinovanej doprave sa prepravuje nielen nákladová jednotka, ale aj hnacia jednotka a vodič (napríklad celé nákladné vozidlo prepravované na železničnom vozni), a to zvyčajne buď na krátke vzdialenosti, alebo na prekonávanie geografických prekážok. Pozri [preskúmanie smernice o kombinovanej doprave \(europa.eu\)](#).

<sup>3</sup> Slovenské orgány vysvetľujú, že prioritou je zavedenie nových trás, ktoré sa ešte nevyužívajú. Môže sa však stať, že aj pri už využívanej trase budú existovať dopravné operácie, ktoré bude na základe poskytnutej podpory výhodnejšie realizovať železničnou, a nie cestnou dopravou. V tomto prípade môže byť pomoc poskytnutá na predĺženie existujúcej dopravnej trasy (napr. na trase premávajú dva vlaky týždenne v oboch smeroch, ale prevádzkovateľovi trasy sa podarí presvedčiť ďalších zákazníkov, aby využili túto dopravu, a prepravovaný tovar presunie na železnicu, čím sa zavedie tretí vlak týždenne v oboch smeroch).

- b) Podpora nákupu nových intermodálnych prepravných jednotiek (ďalej len „čiastkové opatrenie 2“) s cieľom prispieť k presunu na udržateľnejšie riešenie intermodálnej nákladnej dopravy, konkrétne z výlučne cestnej dopravy na kombinovanú cestnú a železničnú dopravu a železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu.
6. Podľa slovenských orgánov notifikované opatrenie predovšetkým prispieva k rozvoju intermodálnej nákladnej dopravy financovaním podpory nových trás pre nesprievádzanú kombinovanú dopravu a financovaním častí investičných nákladov na intermodálne prepravné jednotky vhodné aj na použitie na železnici v porovnaní s nákladmi na konvenčné cestné prepravné jednotky, ktoré sa používajú len na cestnú dopravu. Schéma prispieva k rozvoju udržateľnejšej nákladnej dopravy s cieľom znížiť negatívny vplyv cestnej dopravy na životné prostredie a zlepšiť konkurencieschopnosť intermodálnej kontinentálnej dopravy. Slovenské orgány vysvetľujú, že notifikovaným opatrením sa celková koordinácia dopravy na Slovensku zlepši spôsobom, ktorý je šetrný k životnému prostrediu. Podporia sa vďaka tomu investície, ktoré prispievajú k rozvoju intermodálnej dopravy kombinujúcej cestnú a železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, čím sa znížia negatívne externality výlučne cestnej dopravy, ako je znečistenie ovzdušia a preťaženie ciest.
7. Podľa slovenských orgánov je kombinovaná doprava nákladnejšia ako cestná doprava, najmä ak sa zriaďujú nové tras kombinovanej dopravy. Zvyčajne trvá jeden rok až tri roky, kým sa nová trasa úplne „usadí“ a kým zákazníci začnú vykonávať dlhodobejšiu obchodnú činnosť na tejto novej trase. Toto obdobie je pre obchodné podniky veľmi rizikové a nové trasy majú tendenciu spúšťať len vtedy, ak sú finančne kryté, čo spomaľuje ďalší rozvoj kombinovanej dopravy.
8. Cieľom pomoci v rámci čiastkového opatrenia 1 je podnietiť prevádzkovateľov intermodálnej nákladnej dopravy a zasielateľov<sup>4</sup> podieľajúcich sa na kombinovanej doprave, aby hľadali príležitosti na vytvorenie nových trás v systéme nesprievádzanej kontinentálnej kombinovanej dopravy, čím sa urýchli celkový rast služieb.
9. Slovenské orgány uvádzajú, že cieľom čiastkového opatrenia 1 je podnietiť prevádzkovateľov, aby investovali do nových služieb kombinovanej dopravy, ktoré by sa v prípade neexistencie pomoci neuskutočnili v dôsledku strát vzniknutých v počiatočnej fáze, najmä preto, že prepravované objemy nie sú dostatočné a prepravná kapacita nie je plne využitá. Slovenské orgány ďalej predpokladajú, že po spustení sa nové trasy postupne zaplnia, zákazníci si na ne zvyknú, budú ich pravidelne využívať a k návratu k cestnej doprave by už nemalo dôjsť.
10. Cieľom čiastkového opatrenia 2 je dosiahnuť v čo najväčšej možnej miere presun prepravovaného tovaru z cestnej na železničnú/vodnú dopravu. Ak totiž prevádzkovatelia nákladnej dopravy nebudú mať k dispozícii dostatočný počet intermodálnych prepravných jednotiek, preprava tovaru sa z cestnej na železničnú/vodnú dopravu nepresunie. Slovenské orgány sa preto domnievajú, že treba zvýšiť stimuly pre podniky pôsobiace v odvetví nákladnej dopravy

---

<sup>4</sup> Zasielatelia dohliadajú na celosvetový pohyb nákladu, balenie, dokumentáciu a colné konanie v mene dovozcov a vývozcov.

súvisiacom s intermodálnou dopravou, aby nakupovali intermodálne prepravné jednotky.

11. Slovenské orgány tvrdia, že cieľ notifikovaného opatrenia je v súlade s cieľmi zakotvenými v národnom pláne obnovy a odolnosti<sup>5</sup> a v politikách EÚ.<sup>6</sup>

## 2.2. Právny základ

12. Vnútroštátny právny základ notifikovaného opatrenia zahŕňa:
  - a) schválenie výzvy na predkladanie žiadostí o poskytnutie prostriedkov národnou implementačnou a koordinačnou autoritou podľa zákona č. 368/2021 Z. z. o mechanizme na podporu obnovy a odolnosti. Výzva obsahuje okrem iného kritériá oprávnenosti, administratívny postup výberu projektov a vymedzujú sa v nej podmienky pridelovania finančných prostriedkov v súlade s týmto rozhodnutím<sup>7</sup>. Verejná výzva bude uverejnená na webovom sídle Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo dopravy“);<sup>8</sup>
  - b) uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 254/2022 o koncepcii rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky;
  - c) uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 221/2021 (ďalej len „uznesenie“) a
  - d) zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.

## 2.3. Forma pomoci

13. Pomoc v rámci schémy sa poskytne vo forme priamych grantov.

## 2.4. Prijemcovia

14. Pri čiastkovom opatrení 1 sú oprávnenými príjemcami prevádzkovatelia intermodálnej nákladnej dopravy a zasielatelia.
15. Pri čiastkovom opatrení 2 sú oprávnenými príjemcami podniky pôsobiace v odvetví nákladnej dopravy súvisiacom s intermodálnou dopravou, ako sú železničné podniky, cestní dopravcovia, zasielatelia a prevádzkovatelia intermodálnej nákladnej dopravy. Prijemcovia musia byť vlastníkami zakúpených intermodálnych prepravných jednotiek alebo musia intermodálne prepravné

---

<sup>5</sup> Vykonávacie rozhodnutie Rady (EÚ) z 13. júla 2021 o schválení posúdenia plánu obnovy a odolnosti Slovenska (ST 10156/21; ST 10156/21 COR1; ST 10156/21 ADD1) a príloha, komponent 3: Udržateľná doprava, reforma 3: Reforma intermodálnej nákladnej dopravy. Schválené Komisiou 28. apríla 2021, dostupné na adrese: <https://rokovania.gov.sk/RVL/Material/25932/1>.

<sup>6</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final z 9. decembra 2020], dostupné na adrese <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>.

<sup>7</sup> Návrh výzvy na predkladanie žiadostí bol poskytnutý útvarom Komisie.

<sup>8</sup> K dispozícii na adrese: <https://www.mindop.sk/vyhľadavanie?q=harmonogram>.

jednotky využívať na základe zmluvy, napríklad zmluvy o lízingu alebo prenájme.

16. Ak príjemca nevlastní intermodálne prepravné jednotky, ale používa ich na základe zmluvy, v podmienkach takejto zmluvy sa musí stanoviť prevod súm, ktoré prijal kupujúci intermodálnych prepravných jednotiek (vo forme priamych grantov), používateľovi.
17. Všetci oprávnení príjemcovia musia mať sídlo alebo byť usadení na Slovensku a musia byť zapísaní v registri partnerov verejného sektora.<sup>9</sup>
18. Z okruhu príjemcov sú vylúčené tieto podniky:
  - a) podniky, na ktoré sa vzťahuje príkaz na vymáhanie na základe rozhodnutia Komisie, ktorým sa vyhlasuje štátna pomoc za nezlučiteľnú s vnútorným trhom EÚ;
  - b) podniky, ktoré sa považujú za podniky v ťažkostiach v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach<sup>10</sup>.

## 2.5. Rozpočet a trvanie

19. Celkový rozpočet notifikovaného opatrenia je 30 miliónov EUR (17 miliónov EUR na čiastkové opatrenie 1 a 13 miliónov EUR na čiastkové opatrenie 2) s ročným rozpočtom 5 miliónov EUR. Časť peňazí vyčlenených na notifikované opatrenie v štátnom rozpočte je sprístupnená prostredníctvom Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti<sup>11</sup>.
20. Notifikované opatrenie nadobudne účinnosť po oznámení rozhodnutia Komisie o schválení notifikovaného opatrenia, pričom sa bude uplatňovať do 31. decembra 2027. Slovenské orgány potvrdili, že výzva na predkladanie žiadostí [pozri odôvodnenie 12.a)] bude uverejnená až po oznámení rozhodnutia Komisie o schválení notifikovaného opatrenia.

## 2.6. Správa opatrenia, výber projektov a kritériá oprávnenosti

21. Orgánom poskytujúcim pomoc bude ministerstvo dopravy, ktoré bude poverené uverejnením výzvy na predkladanie žiadostí a bude spravovať pomoc v rámci schémy. Ministerstvo zriadi hodnotiaci výbor<sup>12</sup>, ktorý bude zodpovedný za

---

<sup>9</sup> Podľa zákona č. 315/2016 Z. z. o registri partnerov verejného sektora je register partnerov verejného sektora informačný systém verejnej správy, ktorého správcou a prevádzkovateľom je Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky a ktorý obsahuje dôležité identifikačné údaje o partneroch verejného sektora. Partnerom verejného sektora je okrem iného fyzická osoba, fyzická osoba – podnikateľ a právnická osoba, ktorá prijíma finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu.

<sup>10</sup> Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, oddiel 2.2.

<sup>11</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti (Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 17).

<sup>12</sup> Členmi hodnotiaceho výboru budú štátny tajomník ministerstva dopravy, generálny riaditeľ sekcie rozpočtu a financovania, riaditeľ odboru stratégie dopravy, zástupca právneho odboru na ministerstve a zástupca národnej implementačnej a koordinačnej autority.

výberový postup. Hodnotiaci výbor vyberie projekty na základe kritérií uverejnených vo verejnej výzve.

22. V prípade, že celková suma požadovaná na základe žiadostí nepresiahne ročný rozpočet, o poskytnutí pomoci na jednotlivé projekty rozhodne hodnotiaci výbor. V prípade, že celková suma požadovaná na základe žiadostí presiahne ročný rozpočet, hodnotiaci výbor vyberie projekty na základe najvyššieho celkového bodového hodnotenia každého jednotlivého projektu. V takom prípade budú prostriedky schémy pridelené na základe poradia podľa získaného počtu bodov. Každý oprávnený projekt môže dosiahnuť najviac 100 bodov s týmito váhovými kritériami:
- a) objem vykonaných dopravných operácií (0 až 60 bodov): rozhodujúcim kritériom je predpokladaný počet operácií realizovaných podporovanou intermodálnou prepravnou jednotkou v oprávnenom období. Ukazovateľom je počet dní v roku, počas ktorých sa intermodálna prepravná jednotka používa v reťazci kombinovanej dopravy;
  - b) dôveryhodnosť a životaschopnosť projektu (0 až 40 bodov): hodnotí sa podnikateľský plán obsahujúci údaje pokrývajúce obdobie dotácie plus aspoň jeden rok. Zohľadní sa zhrnutie prieskumu trhu, ktoré obsahuje napr. vyhlásenia o zámere (vyjadrenie predbežného záujmu potenciálnych zákazníkov). Zohľadnia sa aj skúsenosti a predchádzajúce operácie žiadateľa v danej oblasti<sup>13</sup>.
23. Pri čiastkovom opatrení 1 sa budú predložené projekty<sup>14</sup> považovať za oprávnené, ak budú splnené tieto podmienky:
- a) pomoc nepresiahne očakávanú medzeru vo financovaní prevádzky na základe podnikateľského plánu *ex ante*, ktorý poskytol žiadateľ; je časovo obmedzená najviac na päť rokov a časom sa bude znižovať v súvislosti s očakávaným nárastom príjmov vyplývajúcich zo zvýšenia koeficientov zaťaženia;
  - b) nové služby kombinovanej dopravy musia mať dôveryhodné vyhliadky, podporované prostredníctvom podnikateľského plánu *ex ante* na dosiahnutie životaschopnosti bez verejných dotácií, a preto by mal byť projekt aj po skončení dotácie poskytnutej v rámci schémy naďalej udržateľný;<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Oprávnené posudzované projekty musia dosiahnuť celkovo najmenej 60 bodov a zároveň musia dosiahnuť hranicu 40 bodov podľa písmena a), 20 bodov podľa písmena b) a žiadosť o grant musí byť odôvodnená.

<sup>14</sup> Prijemca predloží projekt na zavedenie novej trasy v nesprevádzanej kontinentálnej kombinovanej doprave s podrobným rozpisom jednotlivých položiek výdavkov vrátane predloženia finančného plánu a rozpisu ekonomických aspektov projektu (životaschopnosť projektu, využitie kapacity atď.). Žiadateľ v rámci projektu opíše celú trasu, t. j. vrátane vyzdvihnutia a prípadnej distribúcie cestnou dopravou. Pre každý typ novej trasy je potrebné vypracovať samostatný projekt. Prevádzka novej trasy by mala pokryť náklady najneskôr do troch rokov.

<sup>15</sup> Po uzavretí verejnej výzvy hodnotiaci výbor poskytne posúdenie predložených projektov. Hodnotiaci výbor môže prizvať odborníkov z oblasti kombinovanej dopravy na posúdenie uskutočniteľnosti predloženého projektu. Po schválení bude podpísaná zmluva medzi orgánom poskytujúcim pomoc a príjemcom. Orgán poskytujúci pomoc bude najmenej raz ročne monitorovať realizáciu projektu

- c) očakáva sa, že realizácia projektu bude viesť k skutočnému presunu na kombinovanú dopravu tak, aby boli cestné úseky dopravnej trasy čo najkratšie;
  - d) trajektória novej trasy sa musí byť nachádzať na území Slovenska alebo sa začínať alebo končiť na Slovensku a prechádzať územím Slovenska na čo najdlhšom úseku.
24. Na projekty v rámci čiastkového opatrenia 1 možno pomoc poskytnúť najviac na 36 mesiacov.
25. Pri čiastkovom opatrení 2 sa budú predložené projekty považovať za oprávnené, ak budú splnené tieto podmienky:
- a) projekt bol predložený na nákup nových intermodálnych prepravných jednotiek na rozvoj intermodálnej dopravy, konkrétne návesov prekladaných žeriavom, dvojitych paletových kontajnerov, výmenných nadstavieb a novej inovatívnej technológie intermodálnych prepravných jednotiek;
  - b) očakáva sa, že realizácia projektu bude viesť k skutočnému a trvalému presunu z výlučne cestnej dopravy na kombinovanú cestnú a železničnú dopravu a cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu a k zvýšeniu podielu intermodálnej dopravy;
  - c) trasa, na ktorej sa používajú intermodálne prepravné jednotky, sa musí začínať alebo končiť na území Slovenska;
  - d) novonadobudnuté intermodálne prepravné jednotky musí príjemca pomoci zaregistrovať v súlade s platnými slovenskými právnymi predpismi.
26. Pri čiastkovom opatrení 2 sa intermodálne prepravné jednotky majú v rámci systémov intermodálnej dopravy na Slovensku<sup>16</sup> používať najmenej 80 % času, a to počas najmenej piatich rokov.
27. Príjemcovia musia počas trvania dotácie zostať vlastníkami intermodálnych prepravných jednotiek. Vecné bremeno je zakázané.

---

v praxi. Ak sa preukáže, že projekt nie je možné realizovať schváleným spôsobom, či už z dôvodu vysokých nákladov, alebo nedostatku prepravovaného tovaru, pomoc na projekt bude zastavená. Ak sa prekážky odstránia, projekt bude pokračovať. V opačnom prípade bude projekt ukončený. Ak projekt potrvá do ukončenia schémy pomoci, podľa slovenských orgánov existuje vysoká pravdepodobnosť, že bude pokračovať aj po skončení pomoci.

<sup>16</sup> Príjemca bude musieť raz ročne zaslať ministerstvu monitorovaciu správu o schválenom projekte pomoci na nákup intermodálnych prepravných jednotiek. Ak príjemca nesplní ciele projektu, orgán poskytujúci pomoc je oprávnený požiadať o vrátenie celej poskytnutej pomoci alebo jej časti. Forma a rozsah kontroly budú stanovené pre každý schválený projekt samostatne v zmluve medzi orgánom poskytujúcim pomoc a príjemcom. Monitorovacia správa bude obsahovať celkovú výkonnosť dopravy s podporovanými intermodálnymi prepravnými jednotkami, ako aj údaje o individuálnej doprave vykonanej s týmito intermodálnymi prepravnými jednotkami v intermodálnej doprave. Ak príjemca počas referenčného obdobia nedosiahne požadovanú hranicu 80 % času v intermodálnej doprave, bude musieť vrátiť časť poskytnutej pomoci alebo celú poskytnutú pomoc.

## 2.7. Oprávnené náklady a intenzita pomoci

28. Pri čiastkovom opatrení 1 oprávnené náklady zodpovedajú nákladom vzniknutým<sup>17</sup> v súvislosti s novou trasou kombinovanej dopravy v rámci územia Slovenska s maximálnou intenzitou pomoci vo výške 49 % oprávnených nákladov.
29. Pri čiastkovom opatrení 2 oprávnené náklady zodpovedajú nákladom vzniknutým v súvislosti s nákupom intermodálnych prepravných jednotiek (t. j. cene intermodálnej prepravnej jednotky) s maximálnou intenzitou pomoci vo výške 30 % oprávnených nákladov.
30. Náklady vynaložené pred podaním písomnej žiadosti o poskytnutie pomoci, náklady na prípravu, bankové poplatky, daň z pridanej hodnoty a iné nešpecifikované výdavky, ktoré priamo nesúvisia s prípravou a realizáciou oprávneného projektu, nepredstavujú oprávnené náklady.

## 2.8. Transparentnosť, podávanie správ a monitorovanie

31. Slovenské orgány budú každoročne predkladať Komisii správy stanovené v článku 26 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589<sup>18</sup>. Počas najmenej desiatich rokov od dátumu poskytnutia pomoci budú uchovávať podrobné záznamy, ktoré obsahujú informácie a podporné doklady potrebné na posúdenie, či sú splnené všetky podmienky zlučiteľnosti, a poskytnú ich na základe písomnej žiadosti Komisii v lehote 20 pracovných dní alebo v dlhšej lehote, ktorá môže byť stanovená v žiadosti.
32. Ministerstvo bude zodpovedné za monitorovanie a vymáhanie pomoci, ktorá bola neoprávnené vyplatená príjemcom, a bude koordinovať a monitorovať schému, ako aj vymáhanie súm prevedených príjemcom v prípade, že tieto sumy neboli vynaložené na účely vykonávania notifikovaného opatrenia.

## 2.9. Kumulácia

33. Podporu v rámci schémy nemožno kombinovať s inou štátnou pomocou v zmysle článku 107 ZFEÚ na rovnaké oprávnené náklady, ak v dôsledku toho kombinovaná pomoc presahuje hraničné hodnoty stanovené v tomto rozhodnutí.
34. Pomoc v rámci tejto schémy nemožno kumulovať s inou pomocou alebo pomocou *de minimis*<sup>19</sup> v rámci iných miestnych, regionálnych alebo vnútroštátnych schém pomoci na pokrytie tých istých oprávnených nákladov.

---

<sup>17</sup> Napríklad poplatky za infraštruktúru, prevádzka vlakov, výdavky na prenájom železničných vozňov a poplatky za zostavenie a vypravenie vlaku, nákup terminálových služieb, poplatky týkajúce sa cestného úseku kombinovanej dopravy, prenájom plavidiel vrátane personálu a prístavné a manipulačné poplatky.

<sup>18</sup> Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

<sup>19</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1407/2013 z 18. decembra 2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L 352, 24.12.2013, s. 1), nariadenie Komisie (EÚ) č. 717/2014 z 27. júna 2014 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* v sektore rybolovu a akvakultúry (Ú. v. EÚ L 190, 28.6.2014, s. 45).



35. Od príjemcov sa žiada, aby ministerstvo dopravy informovali o akejkoľvek ďalšej podpore, ktorú dostávajú na projekt, na ktorý dostali pomoc.

### 3. POSÚDENIE OPATRENIA

#### 3.1. Existencia pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ

36. Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.
37. Kvalifikovanie opatrenia ako štátnej pomoci si preto vyžaduje kumulatívne splnenie týchto podmienok:
- a) opatrenie musí byť financované zo štátnych prostriedkov alebo musí byť pripísateľné štátu;
  - b) musí sa udeľovať selektívna výhoda v prospech určitých podnikov alebo výroby určitého tovaru;
  - c) opatrenie musí narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a
  - d) opatrenie musí mať potenciál ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

##### 3.1.1. Pripísateľnosť a prítomnosť štátnych prostriedkov

38. Na to, aby sa opatrenie považovalo za opatrenie, ktoré poskytol členský štát alebo ktoré bolo poskytnuté zo štátnych prostriedkov v akejkoľvek forme, musí byť i) poskytnuté priamo alebo nepriamo zo štátnych prostriedkov a ii) pripísateľné štátu.
39. V tomto prípade, keďže notifikované opatrenie má formu grantu pre príjemcov financovaného zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky a prostriedky sú čiastočne sprístupnené prostredníctvom Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti (odôvodnenie 19), je takýto grant financovaný zo štátnych prostriedkov. Okrem toho, keďže notifikované opatrenie poskytuje a spravuje ministerstvo dopravy (odôvodnenie 21), opatrenie je pripísateľné štátu.
40. Komisia preto dospela k záveru, že notifikované opatrenie je financované zo štátnych prostriedkov a je pripísateľné štátu.

##### 3.1.2. Existencia selektívnej výhody

41. Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nezískal za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu. V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa takisto stanovuje, že na to, aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, je selektívne v tom zmysle, že zvyhodňuje „určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru“.
42. Znížením nákladov:

- a) na novú trasu pre nesprevádzzanú kombinovanú dopravu prostredníctvom nenávratných grantov v rámci čiastkového opatrenia 1, ako sa vymedzuje v odôvodnení 5.a), a
- b) na nákup intermodálnych prepravných jednotiek prostredníctvom nenávratných grantov v rámci čiastkového opatrenia 2 [pozri odôvodnenie 5.b)]

v rámci schémy sú príjemcovia oslobodení od časti nákladov, ktoré by museli znášať za bežných trhových podmienok. Komisia preto dospela k záveru, že príjemcom pomoci bola poskytnutá hospodárska výhoda.

- 43. Notifikované opatrenie sa udeľuje len určitým podnikom, t. j. podnikom pôsobiacim v intermodálnej nákladnej doprave, ktoré spĺňajú určité kritériá stanovené v oddiele 2.4. Týmto podnikom sa preto poskytuje selektívna hospodárska výhoda.

### *3.1.3. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi*

- 44. Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie určitých podnikov v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými dané podniky súťažia pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Stačí, že príjemca pomoci súťaží s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži<sup>20</sup>.
- 45. Prostredníctvom notifikovaného opatrenia sa posilňuje postavenie oprávnených príjemcov, ako sú vymedzení v oddiele 2.4, pôsobiacich v odvetví intermodálnej dopravy, v ktorom existuje obchod medzi členskými štátmi<sup>21</sup>. Notifikované opatrenie má preto potenciálne narúšajúce účinky na hospodársku súťaž a môže mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

### *3.1.4. Záver týkajúci sa existencie štátnej pomoci*

- 46. Vzhľadom na uvedené odôvodnenia Komisia usudzuje, že notifikované opatrenie zahŕňa štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

## **3.2. Zákonnosť pomoci**

- 47. Oznámením opatrenia pred jeho nadobudnutím účinnosti (odôvodnenie 20) si slovenské orgány splnili notifikačnú povinnosť a povinnosť zachovať existujúci stav stanovenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

## **3.3. Posúdenie zlučiteľnosti**

- 48. Po nadobudnutí účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa článok 93 ZFEÚ začal priamo uplatňovať ako právny základ na stanovenie zlučiteľnosti pomoci, na ktorú sa toto nariadenie nevzťahuje, a najmä pomoci na koordináciu nákladnej dopravy [body 20 a 85 oznámenia Komisie s názvom Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (usmernenia pre železnice)]. Keďže na

---

<sup>20</sup> Vec T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

<sup>21</sup> Pozri najmä vec 730/79 Philip Morris/Komisia, Zb. 1980, s. 2671, bod 11; vec C-53/00 Ferring, Zb. 2001, s. I-9067, bod 21 a vec C-372/97 Taliansko/Komisia, Zb. 2004, s. I-3679, bod 44.

predmetné opatrenie pomoci sa nariadenie (ES) č. 1370/2007 nevzťahuje, jeho zlučiteľnosť sa bude posudzovať priamo podľa článku 93 ZFEÚ.

49. V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje, že „[p]omoc je so zmluvami zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy [...]“. Pojem „koordinácia dopravy“<sup>22</sup> použitý v tomto ustanovení má význam, ktorý presahuje obyčajné uľahčovanie rozvoja hospodárskej činnosti. Znamená zásah verejných orgánov, ktorý je zameraný na usmerňovanie rozvoja odvetvia dopravy presadzovaním udržateľnejšieho spôsobu dopravy, než je výlučne cestná doprava.
50. Na to, aby dané opatrenie pomoci považovalo za opatrenie, ktoré „slúži“ na koordináciu dopravy, musí prispievať ku koordinácii dopravy, musí byť potrebné a primerané a mať stimulačný účinok. Opatrenie pomoci musí byť prístupné pre všetkých potenciálnych žiadateľov na transparentnom a nediskriminačnom základe. Okrem toho sa musí zabrániť nenáležitým negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž a obchod v Únii.
51. Na základe týchto skutočností Komisia posúdila notifikované opatrenie a dospela k záveru, že je zamerané na podporu a rozvoj dopravy, keďže prispieva ku koordinácii dopravy, a najmä k presunu z výlučne cestnej dopravy na intermodálnu dopravu, ktorá kombinuje cestnú dopravu so železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou.

### 3.3.1. Rozvoj odvetvia dopravy a príspevok ku koordinácii dopravy

52. Ako je uvedené v odôvodnení 6, notifikované opatrenie prispieva predovšetkým k rozvoju intermodálnej dopravy financovaním podpory nových trás pre nesprevádzanú kombinovanú dopravu (čiastkové opatrenie 1) a financovaním časti investičných nákladov na intermodálne prepravné jednotky vhodné aj na použitie na železnici (čiastkové opatrenie 2) a na rozvoj udržateľnejšej nákladnej dopravy s cieľom znížiť negatívny vplyv cestnej dopravy na životné prostredie.
53. Komisia vo svojom oznámení o *Európskej zelenej dohode*<sup>23</sup> uviedla, že „75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách. Bude prvoradé, aby sa jej podstatná časť presunula na železnice a vnútrozemské vodné cesty“. Podobne Komisia vo svojom oznámení *Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti*<sup>24</sup> uviedla potrebu využiť „rozhodné opatrenia na presun väčšej časti aktivít na udržateľnejšie druhy dopravy (najmä [...] presun značného objemu nákladnej dopravy na železničnú, vnútrozemskú vodnú dopravu a príbrežnú námornú dopravu)“, pričom v rámci cieľov budúcich európskych politík uvádza zdvojnásobenie objemu nákladnej železničnej dopravy do roku 2050.
54. Zníženie rozdielu v nákladoch medzi cestnou a intermodálnou dopravou je zamerané na zvýšenie konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy a na

---

<sup>22</sup> Pozri rozhodnutie Komisie z 9. novembra 2011 vo veci SA.32632 (2011/N), Belgicko – Kontajnerový intermodálny terminál Genk (Ú. v. EÚ C 82, 21.3.2012, s. 2); rozhodnutie Komisie z 15. júna 2011 vo veci SA.32224, Holandsko – Výstavba prekladiska kontajnerov v Alblasterdame (Ú. v. EÚ C 215, 21.7.2011, s. 22).

<sup>23</sup> COM(2019) 640 final z 11. 12. 2019.

<sup>24</sup> COM(2020) 789 final z 9. 12. 2020.

podporu presunu z výlučne cestnej dopravy na intermodálnu dopravu, ktorá kombinuje cestnú dopravu so železničnou a/alebo vnútrozemskou vodnou dopravou. Tento presun vedie k zníženiu preťaženia, najmä zníženiu nehodovosti, emisií CO<sub>2</sub> a hluku spôsobeného cestnou dopravou.

55. Ako vysvetlili slovenské orgány (odôvodnenie 6), notifikovaným opatrením sa stimuluje rozvoj odvetvia dopravy na Slovensku a zlepši sa celková koordinácia dopravy. Okrem toho sa tieto ciele budú dosahovať spôsobom, ktorý je šetrný k životnému prostrediu. Podporia sa vďaka tomu investície, ktoré prispievajú k rozvoju intermodálnej dopravy kombinujúcej cestnú a železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, čím sa znížia negatívne externality výlučne cestnej dopravy, ako je znečistenie ovzdušia a preťaženie ciest.
56. Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že cieľom notifikovaného opatrenia je koordinácia dopravy.

### 3.3.2. *Nevyhnutosť a stimulačný účinok pomoci*

57. Komisia vo svojich predchádzajúcich rozhodnutiach<sup>25</sup> uznala, že intermodálna doprava prináša vyššie náklady ako výlučne cestná doprava, pričom ponúka značné výhody pre životné prostredie. Tieto dodatočné náklady sú v podstate pripísateľné konkrétnym vlastnostiam príslušnej infraštruktúry, zvyčajne dlhším trasám po železnici alebo vnútrozemských vodných cestách než po ceste a vyšším nákladom na intermodálne prepravné jednotky, ktoré môžu zabrániť požadovanému presunu na iný druh dopravy, takže len trhové sily nepostačujú na dosiahnutie takéhoto presunu.
58. V tejto súvislosti Komisia zdôraznila, že štátny zásah je potrebný na podnietenie súkromných prevádzkovateľov k využívaniu alternatívnych spôsobov dopravy<sup>26</sup>.
59. Notifikované opatrenie je určené na prekonanie obmedzení, ktoré majú vplyv na prevádzkovateľov intermodálnej dopravy. Vyššie náklady, ktoré musia prevádzkovatelia intermodálnej dopravy znášať, majú vplyv na ich

---

<sup>25</sup> Pozri napríklad: rozhodnutie Komisie z 12. septembra 2007 vo veci C12/06, Česká republika – Schéma pomoci na podporu kombinovanej dopravy (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2009, s. 8) zmenené rozhodnutím Komisie z 15. mája 2018 vo veci SA.49153, Česká republika – Pomoc na intermodálne prepravné jednotky (Ú. v. EÚ C 219, 18.6.2018, s. 1); rozhodnutie Komisie z 3. júna 2015 vo veci SA.38229, Luxembursko – *Aide à la promotion du transport combiné pour la période 2015 – 2018* (Ú. v. EÚ C 309, 18.9.2015, s. 1), naposledy predĺžené rozhodnutím Komisie z 8. júla 2019 vo veci SA.51613, Luxembursko – *Prolongation du régime en faveur du transport combiné au Luxembourg* (Ú. v. EÚ C 317, 20.9.2019, s. 1); rozhodnutie Komisie z 9. novembra 2018 vo veci SA.50217, Švédsko – Švédsky systém ekologických bonusov pre príbrežnú námornú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu (Ú. v. EÚ C 14, 11.1.2019, s. 1), naposledy predĺžené rozhodnutím Komisie z 26. marca 2021 vo veci SA.56402 (Ú. v. EÚ C 275, 9.7.2021, s. 1); rozhodnutie Komisie zo 6. augusta 2021 vo veci SA.60177, Belgicko – Schéma pomoci na zlepšenie kvality intermodálnych spojení do flámskych námorných prístavov a z nich (Ú. v. EÚ C 355, 3.9.2021, s. 1).

<sup>26</sup> Rozhodnutie Komisie zo 4. februára 2014 vo veci SA.37293, Belgicko – *Prolongation du régime d'aides en faveur des modes de transport alternative à la route pour la période 2014-2020* (Ú. v. EÚ C 163, 28.5.2014, s. 1); rozhodnutie Komisie z 9. novembra 2018 vo veci SA.50217, Švédsko – Švédsky systém ekologických bonusov pre príbrežnú námornú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu (Ú. v. EÚ C 14, 11.1.2019, s. 1); rozhodnutie Komisie zo 6. augusta 2021 vo veci SA.60177 (2021/N), Belgicko – Schéma pomoci na zlepšenie kvality intermodálnych spojení do flámskych námorných prístavov a z nich (Ú. v. EÚ C 355, 3.9.2021, s. 1).

konkurencieschopnosť a podkopávajú ich možnosti konkurovať prevádzkovateľom konvenčnej dopravy (pozri odôvodnenia 6, 9 a 10).

60. Komisia pripomína, že pri druhoch dopravy, ktoré konkurujú intermodálnej doprave, sa neznášajú skutočné náklady negatívnych externalít, ktoré spôsobujú spoločnosti. Komisia sa preto domnieva, že bez štátnej pomoci by samotné trhové sily nedokázali zabezpečiť investície potrebné pre intermodálnu dopravu. Notifikované opatrenie je navrhnuté tak, aby prevádzkovateľom intermodálnej dopravy umožňovalo prekonať tieto prekážky.
61. Komisia okrem toho poznamenáva, že slovenské orgány potvrdili, že cieľom pomoci v rámci čiastkového opatrenia 1 je podnietiť prevádzkovateľov, aby prevádzkovali nové služby kombinovanej dopravy, ktoré by sa bez pomoci nezačali v dôsledku strát vzniknutých v počiatočnej fáze (pozri odôvodnenie 7).
62. V dôsledku toho sa Komisia domnieva, že pomoc v rámci notifikovaného opatrenia bude potrebná na podporu presunu z výlučne cestnej dopravy na intermodálnu dopravu, ktorá kombinuje cestnú dopravu so železničnou a/alebo vnútrozemskou vodnou dopravou, a poskytne príjemcom stimul na zvýšenie investícií, ktoré by bez pomoci neuskutočnili. Komisia preto dospela k záveru, že pomoc je nevyhnutná a má stimulačný účinok.

### 3.3.3. *Proporcionalita pomoci a nediskriminácia*

63. Ako sa uvádza v oddiele 2.7, výška priameho grantu na zriadenie novej trasy pre kombinovanú dopravu je obmedzená na 49 % oprávnených nákladov (čiastkové opatrenie 1). Slovenské orgány okrem toho potvrdili, že pomoc v rámci čiastkového opatrenia 1 nepresiahne očakávanú medzeru vo financovaní prevádzky na základe podnikateľského plánu *ex ante*, bude obmedzená najviac na päť rokov a časom sa bude znižovať v súvislosti s očakávaným zvýšením príjmov v dôsledku zvýšenia koeficientov zaťaženia [pozri odôvodnenie 23.a)]. Okrem toho majú nové služby kombinovanej dopravy dôveryhodné vyhliadky, podporované prostredníctvom podnikateľských plánov *ex ante*, na dosiahnutie ekonomickej životaschopnosti bez verejných dotácií [odôvodnenie 23.b)].
64. Komisia poznamenáva, že v prípade projektov v rámci čiastkového opatrenia 1 možno pomoc poskytnúť najviac na 36 mesiacov (odôvodnenie 24).
65. Pokiaľ ide o podporu na nákup nových intermodálnych prepravných jednotiek v rámci čiastkového opatrenia 2, intenzita pomoci je obmedzená na 30 % oprávnených nákladov a náklady sú jasne vymedzené (pozri odôvodnenia 28, 29 a 30). Komisia ďalej poznamenáva, že pri čiastkovom opatrení 2 sa intermodálne prepravné jednotky majú v rámci systémov intermodálnej dopravy na Slovensku používať najmenej 80 % času, a to počas najmenej piatich rokov (odôvodnenie 26).
66. Okrem toho intenzity pomoci pri čiastkovom opatrení 1 a čiastkovom opatrení 2 sú v súlade s predchádzajúcou praxou Komisie<sup>27</sup>. Komisia sa preto domnieva, že notifikované opatrenie je primerané na dosiahnutie sledovaného cieľa.

---

<sup>27</sup> Pozri napríklad rozhodnutie Komisie z 24. novembra 2021 vo veci SA.63113 (2021/N) – Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti v Španielsku – Pomoc na nákup návesov vhodných na

67. Notifikované opatrenie je dostupné pre oprávnených príjemcov s kritériami oprávnenosti stanovenými jasným a transparentným spôsobom (oddiel 2.4) a výzva na predkladanie žiadostí sa zverejní [odôvodnenie 12.a)]. V postupe poskytovania pomoci sa ukladajú rovnaké podmienky a povinnosti všetkým oprávneným príjemcom na základe objektívnych a vopred stanovených kritérií (pozri oddiel 2.6).
68. Komisia preto dospela k záveru, že pomoc sa poskytne na otvorenom a nediskriminačnom základe.

#### *3.3.4. Zabránenie neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi*

69. Negatívne účinky notifikovaného opatrenia na hospodársku súťaž a obchod musia byť dostatočne obmedzené.
70. Komisia poznamenáva, že notifikované opatrenie v porovnaní so situáciou, ktorá by prevládala bez podpory intermodálnej dopravy, môže narušiť bežný priebeh hospodárskej súťaže na trhu. Dôvodom je, že notifikovaným opatrením sa bude selektívne podporovať konkrétny typ podnikov pôsobiacich v intermodálnej nákladnej doprave (pozri oddiel 2.4) na úkor iných podnikov.
71. Notifikovaným opatrením sa však uľahčí rozvoj hospodárskej činnosti intermodálnej dopravy, a tým aj koordinácia dopravy.
72. Komisia poznamenáva, že notifikovaným opatrením sa prispieva k rozvoju udržateľnejšej nákladnej dopravy s cieľom znížiť negatívny vplyv cestnej dopravy na životné prostredie (odôvodnenie 6). Komisia súhlasí so slovenskými orgánmi, že cieľ notifikovaného opatrenia je v súlade s cieľmi zakotvenými v národnom pláne obnovy a odolnosti a v politikách EÚ (odôvodnenie 11). Akékoľvek potenciálne narušenie hospodárskej súťaže spôsobené notifikovaným opatrením je preto vyvážené účinkami, ktoré prinesú podporované činnosti z hľadiska koordinácie dopravy, a to navyše spôsobom šetrným k životnému prostrediu, konkrétne rozvojom udržateľnejšej nákladnej dopravy, keďže bez pomoci by sa príjemcovia do takýchto činností nezapájali. Komisia sa preto domnieva, že pomoc nemá nepriaznivý vplyv na podmienky obchodovania v miere, ktorá by bola v rozpore so spoločným záujmom. Z toho vyplýva, že pozitívne účinky pomoci prevažujú nad jej negatívnymi účinkami na hospodársku súťaž a obchod.

---

použitie na železnici (zatiaľ neuverejnené); rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2021 vo veci SA.100234 – Predĺženie a refinancovanie schémy pomoci SA.47779 – Taliansko – Friuli Venezia Giulia – Opatrenia na rozvoj kombinovanej dopravy (Ú. v. EÚ C 146, 1.4.2022, s. 4) a rozhodnutia v ňom citované; rozhodnutie Komisie z 31. októbra 2017 vo veci SA.48093 – Poľsko – Pomoc na realizáciu projektov intermodálnej dopravy v rámci Operačného programu Infraštruktúra a životné prostredie na roky 2014 – 2020 (Ú. v. EÚ C 3, 5.1.2018, s. 1) a rozhodnutia v ňom citované; rozhodnutie Komisie zo 7. júna 2006 vo veci N 622/2005 (Ú. v. EÚ C 297, 7.12.2006, s. 17) zmenené rozhodnutím Komisie zo 6. decembra 2006 vo veci N 688/2006 (Ú. v. EÚ C 94, 28.4.2007, s. 22); rozhodnutie Komisie zo 7. júna 2005 vo veci N 569/2004 – Holandsko – Schéma pomoci na prispôbenie nákladných lokomotív Európskemu systému riadenia vlakov (ETCS) (Ú. v. EÚ C 83, 6.4.2006, s. 11).

73. Okrem toho sa notifikovaným opatrením minimalizujú narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, keďže je to potrebné, vhodné a primerané (pozri oddiely 3.3.2 a 3.3.3).
74. Komisia preto dospela k záveru, že narušenie hospodárskej súťaže je obmedzené. Celkovo pozitívne účinky notifikovaného opatrenia, ktoré prispieva ku koordinácii dopravy, prevažujú nad obmedzenými negatívnymi účinkami pomoci na vnútorný trh, pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže.

### **3.4. Transparentnosť**

75. Podrobnosti o notifikovanom opatrení budú dostupné na webovom sídle ministerstva dopravy [odôvodnenie 12.a)]. Komisia sa preto domnieva, že slovenské orgány dodržiavajú svoje povinnosti týkajúce sa transparentnosti.

#### *3.4.1. Závery o zlučiteľnosti opatrenia*

76. Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia zastáva názor, že notifikované opatrenie možno považovať za opatrenie, ktoré slúži na koordináciu dopravy, a preto je zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ.

## **4. ZÁVER**

Komisia sa preto rozhodla nevzniesť námietky proti tejto pomoci, keďže je zlučiteľná s vnútorným trhom podľa článku 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

V prípade, že tento list obsahuje dôverné informácie, ktoré by nemali byť sprístupnené tretím stranám, oznámte túto skutočnosť Komisii do pätnástich pracovných dní odo dňa jeho doručenia. Ak Komisii nebude v stanovenej lehote doručená odôvodnená žiadosť, bude to považovať za súhlas so sprístupnením plného znenia tohto listu v autentickom jazyku tretím stranám a s jeho uverejnením na webovej stránke: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Vašu žiadosť je potrebné zaslať elektronicky na túto adresu:

European Commission  
Directorate-General Competition  
State Aid Greffe  
B-1049 Brussels  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

S úctou

Za Komisiu

Margrethe VESTAGER  
výkonná podpredsedníčka

