



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 23.8.2017

C(2017) 5740 final

VERZIA NA UVEREJNENIE

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

Vec: SA.42525 (2017/N) – Slovensko – Pracoviská na poskytovanie služieb ľahkej údržby vlakov

Vážený pán minister,

1. POSTUP

1. Slovenské orgány notifikovali Európskej komisii elektronickou notifikáciou z 21. júna 2017 opatrenie týkajúce sa pracovísk na poskytovanie služieb ľahkej údržby osobných vlakov. Toto opatrenie bolo registrované pod číslom štátnej pomoci SA.42525.

2. OPIS OPATRENIA

2.1. Cieľ opatrenia pomoci

2. Cieľom opatrenia je modernizácia/výstavba troch pracovísk na poskytovanie služieb ľahkej údržby osobných vlakov. Ľahká údržba osobných vlakov zahŕňa čistenie vozňov, čistenie WC nádrží, doplnenie zásob vody, nevyhnutné kontroly v rámci prípravy na každodennú prevádzku a v prípade potreby výmenu súčiastok, ako sú svetlá, dverové mechanizmy alebo vysúvacie schodíky atď. Táto ľahká údržba sa vykonáva v rámci každodennej prevádzky a nevyžaduje si vyradenie vozňa z prevádzky. Vykonáva sa v priebehu neprevádzkových hodín v rámci pravidelného harmonogramu prevádzky daného vozňa.
3. Opatrenie je súčasťou slovenského Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. Cieľom opatrenia je riešiť existujúce problémy a odstrániť nedostatky

Minister zahraničných vecí SR

Miroslav Lajčák

Hlboká cesta 2

833 36 Bratislava 37

Slovenská republika

týkajúce sa vhodnosti a kvality služieb ľahkej údržby pre osobné vlaky v Slovenskej republike.

4. Podľa štúdie uskutočniteľnosti, ktorú poskytli slovenské orgány, slovenská železničná osobná doprava trpí znižujúcim sa počtom cestujúcich a negatívnym imidžom. Podiel železničnej osobnej dopravy na celkovej doprave sa znížil z 2,43 % v roku 2000 na 1,89 % v roku 2014. Slovenská republika patrí k tým európskym krajinám, ktoré medzi rokmi 1995 až 2011 vykázali výrazné zníženie (o viac ako 40 %) podielu železničnej osobnej dopravy na celkovej doprave¹. Cestujúci vyjadrujú svoju nespokojnosť s podmienkami, za ktorých cestujú. Za nedostatočné považujú, okrem iného, stav interiéru a čistotu koľajových vozidiel a sanitárnych zariadení. Technický stav koľajových vozidiel v kombinácii so sčasti nevhodnými zariadeniami na údržbu vedú k nedostatočnej spoľahlivosti koľajových vozidiel a zohrávajú dôležitú úlohu v negatívnom vývoji výkonnosti železničnej osobnej dopravy.
5. Podľa slovenských orgánov sú na zabezpečenie vyššej atraktívnosti slovenskej železničnej osobnej dopravy potrebné viaceré zmeny. Modernizácia siete pracovísk ľahkej údržby zastáva v týchto zmenách dôležité miesto. Existujúce pracoviská nespĺňajú moderné štandardy a hlavne nezodpovedajú potrebám čoraz modernejšieho vozňového parku Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. („ZSSK“), ktorá je aj naďalej hlavným poskytovateľom železničnej osobnej dopravy a hlavným vykonávateľom zmlúv o službách vo verejnom záujme na Slovensku.
6. Od opatrenia sa očakáva, že:
 - zlepši kvalitu každodennej údržby, technických kontrol a hygienických služieb osobných koľajových vozidiel s cieľom zabezpečiť komfort pre cestujúcich a splniť požiadavky stanovené výrobcami nedávno zakúpených vozňov,
 - splní environmentálne požiadavky na pracoviskách, zlepši pracovné podmienky a priestory, vybuduje zariadenia na likvidáciu odpadu z vozňov, exkrementov, separátorov olejov a tukov, ako aj ďalšie zariadenia potrebné na splnenie požiadaviek v oblasti ochrany vzduchu, vody a pôdy,
 - zvýši produktivitu práce a
 - zníži prevádzkové náklady pracovísk.
7. Vzhľadom na skutočnosť, že približne 95 % osobných vlakov na Slovensku je v súčasnosti prevádzkovaných na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme, nové pracoviská budú slúžiť primárne na údržbu týchto vlakov prevádzkovaných na základe uvedených zmlúv. V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)² však bude zaručený rovnaký a nediskriminačný prístup aj pre ostatné osobné vlaky (t. j. vlaky prevádzkované na komerčné účely).

¹ Európska komisia, Štvrtá správa o monitorovaní vývoja železničného trhu, časť 1, s. 10, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52014DC0353>.

² Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32 – 77. Podľa uvedenej smernice sa od prevádzkovateľov servisných zariadení (vrátane prevádzkovateľov zariadení ľahkej údržby) vyžaduje, aby všetkým železničným podnikom nediskriminačným spôsobom poskytli prístup k svojim zariadeniam. Od prevádzkovateľov servisných zariadení sa vyžaduje, aby viedli oddelené účty vrátane súvah a výkazov ziskov a strát s

2.2. Prijemca

8. Hlavným príjemcom pomoci je národná spoločnosť ZSSK, akciová spoločnosť, ktorej akcie sú v 100 %-nom vlastníctve štátu. Práva Slovenskej republiky ako jediného akcionára vykonáva ministerstvo dopravy a výstavby. ZSSK je dominantným poskytovateľom železničnej osobnej dopravy na Slovensku vrátane železničnej osobnej dopravy poskytovanej na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme.
9. Dcérska spoločnosť ZSSK ako účelovo vytvorený subjekt bude poverený výstavbou týchto pracovísk a takisto prevezme ich vlastníctvo.
10. Po fáze výstavby však prínos pomoci spolu s vlastníctvom pracovísk prejde na osobitný subjekt (ďalej len „OS“) zriadený ministerstvom dopravy a výstavby, ktorý bude tieto pracoviská vlastníť.
11. Projekt je rozdelený do troch fáz, počas ktorých sa budú uplatňovať rozličné zmluvné vzťahy (pozri tabuľku 1 nižšie). Slovenské orgány uviedli, že:
 - prvá fáza (fáza výstavby) bude pozostávať z výstavby pracovísk ľahkej údržby dcérskou spoločnosťou ZSSK, ktorá bude vytvorená práve na tento osobitný účel. Výstavba pracovísk ľahkej údržby sa bude riadiť dodatkom k súčasnej zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorú uzavrela ZSSK s ministerstvom dopravy a výstavby. Na konci prvej fázy bude dcérska spoločnosť ZSSK povinná previesť vlastníctvo pracovísk ľahkej údržby na OS pod priamou kontrolou ministerstva dopravy a výstavby. Prvá fáza sa začne po schválení opatrenia Komisiou a jej dokončenie sa očakáva na prelome rokov 2020 a 2021,
 - druhá fáza sa považuje za prechodnú fázu, počas ktorej bude prevádzku pracovísk ľahkej údržby zabezpečovať ZSSK, pričom vlastníctvo prevezme OS. Prevádzka pracovísk ľahkej údržby sa bude riadiť tzv. zmluvou o prevádzke medzi OS a ZSSK. Druhá fáza sa skončí odovzdaním prevádzky pracovísk ľahkej údržby zo strany ZSSK ďalšiemu oprávnenému železničnému podniku,
 - tretia fáza sa začne po zadaní prvých zákaziek na poskytovanie služieb vo verejnom záujme na základe verejného obstarávania, pričom po týchto verejných obstarávaníach budú potenciálni konkurenti ZSSK plniť rôzne záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Prevádzka príslušného pracoviska bude odovzdaná prevádzkovateľovi s relatívnou väčšinou vlakokilometrov v spádovej oblasti príslušného pracoviska ľahkej údržby. Trvanie druhej fázy a začiatok tretej fázy závisia od vývoja otvorenia trhu v slovenskom železničnom sektore a od výsledkov verejných obstarávaní.

Tabuľka 1: Fázy projektu

	Zmluvy o službách vo verejnom záujme (ministerstvo dopravy)	Pracoviská ľahkej údržby			
		Výstavba	Vlastníctvo	Prevádzka	Využívanie

cieľom podporiť transparentnosť účtovaných poplatkov. Od prevádzkovateľa sa vyžaduje, aby na žiadosti o prístup reagoval v primeranom časovom limite, ktorý špecifikuje regulačný orgán.

		a výstavby)				
Prvá fáza	- Postupná výstavba a prevádzka pracovísk ľahkej údržby na základe existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme	ZSSK (existujúca zmluva o službách vo verejnom záujme)	dcérska spoločnosť ZSSK	dcérska spoločnosť ZSSK	ZSSK	ZSSK/iná spoločnosť
Druhá fáza	- Prevod vlastníctva na osobitný subjekt - Vykonávanie zmluvy o prevádzke pracovísk ľahkej údržby	ZSSK/iná spoločnosť	–	osobitný subjekt	ZSSK	ZSSK/iná spoločnosť
Tretia fáza	- Jednotlivé pracoviská ľahkej údržby budú prevádzkované prevádzkovateľom s relatívnu väčšinou vlakov kilometrov v spádovej oblasti príslušného pracoviska	ZSSK/iná spoločnosť	–	osobitný subjekt	ZSSK/iná spoločnosť	ZSSK/iná spoločnosť

2.3. Investičný projekt

12. Opatrenie sa týka modernizácie/výstavby troch nových pracovísk ľahkej údržby vrátane príslušnej železničnej infraštruktúry a vybavenia³ v Nových Zámkoch, vo Zvolene a v Humennom. Tieto pracoviská nahradia depá, ktoré v súčasnosti slúžia na údržbu osobných vlakov v uvedených mestách. Celkové oprávnené investičné náklady sú vo výške 99,3 milióna EUR na všetky tri pracoviská ľahkej údržby.

2.4. Forma a suma pomoci a intenzita pomoci

13. S výnimkou plánovacej/prípravnej fázy sa tento projekt zatiaľ nezačal. Pomoc bude projektu udelená po jej schválení Komisiou.
14. Pomoc bude mať formu priameho grantu na spolufinancovanie v rámci Operačného programu Integrovaná infraštruktúra, prioritná os 2 Železničná infraštruktúra (mimo TENT-T Core), investičná priorita 7d, aktivita E – Vybudovanie infraštruktúry na kontrolu a prípravu vozového parku železničnej osobnej dopravy pre prevádzku v rámci služieb vo verejnom záujme.
15. Slovenské orgány poskytnú finančnú analýzu na 30-ročné obdobie, z ktorej vyplýva, že projekt bude vysoko nerentabilný. Očakávaná medzera vo financovaní projektu je vo výške 96,45 milióna EUR.

³ Hlavná časť nákladov pokrýva vystavané objekty ako napr. železničný zvršok a spodok, výhybky, haly na údržbu vlakových súprav, halu pre stacionárnu umývaňu, pohonný elektrický systém, strechy hál a technologické zariadenia ako napr. technológiu pre halu na údržbu vlakov, technológiu pre halu s umývaňou, zariadenia na predkurovanie, kompresorové stanice, čističku vody, posunovacie zariadenia a bezpečnostné zariadenia.

16. Finančné analýzy, na základe ktorých sa medzera vo financovaní vypočítala, vychádzali z predpokladu, že pracoviská ľahkej údržby budú slúžiť primárne vlakom prevádzkovaným na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme a že kompenzácia na základe týchto zmlúv nepokryje kapitálové výdavky súvisiace s predmetným investičným projektom. Kapitálové výdavky budú pokryté iba marginálne zahrnutím tohto nákladu do cien za trasy obsluhované železničnými podnikmi mimo zmlúv o službách vo verejnom záujme (t. j. komerčnými vlakmi).
17. Plánovaná pomoc sa rovná medzere vo financovaní projektu (t. j. 96,45 milióna EUR). Pomoc preto predstavuje podiel 97 % na celkových investičných nákladoch (t. j. intenzita pomoci je 97 %).
18. Plánuje sa, že 85 % pomoci (81,98 milióna EUR) sa bude financovať z grantu z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a zostávajúcich 15 % (14,47 milióna EUR) zo slovenského štátneho rozpočtu.
19. Prijemca pomoci, ZSSK, na projekt prispeje sumou vo výške 4,4 milióna EUR.

2.5. Osobitné ustanovenia týkajúce sa súčasnej zmluvy a budúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme

20. Súčasná zmluva o službách vo verejnom záujme uzavretá medzi Slovenskou republikou (zastúpenou ministerstvom dopravy a výstavby) a ZSSK pokrýva obdobie rokov 2011 – 2020. Bola podpísaná s možnosťou predĺženia o ďalších päť rokov. Plánovaná zmena tejto zmluvy zavedie povinnosť pre ZSSK využívať predmetné pracoviská ľahkej údržby pri poskytovaní železničných služieb na základe zmluvy. Zabezpečí sa tým nepretržité využívanie predmetných pracovísk ľahkej údržby.
21. Slovenské orgány uviedli, že vzhľadom na to, že modernizácia/výstavba pracovísk ľahkej údržby bude hrazená takmer výlučne zo štátnych zdrojov, investičné náklady sa neodzrkadlia v cenách za služby ľahkej údržby účtované vlakom prevádzkovaným na základe uvedenej zmluvy.
22. Slovenské orgány majú v úmysle v priebehu druhej fázy projektu (pozri odôvodnenie 11) otvoriť zmluvy o službách vo verejnom záujme aj iným železničným podnikom než ZSSK tým, že zorganizujú verejné obstarávanie na prevádzku konkrétnych trás/sietí. Zmluva o službách vo verejnom záujme s najväčším objemom vlakokilometrov v spádovej oblasti príslušného pracoviska ľahkej údržby bude obsahovať povinnosť pre zmluvnú stranu prevziať prevádzku predmetného pracoviska ľahkej údržby od ZSSK (tretia fáza projektu, pozri odôvodnenie 11).
23. Víťaz verejného obstarávania sa bude musieť s majiteľom pracovísk (OS – osobitným subjektom zriadeným ministerstvom) dohodnúť na zmluve o prevádzke. Táto zmluva o službách vo verejnom záujme, ako aj ostatné zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré vstúpu z verejných obstarávaní, budú obsahovať povinnosť využívať predmetné pracoviská ľahkej údržby na poskytovanie služieb ľahkej údržby. Zmluva o prevádzke bude obsahovať doložku o povinnom prevode prevádzky pracoviska ľahkej údržby na ďalšieho víťaza verejného obstarávania týkajúceho sa zmluvy o službách vo verejnom záujme v danej spádovej oblasti. Trvanie zmluvy o prevádzke bude preto obmedzené trvaním zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2.6. Vnútroštátny právny základ a transparentnosť

24. Vnútroštátny právny základ notifikovanej pomoci zahŕňa:
- zákon č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o štátnej pomoci),
 - zákon č. 292/2014 Z. z. o príspevku poskytovanom z európskych štrukturálnych a investičných fondov a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
 - Partnerskú dohodu SR na roky 2014 – 2020,
 - Operačný program Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020, Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020,
 - Stratégiu rozvoja verejnej dopravy a nemotorovej dopravy SR do roku 2020,
 - zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
 - zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení zmien a doplnkov,
 - zákon č. 259/2001 Z. z. o Železničnej spoločnosti, a. s. a o zmene a doplnení zákona NR SR č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z. a v znení neskorších predpisov a
 - zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme.
25. Požadované informácie o danom opatrení budú sprístupnené na týchto webových stránkach: www.mindop.sk a <http://semp.kti2dc.sk/>.

2.7. Kumulácia pomoci

26. Pomoc v rámci daného opatrenia sa nemôže kumulovať s pomocou, vrátane pomoci *de minimis*, poskytnutou z iných miestnych, regionálnych, vnútroštátnych schém či schém Únie na pokrytie tých istých oprávnených nákladov.

3. POSÚDENIE POMOCI

3.1. Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

27. 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 zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.
28. Kvalifikácia opatrenia ako štátnej pomoci v zmysle tohto ustanovenia si teda vyžaduje splnenie týchto kumulatívnych podmienok: i) dané opatrenie musí byť financované zo štátnych zdrojov a byť pripísateľné štátu; ii) musí poskytovať výhodu svojmu príjemcovi; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) opatrenie musí narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a musí mať potenciál ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu

29. Hlavná časť opatrenia pomoci bude financovaná z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja, ktoré sú vyčlenené pre Slovensko na účely realizácie činností uvedených v Operačnom programe Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020. Slovenské orgány sú zodpovedné za realizáciu a správu daného operačného programu, ako aj za výber príjemcov a projektov v rámci jednotlivých opatrení a vyplatenie finančných prostriedkov vybraným príjemcom na účely realizácie ich projektov. Financovanie z Európskeho fondu regionálneho rozvoja je preto k dispozícii slovenským orgánom a je im teda pripísateľné.
30. Zostávajúca časť grantu bude financovaná priamo zo slovenského štátneho rozpočtu. Možno preto uviesť, že grant bude poskytnutý zo štátnych zdrojov a je pripísateľný štátu.

Selektívna hospodárska výhoda

31. Podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie môže výstavba a prevádzka infraštruktúry predstavovať hospodársku činnosť⁴. Keďže notifikované opatrenie sa týka investičnej pomoci na infraštruktúru, ktorá sa bude využívať komerčne, výstavba a prevádzka takejto infraštruktúry sa musí považovať za hospodársku činnosť.
32. Vďaka priamemu grantu bude ZSSK oslobodená od nákladov, ktoré by za bežných okolností musela sama hradiť pri obnove/výstavbe pracovísk ľahkej údržby. Priamy grant preto možno považovať za selektívnu výhodu pre ZSSK.

Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi

33. Ak sa prostredníctvom pomoci poskytnutej zo strany členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou⁵. Stačí, že príjemca pomoci súťaží s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži⁶. ZSSK poskytuje služby medzinárodnej osobnej dopravy, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži⁷. Pri poskytovaní služieb osobnej dopravy ZSSK navyše súťaží s inými druhmi dopravy. V dôsledku toho môže pomoc narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

Záver o existencii pomoci

34. Z uvedených dôvodov Komisia konštatuje, že priamy grant pre ZSSK na financovanie modernizácie/výstavby troch pracovísk ľahkej údržby predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

⁴ Pozri okrem iného vec C-82/01P Aéroports de Paris, Zb. 2002, s. I-9297 a veci T-443/08 a T-445/08 Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt/Komisia, zatiaľ neuverejnené v Zbierke rozhodnutí Súdneho dvora EÚ.

⁵ 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; vec C-372/97 Taliansko/Komisia, Zb. 2004, s. I-3679, bod 44.

⁶ Vec T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Komisia, Zb. 1998, s. II-717.

⁷ Trh medzinárodnej železničnej osobnej dopravy bol otvorený hospodárskej súťaži v roku 2010 na základe smernice 2007/58/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007).

3.2. Zákonnosť pomoci

35. Komisia poznamenáva, že opatrenie pomoci zatiaľ nebolo realizované. Slovensko preto splnilo povinnosť stanovenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

3.3. Zlučiteľnosť pomoci

Právny základ

36. Projekt sa týka modernizácie/výstavby troch pracovísk ľahkej údržby zameranej hlavne na zlepšenie služieb ponúkaných cestujúcim na železničiach, čím by sa stimuloval prechod na tento druh dopravy a v dôsledku toho zvýšil podiel železničnej dopravy na celkovej doprave. Komisia musí určiť, či možno predmetnú pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe výnimiek uvedených v ZFEÚ.
37. V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje, že pomoc, ktorá spĺňa potreby koordinácie dopravy, je zlučiteľná so zmluvami. Komisia zaujala pozíciu, že koncepcia pomoci, ktorá spĺňa potreby koordinácie dopravy, odkazuje na potrebu vládnej intervencie v dôsledku absencie konkurencieschopného trhu alebo v prípade výskytu zlyhaní trhu.
38. Komisia poznamenáva, že osobná doprava a najmä železničná osobná doprava si často vyžadujú verejnú intervenciu, keďže je nepravdepodobné, že by trhové sily poskytli nevyhnutné investície výlučne na komerčnej báze. V takomto kontexte sa investície do dopravnej infraštruktúry riadia hľadiskami nekomerčného charakteru. Komisia sa domnieva, že tak je tomu aj v prípade posudzovanej verejnej podpory.
39. Komisia sa preto domnieva, že predmetné verejné opatrenie možno zaradiť pod koncepciu opatrení zameraných na koordináciu dopravy. Od nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 („*nariadenie o službách vo verejnom záujme*“)⁸, nič nebráni priamemu využitiu článku 93 ZFEÚ. Nariadenie o službách vo verejnom záujme sa vzťahuje na vnútroštátne i medzinárodné služby vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave a ako také sa nevzťahuje na investície do železničnej infraštruktúry, ani na pomocné zariadenia, akými sú napríklad zariadenia na údržbu.
40. Komisia preto posúdi zlučiteľnosť notifikovanej pomoci s vnútorným trhom priamo na základe článku 93 ZFEÚ.
41. V súlade so zaužívanou rozhodovacou praxou je pomoc na koordináciu dopravy podľa článku 93 ZFEÚ považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak sú splnené nasledujúce podmienky:
- pomoc spĺňa jasne vymedzený cieľ spoločného záujmu,
 - pomoc je nevyhnutná a má stimulačný účinok,
 - pomoc je primeraná,
 - prístup k predmetnej infraštruktúre je otvorený a poskytuje sa na nediskriminačnom základe všetkým používateľom,

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

- pomoc nesmie viesť k narušeniu hospodárskej súťaže v rozpore so spoločným záujmom.

42. Komisia preto posúdi, či opatrenie pomoci spĺňa päť uvedených kritérií.

Príspevok k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

43. Pokiaľ ide o dosiahnutie politického cieľa spoločného záujmu, Komisia poznamenáva, že celkovou európskou stratégiou pre odvetvie dopravy je dobudovať vnútorný trh v doprave⁹. Investície do dopravnej infraštruktúry zohrávajú kľúčovú úlohu pri realizácii ambiciózneho cieľa, ktorým je modernizácia a rozvoj dopravného systému.
44. V bielej knihe z roku 2011¹⁰ sa stanovila potreba vysokokvalitných služieb mobility, zlepšenia energetickej efektívnosti, ako aj kvality a spoľahlivosti služieb železničnej osobnej dopravy a modernej infraštruktúry, ktorá minimalizuje vplyv na životné prostredie.
45. V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že zamýšľaná modernizácia/výstavba pracovísk ľahkej údržby povedie k zlepšeniu služieb, čo prispeje k zvráteniu/obmedzeniu negatívneho vývoja železničnej osobnej dopravy, opísaného v odôvodnení⁴, na Slovensku. Komisia poznamenáva, že popri dostupnosti dopravných služieb, je pre cestujúcich veľmi dôležitá aj ich kvalita (najmä ak sú dostupné alternatívne druhy dopravy). Cieľom projektu je prostredníctvom dosiahnutia väčšej kvality a efektívnosti a zabezpečenia udržateľnosti železničnej osobnej dopravy podporiť prechod z iných druhov dopravy na železničnú dopravu. Tomuto prechodu bola prisúdená najvyššia priorita v európskej stratégii zameranej na zlepšenie železníc v Európe a podporu rozvoja vysokokvalitných, spoľahlivých, bezpečných a efektívnych železničných služieb.
46. Komisia sa navyše domnieva, že predmetná investícia povedie (proporčne k jej rozsahu) k dôležitým environmentálnym zlepšeniam (k zníženiu znečistenia vody a vzduchu, k zníženiu hluku), ktoré sú takisto cieľom všeobecného záujmu.
47. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že predmetná investícia prispeje k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu.

Potreba pomoci (zlyhanie trhu) a stimulačný účinok pomoci

48. Slovenské orgány uviedli, že súčasné pracoviská ľahkej údržby na Slovensku sú zastarané a nespĺňajú potreby čoraz modernejšieho vozňového parku. Na zmenu tejto situácie sú potrebné značné investície. Nové pracoviská ľahkej údržby by mali umožniť zlepšenie služieb ponúkaných cestujúcim a tým následne prispieť k prechodu na železničnú dopravu.
49. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že prevažná väčšina služieb železničnej osobnej dopravy (približne 95 %) sa na Slovensku poskytuje na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme. V dôsledku toho majú vlaky prevádzkované na základe

⁹ Štvrtý železničný balík COM(2013) 26, COM(2013) 27, COM(2013) 28, COM(2013) 29, COM(2013) 30, COM(2013) 31.

¹⁰ Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje [COM(2011)].

uvedených zmlúv rovnaký podiel (95 %) na celkovom dopyte po službách ľahkej údržby na Slovensku.

50. Podľa informácií, ktoré poskytli slovenské orgány, súčasný vykonávateľ zmluvy o službách vo verejnom záujme, ZSSK, nemá na tento účel potrebné zdroje ani investičné stimuly.
51. Komisia súhlasí s tým, že túto situáciu spôsobila skutočnosť, že ZSSK, resp. ktorákoľvek iná spoločnosť (verejná či súkromná) by na vynaloženie plánovanej investície potrebovala aspoň:
 - aby očakávané príjmy z ponúknutia pracovísk ľahkej údržby potenciálnym používateľom presiahli v rámci 30-ročnej amortizačnej lehoty investičné náklady,
 - dlhodobú ochranu pred rizikami; v rámci amortizačnej lehoty by musel byť vymedzený dostatočný minimálny dopyt, ktorý by sa vzťahoval na situáciu, v ktorej by dominantný zákazník mohol byť nahradený bez toho, aby to nejako uškodilo prevádzke daných pracovísk.
52. Pokiaľ ide o prvú požiadavku, Komisia poznamenáva, že služby ľahkej údržby sa v súčasnosti poskytujú v zastaraných, z hľadiska účtovnej hodnoty plne odpísaných zariadeniach. Kompenzácia na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúca sa služieb ľahkej údržby preto pokrýva len ich prevádzkové náklady. Slovenské orgány uviedli, že zvýšenie kompenzácie na základe uvedenej zmluvy tak, aby pokrývala kapitálové výdavky na nové pracoviská nie je možné z dôvodu rozpočtových obmedzení. Na pokrytie týchto nových nákladov takisto nie je možné zvýšiť cestovné poplatky pre cestujúcich.
53. Keďže vlaky, ktoré sú prevádzkované na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme, tvoria a v blízkej budúcnosti budú tvoriť veľkú časť dopytu po službách ľahkej údržby a keďže kompenzácia či cestovné poplatky pre cestujúcich sa nemôžu zvýšiť, aby pokryli kapitálové výdavky na nové pracoviská, očakávané investičné náklady vysoko presahujú príjmy, ktoré sa môžu očakávať v súvislosti s novými pracoviskami. Z výpočtov, ktoré poskytli slovenské orgány, vyplýva, že tento rozdiel medzi očakávanými investičnými nákladmi a očakávanými príjmami za obdobie 30 rokov predstavuje výšku 96,45 milióna EUR, čo predstavuje 97 % oprávnených investičných nákladov.
54. Pokiaľ ide o druhú požiadavku, Komisia poznamenáva, že v súčasnej situácii, ktorá sa v blízkej budúcnosti nezmení, je to práve štátna intervencia (vo forme kompenzácie na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme), ktorá vyústi do dopytu (a trhu) po službách ľahkej údržby na Slovensku. Miera štátnej intervencie vo svojej podstate závisí od politických rozhodnutí a možností štátneho rozpočtu. Konkrétne v prípade štátnej podpory verejnej dopravy má štát na výber medzi alternatívnymi druhmi: minimálna, resp. základná úroveň verejnej dopravy by sa mohla napríklad dosiahnuť poskytovaním služieb autobusovej dopravy, ktoré by boli alternatívou služieb železničnej dopravy. Skutočnosť, že služby železničnej a autobusovej dopravy sú do istej miery zameniteľné, môže – v porovnaní s inými službami všeobecného hospodárskeho záujmu – zapríčiniť menšiu stabilitu verejného dopytu po železničnej doprave z hľadiska dlhodobej perspektívy. V dôsledku toho dlhodobé investície do infraštruktúry ľahkej údržby so sebou nesú nevypočítateľné riziko budúcich zmien, čo nie je pre komerčných aktérov akceptovateľné.

55. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že služby ľahkej údržby na Slovensku charakterizuje existencia zlyhania trhu, konkrétne to, že trhové sily nebudú poskytovať tú úroveň služieb, ktorú si vyžadujú cestujúci na železničiach a obnovený vozňový park. Komisia sa preto domnieva, že predmetná pomoc je potrebná a má stimulačný účinok pre príjemcu.

Primeranosť pomoci

56. Komisia poznamenáva, že kritériá „primeranosti pomoci“ si vyžadujú, aby bolo verejné financovanie obmedzené na nevyhnutné minimum. V súlade so zaužívanou rozhodovacou praxou Komisie, najmä v súvislosti s infraštruktúrnymi projektmi, sa opatrenie štátnej pomoci považuje za primerané, ak je intenzita pomoci (t. j. podiel verejného financovania na investičných nákladoch) obmedzená na mieru medzery vo financovaní projektu. Medzera vo financovaní identifikuje medzeru medzi naplánovaným príjmom z prevádzky investičného projektu a oprávnenými nákladmi projektu pri zohľadnení diskontnej sadzby.
57. Z finančných a hospodárskych podmienok, ktoré sú podrobne opísané v štúdiu uskutočniteľnosti, ktorú poskytli slovenské orgány, vyplýva silná závislosť predmetnej investície od externých verejných prostriedkov. Túto skutočnosť odôvodňuje osobitná povaha daného prípadu.
58. Projekty, ktoré Komisia skúma, za bežných okolností generujú príjmy na trhu. V týchto prípadoch hoci sa vyžaduje dodatočné počiatkové financovanie, investičné náklady sú časom do značnej miery pokryté komerčnými príjmami z predaja služieb alebo tovaru tretím stranám.
59. V tomto konkrétnom prípade však tieto podmienky neplatia. Pracoviská ľahkej údržby v blízkej budúcnosti vygenerujú len malý objem komerčných príjmov (t. j. príjmov od železničných podnikov, ktoré prevádzkujú komerčné dopravné služby a využívajú služby pracovísk ľahkej údržby).
60. Investičné náklady by mohli byť prenesené na vykonávateľov zmlúv o službách vo verejnom záujme (t. j. hlavných užívateľov pracovísk ľahkej údržby) iba vtedy, ak by sa proporčne zvýšila kompenzácia, ktorú im na základe uvedených zmlúv vypláca slovenský štát, ako aj cestovné poplatky pre cestujúcich.
61. Podľa slovenských orgánov však zvýšenie kompenzácie na základe uvedených zmlúv s cieľom pokryť aj predmetné investičné náklady nie je uskutočniteľné z dôvodu rozpočtových obmedzení. Navyše, zvýšenie príjmov (zvýšením cestovných poplatkov pre cestujúcich) takisto nie je možné, pretože by to len zhoršilo negatívnu tendenciu vo vývoji počtu cestujúcich na železničiach, ktorá bola v uplynulých rokoch na Slovensku zaznamenaná. Komisia považuje argumenty v tomto prípade za odôvodnené.
62. Navrhovaná intenzita pomoci je vo výške 97 % oprávnených investičných nákladov. Komisia poznamenáva, že hoci je intenzita pomoci vysoká, pomoc sa prísne obmedzuje na medzeru vo financovaní projektu.

63. Komisia taktiež poznamenáva, že hoci pomoc pokrýva takmer všetky projektové náklady, zároveň predchádza zvýšeniu kompenzácie na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme v dôsledku danej investície.
64. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že pomoc je primeraná.

Otvorený a nediskriminačný prístup

65. Slovenské orgány potvrdili, že prevádzkovateľ pracovísk ľahkej údržby – v prvej a druhej fáze ZSSK a v tretej fáze ZSSK a/alebo tretí prevádzkovatelia – bude v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (pozri odôvodnenie⁷), povinný poskytnúť nediskriminačný prístup k pracoviskám ľahkej údržby. V tej istej smernici sa uvádza, že poplatok uložený za služby ľahkej údržby nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku¹¹.
66. Súlad s požiadavkami smernice 2012/34/EÚ bude monitorovať príslušný regulačný orgán – Úrad pre reguláciu železničnej dopravy. Komisia sa preto domnieva, že kritérium otvorenosti a nediskriminačného prístupu je splnené.

Obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže

67. Pokiaľ ide o narušenie hospodárskej súťaže, ktoré by bolo v rozpore so všeobecným záujmom, a o jeho obmedzenie, Komisia uskutočnila analýzu vplyvu investície na i) poskytovateľov služieb ľahkej údržby, ako aj na ii) železničné podniky, ktoré poskytujú služby osobnej dopravy.
68. Pokiaľ ide o trh so službami ľahkej údržby, Komisia poznamenáva, že na tomto trhu dominujú dva modely. V rámci prvého modelu poskytuje železničný podnik tieto služby svojmu vlastnému vlakovému parku. V rámci druhého modelu sú služby ľahkej údržby súčasťou balíka služieb pri dodaní nových koľajových vozidiel.
69. V rámci tretieho modelu, ktorý je najmenej využívaný, je poskytovanie služieb údržby hradené treťou stranou, t. j. subjektom, ktorý nie je ani prevádzkovateľom daných koľajových vozidiel či závislým subjektom, ani výrobcom daných koľajových vozidiel. Podľa informácií, ktoré poskytli slovenské orgány, tento model prevažuje len v jedinom členskom štáte, vo Švédsku, ktoré má inú štruktúru ako Slovensko, keďže mnoho viac trás vo Švédsku je prevádzkovaných na báze otvoreného prístupu (t. j. komerčne).
70. Komisia sa domnieva, že predmetná investícia nebude mať žiaden vplyv na poskytovateľov služieb ľahkej údržby poskytovaných v rámci prvého a druhého modelu (keďže dopyt po ich službách je zaručený a vo všeobecnosti nie sú títo poskytovatelia účastníkmi na trhu so službami ľahkej údržby). Z dôvodov, ktoré boli vysvetlené v odôvodneniach 51 – 55 (t. j. zlyhanie trhu vyplývajúce z veľmi vysokého podielu osobných vlakov prevádzkovaných na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme na Slovensku a z toho vyplývajúca silná závislosť od politických rozhodnutí a rozpočtových obmedzení), rozvoj tretieho modelu [konkrétne poskytovanie služieb ľahkej údržby (komerčnými) prevádzkovateľmi, ktorí by boli tretími stranami] na Slovensku je vysoko nepravdepodobný.

¹¹ Článok 31 bod 7 uvedenej smernice.

71. Komisia takisto poznamenáva, že služby ľahkej údržby sú zo svojej podstaty miestnymi službami, a teda sa poskytujú vlakom, ktoré svoju trasu končia blízko pri daných pracoviskách. Modernizácia/výstavba predmetných pracovísk preto nebude mať vplyv na poskytovateľov služieb ľahkej údržby v iných členských štátoch.
72. Pokiaľ ide o poskytovateľov železničnej osobnej dopravy, Komisia poznamenáva, ako už bolo uvedené vyššie, že vo všetkých fázach projektu bude zaručený otvorený a nediskriminačný prístup pre všetky železničné podniky. Navyše, v súlade so smernicou 2012/34/EÚ nepresiahnu poplatky za poskytovanie služieb ľahkej údržby náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku. Prevádzkovatelia pracovísk ľahkej údržby sú v zmysle uvedenej smernice povinní viesť oddelené účty vrátane súvah a výkazov ziskov a strát s cieľom podporovať transparentnosť účtovaných poplatkov a ich monitorovanie Úradom pre reguláciu železničnej dopravy.
73. Komisia takisto poznamenáva, že modernizácia/výstavba pracovísk ľahkej údržby by nemala blokovať otvorenie trhu železničnej osobnej dopravy ani verejné obstarávanie týkajúce sa zmlúv o službách verejného záujmu na Slovensku, keďže na konci druhej fázy alebo v tretej fáze môžu byť pracoviská prevedené na iný železničný podnik než ZSSK (pozri odôvodnenie²²).
74. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že pomoc na modernizáciu/výstavbu troch pracovísk ľahkej údržby pravdepodobne nenaruší hospodársku súťaž v takom rozsahu, ktorý by bol v rozpore so všeobecným záujmom.

4. ZÁVER

Komisia rozhodla:

nevzniesť námietky proti pomoci na modernizáciu/výstavbu troch pracovísk ľahkej údržby z dôvodu, že podľa článku 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie je zlučiteľná s vnútorným trhom.

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 tomto webovom sídle:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Svoju žiadosť zašlite doporučenou poštou alebo faxom:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Greffe
B-1049 Brussels
Fax: +32 2 296 1242

S úctou
za Komisiu

Margrethe VESTAGER
členka Komisie

OVERENÁ KÓPIA ORIGINÁLU
Za generálneho tajomníka

Jordi AYET PUIGARNAU
Riaditeľ kancelárie
EURÓPSKA KOMISIA