



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel 3.5.2017

C (2017) 2877 final

VERZIA NA UVEREJNENIE

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

Vec: Štátna pomoc SA.46046 (2016/NN) – Slovensko – Oslobodenie od spotrebnej dane používané pri vnútrozemskej vodnej doprave

Vážený pane,

1. POSTUP

1. Dňa 21. júna 2016 slovenské orgány oznámili Komisii predĺženie schémy pomoci na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy podľa článku 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).
2. Komisia schválila pôvodnú schému 2. apríla 2008 (NN46B/2006)¹ s trvaním od 1. mája 2004 do 30. apríla 2014.
3. Komisia si 5. augusta 2016 od Slovenska vyžiadala ďalšie informácie, ktoré boli poskytnuté 3. októbra 2016.
4. Následne bolo opatrenie presunuté do registra nenotifikovanej pomoci, pretože sa objasnilo, že schéma naďalej fungovala po tom, ako 30. apríla 2014 uplynula platnosť predchádzajúceho povolenia vydaného Komisiou.

¹ Rozhodnutie Komisie z 2. 4. 2008, Ú. v. EÚ C/140/2008.

Jeho Excelencia pán Miroslav Lajčák
Minister zahraničných vecí a európskych záležitostí
Hlboká cesta 2
833 36 Bratislava 37
Slovenská republika

2. OPIS OPATRENIA

2.1. Cieľ

5. Cieľom oznámeného opatrenia je riešiť na Slovensku štrukturálne nerovnováhy medzi cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou prostredníctvom oslobodenia od spotrebnej dane na palivá používané pri vnútrozemskej vodnej doprave.
6. Z hľadiska technických charakteristík a prevádzkovej flexibility má vnútrozemská vodná doprava v porovnaní s cestnou dopravou nevýhody vyplývajúce z jej podstaty. Vnútrozemská vodná doprava hlavne neumožňuje priamu dodávku zásielky do domu. Toto obmedzenie spôsobuje ďalšie výdavky, z ktorých veľký podiel predstavujú náklady na prekládku.
7. Vnútrozemská vodná doprava zároveň ponúka značné úspory vedľajších nákladov. Preto sa v Strategickom pláne rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020 zdôrazňuje, okrem iného, potreba rozvoja vnútrozemskej vodnej dopravy.

2.2. Vnútroštátny právny základ

8. Schéma pomoci vychádza zo zákona č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení neskorších predpisov. V § 10 ods. 1 písm. c) zákona sa stanovuje oslobodenie od dane z minerálneho oleja použitého pri preprave osôb a nákladov na Dunaji vykonávanej v rámci podnikania.
9. Takéto daňové zvýhodnenie sa zase poskytuje na základe článku 15 písm. f) smernice Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny², ktorou sa povoľujú určité odchýlky od vnútroštátnych sadzieb, ktoré sú ešte nižšie ako minimálne sadzby zdaňovania.

2.3. Súvislosti

10. Predchádzajúca schéma, schválená Komisiou vo veci NN46B/2006, sa vzťahovala na oslobodenie od spotrebnej dane v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj na čiastočné zníženie spotrebnej dane v prípade železničnej dopravy. Zníženie spotrebnej dane v prípade železničnej dopravy bolo zrušené od 1. januára 2011. Súčasná notifikovaná schéma sa vzťahuje len na oslobodenie od spotrebnej dane v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy.

2.4. Rozpočet a trvanie

11. V súlade s informáciami predloženými slovenskými orgánmi sa notifikovaná schéma vzťahuje na obdobie 10 rokov, od 1. mája 2014 do 30. apríla 2024.
12. Vzhľadom na uplatňovanie oslobodenia od spotrebnej dane na vnútrozemské vodné cesty v predchádzajúcich rokoch odhadujú slovenské orgány stratu príjmov za celé obdobie trvania schémy na 38,4 milióna EUR.

2.5. Prijímatelia

13. Opatrenie sa uplatňuje na všetky podniky poskytujúce dopravné služby na vnútrozemských vodných cestách na Slovensku. Počet prijímateľov sa bude líšiť v závislosti od toho, koľko

² (Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, p. 51–70).

podnikov bude chcieť takéto dopravné služby poskytovať. Komisia konštatuje, že v súčasnosti tam pôsobí päť poskytovateľov.

14. Oslobodenie od dane podľa § 10 ods. 1 písm. c) zákona č. 98/2004 Z. z. si môže uplatniť každý poskytovateľ vnútrozemskej vodnej dopravy, pokiaľ spĺňa podmienky stanovené v § 11 zákona č. 98/2004 Z. z. o zaradení do evidencie užívateľských podnikov a o vydaní odberného poukazu. To znamená, ak požiadajú colný úrad o zaradenie do evidencie užívateľských podnikov. Užívateľský podnik je preto oprávnený odoberať daňovo zvýhodnený minerálny olej na základe odberného poukazu, o ktorého vydanie požiadal colný úrad³.

2.6. Dohľad a kontrola

15. Pri daňovom dozore v používateľskom podniku, ktorý používa minerálny olej oslobodený od dane podľa § 10 ods. 1 písm. c) zákona č. 98/2004 Z. z., správca dane (colný úrad) vykonáva daňovú kontrolu s periodicitou minimálne jedenkrát za dva roky s ľubovoľným výberom zdaňovacích období, ktorej cieľom je zistiť, či sa dodržiavajú podmienky pre oslobodenie minerálneho oleja od spotrebnej dane.

2.7. Pravidlá kumulácie

16. Slovenské orgány nepovoľujú kumuláciu s inými úniijnými, štátnymi alebo regionálnymi grantmi vrátane podobných príspevkov, pokiaľ ide o pomoc udelenú prevádzkovateľom vnútrozemskej vodnej dopravy na základe úspor vedľajších nákladov.

3. POSÚDENIE OPATRENIA

3.1. Existencia pomoci

17. Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „*ak nie je zmluvami ustanovené inak, 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*“.
18. Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Preto s cieľom určiť, či oznámené opatrenia predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené všetky nasledujúce podmienky. Finančná podpora musí:
 - byť udelená štátom alebo prostredníctvom štátnych zdrojov,
 - uprednostňovať určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru,
 - narúšať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a
 - ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
19. Vo svojich rozhodnutiach z 2. apríla 2008 Komisia dospela k záveru, že pôvodná schéma predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Oznámené opatrenie poskytuje hospodársku výhodu, keďže oslobodzuje priamych prijímateľov od časti prevádzkových nákladov, ktoré by za normálnych okolností museli znášať, a umožňuje im prepravovať ich tovar za znížené ceny; zahŕňa štátne zdroje, keďže subvencie sa udeľujú z rozpočtu ústrednej štátnej správy. Je svojou povahou selektívne, pretože sa obmedzuje na určité

³ Komisia poznamenáva, že v rámci pomoci verejné orgány nemôžu uplatniť svoju právomoc. Tieto fiškálne výhody sa vo všeobecnosti udeľujú automaticky, pokiaľ sú dodržiavané podmienky týkajúce sa fiškálnej kontroly.

segmenty trhu s dopravnými službami, t. j. vnútrozemskú vodnú dopravu, a mohlo by narušiť hospodársku súťaž a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, keďže trh s dopravnými službami je v rámci EÚ veľmi konkurenčný trh, a to na intramodálnej, ako aj intermodálnej úrovni. Preto sa opatrenie považuje za štátnu pomoc.

3.2. Oprávnenosť pomoci

20. Komisia poznamenáva, že príslušný systém podpory týkajúci sa vnútrozemskej vodnej dopravy naďalej fungoval po tom, čo 30. apríla 2014 uplynula platnosť predchádzajúceho povolenia vydaného Komisiou. Slovenská republika preto nesplnila povinnosť stanovenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

3.3. Zlučiteľnosť pomoci

3.3.1. Právny základ

21. Oznámená pomoc spadá do rozsahu pôsobnosti článku 93 ZFEÚ a preto sa musí posúdiť na tomto základe.
22. V článku 93 ZFEÚ sa uvádza, že štátna pomoc je zlučiteľná so zmluvou v prípade, že spĺňa potreby koordinácie dopravy. Koncepcia pomoci spĺňajúcej potreby koordinácie dopravy odkazuje na potrebu verejnej intervencie, ktorá vzniká hlavne v prípade zlyhania trhu. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že môžu byť potrebné opatrenia koordinácie dopravy v prípade, že určité druhy dopravy nenesú náklady negatívnych externalít, ktoré tým pádom musí niesť spoločnosť.
23. Vnútrozemská vodná doprava je po desaťročia jedným z najekologickejších druhov dopravy. Pokiaľ ide o energetickú efektívnosť, nízke dopravné zaťaženie a nízke úrovne hluku a nehôd, ponúka jednoznačné výhody. Treba uviesť, že emisné limity v oblasti znečistenia ovzdušia v prípade lodí vnútrozemskej vodnej dopravy boli v poslednom čase značne sprísnené v rámci tzv. regulácie vo fáze V a musia byť dosiahnuté do roku 2019-2020⁴, po zavedení noriem EURO VI v odvetví cestnej nákladnej dopravy.
24. Politika podpory vnútrozemskej vodnej dopravy v Európe je zhrnutá v akčnom programe NAIADES⁵. Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu⁶, ktorú Komisia prijala 20. júla 2016, zdôrazňuje potrebu stimulovať posun smerom k druhom dopravy s nižšími emisiami, akými sú vnútrozemská vodná doprava, príbrežná námorná doprava a železničná doprava.
25. Prostredníctvom balíka NAIADES II s názvom „Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave“, prijatého 10. septembra 2013, sa Komisia zameriava na vytváranie vhodných podmienok pre vnútrozemskú vodnú dopravu, aby sa tento druh dopravy skvalitnil. Stanovuje sa v ňom program pre politické opatrenie v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy na obdobie rokov 2014-2020. Opatrenia sa prijímajú v týchto kľúčových oblastiach intervencie:
 - kvalitná infraštruktúra, kvalita prostredníctvom inovácie, hladké fungovanie trhu; kvalita životného prostredia prostredníctvom nízkych emisií;

⁴ Limity fázy V sa uplatňujú na pohonné a pomocné motory s výkonom nad 19 kW vrátane motorov so všetkými druhmi zapáľovania.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion_en

⁶ COM(2016) 501 final.

- kvalifikovaná pracovná sila a kvalitné pracovné miesta; začlenenie vnútrozemskej vodnej dopravy do multimodálneho logistického reťazca.

26. Komisia tiež poznamenáva, že v posledných rokoch pokračovalo zvyšovanie objemu cestnej dopravy, čo má za následok výrazný negatívny vplyv na životné prostredie. Zároveň prevádzkovatelia vnútrozemskej vodnej dopravy bojovali o udržanie existujúcich objemov dopravy. V tabuľke 1 je uvedený súhrn rozvoja odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy v porovnaní s odvetvím cestnej dopravy.

Tabuľka 1 – Štatistiky týkajúce sa rozvoja dopravy v rokoch 2004-2015⁷

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Osobná doprava (verejná doprava), milión osobokilometrov												
IWW ⁸	4,2	3,9	2,4	2,8	3,1	3,0	3,1	2,8	3,0	4,2	3,7	3
Cestná doprava (verejná)	7882	7525	7665	7596	6446	4538	4436	4611	4584	4388	4495	4499
Nákladná doprava, milión t/km												
IWW milión t/km	91	88	106	1 004	1 101	899	1 189	931	986	1 006	905	741
Cestná doprava	18516	22550	22114	27049	29094	27484	27411	29044	29503	30005	31304	33525

27. Okrem toho slovenské orgány zdôrazňujú, že je dôležité modernizovať infraštruktúru s cieľom zatriť ju pre dopravcov. Hlavným cieľom je zabezpečiť lepšiu splavnosť vodných tokov⁹ a odstrániť úzke miesta. Projekty Operačného programu Integrovaná infraštruktúra 2014-2020 sú zamerané priamo na zlepšenie splavnosti dunajskej vodnej cesty (koridor Transeurópskej dopravnej siete TEN-T CORE) a modernizáciu verejného prístavu v Bratislave.
28. Vzhľadom na uvedené a prechádzajúcu rozhodovaciu prax Komisie¹⁰ sa posúdenie zlučiteľnosti súčasného opatrenia vykoná s ohľadom na ustanovenia železničných usmernení¹¹ (ďalej len „usmernenia“), pokiaľ ide o pomoc na zníženie vedľajších nákladov (hlavne body 103, 105, 107, 109, 110, 111), ktorá sa bude uplatňovať analogicky.

3.3.2. Existencia úspor vedľajších nákladov

29. Podľa bodu 103 usmernení, pokiaľ ide o pomoc na zníženie vedľajších nákladov, je oprávnenými nákladmi časť vedľajších nákladov, ktorým dokážu ekologickejšie druhy dopravy v porovnaní s cestným druhom dopravy zabrániť.

⁷ <http://statdat.statistics.sk>

⁸ Dopravné organizácie.

⁹ Treba uviesť, že podľa bodu 220 oznamu Komisie o pojme štátna pomoc (C/2016/2946, Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016) vnútrozemské vodné cesty (napr. rieky a kanály) sprístupnené na bezplatné verejné používanie predstavujú všeobecnú infraštruktúru a ich verejné financovanie nepodlieha pravidlám štátnej pomoci z dôvodu dodržiavania iných podmienok oznamu vrátane tých uvedených v bode 212.

¹⁰ Pozri napr. rozhodnutie Komisie v prípade štátnej pomoci NN29/2008 – Maďarsko – Oslobodenie od spotrebnej dane a refundácie pre energetické výrobky použité ako palivo pre železničnú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu, Ú. v. EÚ C 36, 13.2.2010.

¹¹ Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva k štátnej pomoci železničným podnikom (2008/C/184/07), Ú. v. EÚ C 183, 22.7.2008, s. 13.

30. V bode 105 usmernení sa vyžaduje transparentná, podložená a kvantifikovaná komparatívna analýza nákladov medzi podporovaným druhom dopravy a alternatívami.
31. Uznáva sa, že z hľadiska nákladov spôsobených nehodami a znečistením, produkujú druhy dopravy ako železničná doprava a vnútrozemská vodná doprava v porovnaní s cestnou dopravou menej negatívnych externalít. Najmä pokiaľ ide o vnútrozemskú vodnú dopravu, tá je po desaťročia jedným z najekologickejších druhov dopravy. Pokiaľ ide o energetickú efektívnosť, nízke dopravné zaťaženie a nízke úrovne hluku a nehôd, ponúka jednoznačné výhody.
32. Druh vnútrozemskej vodnej dopravy má taktiež značnú voľnú kapacitu a môže preto zohrávať úlohu pri presune dopravy z preťažených častí cestnej siete.
33. V roku 2012 Spoločné výskumné centrum Komisie vypracovalo výpočet vedľajších nákladov pre rôzne druhy dopravy v Slovenskej republike na základe metodiky uvedenej v príručke na odhadovanie vedľajších nákladov v odvetví dopravy uverejnenej Komisiou¹² a na základe údajov z modelu TREMOVE¹³. Príslušné čísla považujú útvary Komisie vo všeobecnosti stále za platné.

Tabuľka 2. Porovnanie vedľajších nákladov medzi vnútrozemskou vodnou dopravou a cestnou dopravou, EUR na 1 000 t/km¹⁴.

Prvok nákladov	Cestná doprava	Vnútrozemská vodná doprava	Železničná doprava
Nehoda	11,8	0,0	0,3
Hluk	3,4	0,0	1,0
Znečisťujúce látky	33,3	6,8	5,5
Náklady súvisiace so zmenou klímy	12,6	0,9	1,4
Dopravné preťaženie ¹	6,0	Zanedbateľné	0,6
Spolu	67,2	7,7	8,8
<i>Úspory vedľajších nákladov (EUR) presunom 1 000 t/km z ciest</i>		59,5	53,7

34. V súlade s bodmi 103 a 105 železničných usmernení Komisia preto dospela k záveru, že oprávnené náklady schémy zodpovedajú časti vedľajších nákladov, ktorým sa vnútrozemská vodná doprava v porovnaní s cestnou dopravou umožňuje vyhnúť.

3.3.3. Potreba a primeranosť opatrenia pomoci

35. Podľa bodu 107 písm. b) existuje predpoklad potreby a primeranosti pomoci na zníženie vedľajších nákladov, keď je intenzita pomoci nižšia ako nasledujúce hodnoty: 50 %

¹² http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

¹³ TREMOVE je celouijný model dopravy používaný ako model posudzovania politiky navrhnutý s cieľom študovať účinky rôznych dopravných a environmentálnych politík na odvetvie dopravy. Model posudzuje technické a netechnické opatrenia a politiky, ako je spoplatňovanie používania ciest, spoplatňovanie verejnej dopravy, emisné normy, subvencie na ekologickejšie autá atď., dopyt po doprave, presuny na iné druhy dopravy, obnovu vozidiel a rozhodnutia o zošrotovaní, ako aj emisie skleníkových plynov, látky znečisťujúce ovzdušie a úroveň blahobytu. Viac informácií nájdete na <http://www.tremove.org/>.

¹⁴ JRC, 10. júna 2012.

oprávnených nákladov a až 30 % celkových nákladov ekologickejšieho druhu dopravy. Komisia poznamenáva, že slovenské orgány sa zaviazali neprekročiť tieto hranice.

36. Podľa bodu 109 usmernení, a keďže uvedená pomoc je pod hranicami intenzity uvedenými vyššie, sa predpokladá, že v tomto prípade neexistuje žiadna nadmerná kompenzácia a že udelená pomoc je obmedzená na kompenzáciu užitočných nákladov spojených s používaním vnútrozemskej vodnej dopravy.

3.3.3.1. Pomoc nepresahujúca 50 % oprávnených nákladov: porovnanie pomoci na t/km s úsporami vedľajších nákladov na t/km

37. Na základe platnej spotrebnej dane v Slovenskej republike 386,4 EUR na 1 000 litrov a priemernej spotreby paliva v železničnej doprave v Slovenskej republike, ktorá nepresahuje 11,4 litra na 1 000 t/km¹⁵, pomoc na 1 000 t/km by nemala presiahnuť 4,4 EUR na 1 000 t/km.
38. To predstavuje 7,4 % ušetrových vedľajších nákladov (čo dosahuje 59,6 EUR na 1 000 t/km podľa uvedenej tabuľky 2), a preto ide jasne o menej ako 50 % intenzity pomoci v súlade s hranicou predpokladu stanovenou v bode 107 písm. b) usmernení.
39. Slovenské orgány potvrdili, že oznámená pomoc sa nebude kumulovať so žiadnou inou formou pomoci.
40. I keď nie sú k dispozícii presné údaje týkajúce sa zodpovedajúceho podielu v osobnej doprave (vzhľadom na zanedbateľný podiel vnútrozemskej vodnej dopravy v osobnej doprave¹⁶), vylučuje sa, že by subvencia na osobokilometer mohla byť vyššia ako zodpovedajúce vedľajšie náklady ušetrené vďaka použitiu vnútrozemskej vodnej dopravy namiesto cestnej dopravy.

3.3.3.2. Pomoc nepresahujúca 30 % nákladov ekologickejšieho druhu dopravy

41. Podľa údajov zozbieraných slovenskými orgánmi predstavuje oslobodenie od spotrebnej dane až 28,53 % celkových nákladov vnútrozemskej vodnej dopravy v rámci scenára s nízkou cenou palív. So zvýšením cien palív sa relatívna krivka spotrebnej dane stane menej výraznou a preto je vysoko nepravdepodobné, že by intenzita pomoci v skúmanom období prekročila hranicu 30 %.

3.3.4. Ďalšie podmienky

42. Keďže opatrenie je oslobodením od spotrebnej dane, na ktoré sa vzťahuje článok 15 ods. 1 písm. f) smernice 2003/96/ES, ktorým sa umožňuje členským štátom uplatňovať zníženia dane na energetické výrobky dodávané na použitie ako palivo pre vnútrozemskú vodnú dopravu, jeho vplyv na cenu dopravy možno odhadnúť (pozri bod 110 usmernení vrátane jeho poznámky pod čiarou č. 1).

¹⁵ Posledný odhad slovenských orgánov z roku 2014 je 8 litrov na 1 000 t/km (7,14 g/t/km). Podľa údajov TRACCS (projekt financovaný Európskou komisiou, GR CLIMA v rokoch 2012-2013) mali slovenskí prevádzkovatelia vnútrozemskej vodnej dopravy v roku 2010 spotrebu paliva 11,4 litra na 1 000 t/km.

¹⁶ Pozri okrem iného <https://slovak.statistics.sk/wps/portal/ext/themes/sectoral/transport/indicators/>.

43. V každom prípade opatrenie podporuje presun na vnútrozemskú vodnú dopravu. Náklady na palivo v skutočnosti predstavujú významnú časť nákladov na vnútrozemskú vodnú dopravu. Preto v prípade neuplatňovania oslobodenia od dane pre vnútrozemskú vodnú dopravu by spoločnosti, ktoré používajú motorovú naftu ako lodnú prevádzkovú látku, boli nútené upraviť konečné ceny pre zákazníkov minimálne vo výške spotrebnej dane¹⁷.
44. Podľa bodu 111 usmernení v prípade pomoci na zníženie vedľajších nákladov musia existovať realistické perspektívy udržania dopravy presunutej na vnútrozemskú vodnú dopravu, aby pomoc viedla k udržateľnému presunu dopravy.
45. V tejto súvislosti čísla v tabuľke 1 ukazujú, že skúmané fiškálne opatrenie pomáha udržiavať objem prepravy v rámci vnútrozemskej vodnej dopravy na relatívne ustálenej úrovni napriek rôznym výzvam, ktorým vnútrozemská vodná doprava čelí vrátane modernizácie dunajskej vodnej tepny. To je vidieť aj na zvýšení objemu vnútrozemskej vodnej dopravy počas obdobia predchádzajúcej schémy¹⁸.

3.3.5. Schéma pomoci sa udeľuje za nediskriminačných podmienok, schéma pomoci je transparentná a časovo obmedzená

46. Slovenské orgány preukázali, že prevádzkovatelia dopravy zaregistrovaní v iných členských štátoch EÚ podliehajú rovnakému zaobchádzaniu ako prevádzkovatelia v Slovenskej republike. Preto sa pomoc poskytuje za nediskriminačných podmienok.
47. Schéma je transparentná, keďže podmienky možnosti oslobodenia od spotrebnej dane alebo zníženia jej sadzby sú jasne stanovené v zákone č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja (napr. označovanie paliva Euromarker na zabezpečenie fiškálnej kontroly).
48. Ako je vysvetlené vyššie, slovenské orgány oznámili schému pomoci na obmedzené obdobie do 30. Apríla 2024. To je v súlade s časovým obmedzením uloženým v bode 97 usmernení vrátane jeho poznámky pod čiarou č. 3 a rozhodovacou praxou Komisie týkajúcou sa časového rámca s trvaním maximálne 10 rokov v prípade opatrení, na ktoré sa vzťahuje článok 15 ods. 1 písm. f) smernice Rady 2003/96/ES. Možné predĺženie schémy po 30. Apríli 2024 je predmetom povinnosti opätovného oznámenia.

3.3.6. Žiadny účinok na hospodársku súťaž a obchod v rozpore so spoločným záujmom

49. V bode 96 usmernení sa stanovuje, že „narušenie hospodárskej súťaže, ktoré je pomoci vlastné, nesmie ohroziť všeobecné záujmy [Únie]. Napríklad pomoc, ktorá by mala presmerovať dopravné toky z námornej dopravy na krátke vzdialenosti na železnice, by nemohla splniť tieto kritériá.“
50. Notifikovaná schéma pomoci je jasne koncipovaná tak, aby znížila nerovnováhy medzi druhmi vnútrozemskej vodnej dopravy a cestnej dopravy. Ako vyplýva z tabuľky 2, porovnanie vedľajších nákladov ukazuje, že je vyššia v prípade železničnej dopravy ako v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy. Okrem toho význam železničnej dopravy na

¹⁷ Podľa slovenských orgánov je priemerná konečná cena pre zákazníka bez spotrebnej dane 8,06 EUR/t, pričom priemerná konečná cena pre zákazníka je so spotrebnou daňou 10,40 EUR/t.

¹⁸ Podľa údajov uverejnených Štatistickým úradom Slovenskej republiky sa preprava tovaru vnútrozemskými vodnými cestami zvýšila z 1 636 000 ton v roku 2004 na 1 838 000 ton v roku 2014.

Slovensku je oveľa vyšší ako význam vnútrozemskej vodnej dopravy¹⁹. Vnútrozemská vodná doprava v skutočnosti predstavuje veľmi malý podiel dopravy na Slovensku a percentuálny podiel železničnej dopravy na Slovensku je oveľa vyšší ako v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy²⁰. Preto bude vplyv tohto opatrenia na železničnú dopravu veľmi obmedzený.

51. Vzhľadom na geografickú polohu Slovenskej republiky nemôže byť konkurencia príbrežnej námornej dopravy, ktorá je obvyčajne z environmentálneho hľadiska ešte výhodnejšia ako vnútrozemská vodná doprava, ovplyvnená notifikovanou schémou pomoci.
52. Následne Komisia dospela k záveru, že súčasná schéma pomoci nespôsobuje narušenie hospodárskej súťaže v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločným záujmom podľa bodu 96 usmernení.

3.3.7. *Transparentnosť*

53. Slovenské orgány potvrdili, že na vnútroštátnych webových lokalitách venovaných štátnej pomoci zabezpečia dostatočné informácie týkajúce sa štátnej pomoci a jej prijímateľov. Konkrétne slovenské orgány zabezpečia, aby sa na vnútroštátnych webových lokalitách venovaných štátnej pomoci uverejnili dostatočné informácie týkajúce sa schémy pomoci a jej prijímateľov vrátane:
 - úplného znenia schválenej schémy pomoci alebo rozhodnutia o poskytnutí individuálnej pomoci a jej vykonávacích ustanovení, alebo príslušný odkaz;
 - totožnosti orgánu/orgánov poskytujúcich pomoc;
 - totožnosti jednotlivých prijímateľov;
 - súčtu fiškálnych výhod poskytnutých v rámci tejto schémy jednotlivým prijímateľom za každý rok.

4. ZÁVER

54. Komisia s ľútosťou konštatuje, že Slovensko zaviedlo vyššie uvedené opatrenia v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
55. Na základe predchádzajúceho posúdenia však rozhodla, že nevzniesie námietky proti pomoci vzhľadom na to, že pomoc je zlučiteľná s vnútorným trhom, keďže spĺňa potreby koordinácie dopravy podľa článku 93 Zmluva o fungovaní Európskej únie.
56. 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 autentických jazykoch tretím stranám a s jeho uverejnením na webovom sídle:

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

¹⁹ Podľa údajov uverejnených Štatistickým úradom Slovenskej republiky predstavovala v roku 2015 preprava tovaru železničnou dopravou 47 358 000 ton, zatiaľ čo preprava tovaru vnútrozemskou vodnou dopravou dosiahla objem 1 683 000 ton. V prípade osobnej dopravy je trend podobný: V roku 2015 cestovalo železničnou dopravou 60 566 000 cestujúcich a vnútrozemskou vodnou dopravou 132 000 cestujúcich.

²⁰ V roku 2015 predstavovala železničná doprava 24,1 % a vnútrozemská vodná doprava 0,9 %. V tom istom roku predstavovala cestná doprava 75 %.

Žiadosť obsahujúcu uvedené informácie je potrebné zaslať doporučeným listom alebo faxom na adresu:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
B-1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

S úctou

Za Komisiu

Margrethe Vestager

členka Komisie