



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli, 02.IV.2008
K(2008)1109 končni

Vec: **Štátna pomoc prípad NN 46/B/2006 – Slovensko**
 Oslobodenie od spotrebnej dane a zníženie sadzby spotrebnej dane ustanovené v
 smernici Rady 2003/96/ES (sektor dopravy)

Vážený pán minister,

1. POSTUP

- (1) Slovenské orgány listom z 9. júna 2006 notifikovali Komisii vnútroštátne právne predpisy, ktorými sa zavádza oslobodenie od spotrebnej dane a zníženie sadzby spotrebnej dane povolené podľa smernice 2003/96/ES, ktoré však je nutné vyúčtovať podľa pravidiel štátnej pomoci ustanovených v zmluve.
- (2) Notifikácia sa pôvodne (12. júna 2006) zaevidovala pod číslom N361/06. Následne sa opatrenie presunulo do registra pre neoznámenú pomoc pod číslo NN46/06, pretože sa zistilo, že príslušné daňové opatrenie nadobudlo účinnosť pred tým, ako sa oznámilo Komisii. Okrem toho sa prípad rozdelil medzi dve príslušné riaditeľstvá. Prípad oslobodenia od spotrebnej dane a zníženia jej sadzby, z ktorých profituje sektor poľnohospodárstva sa vybavoval v rámci prípadu štátnej pomoci NN46/06A, prípad oslobodenia od spotrebnej dane a zníženia jej sadzby v sektore dopravy sa vybavoval v rámci prípadu štátnej pomoci NN46/06B.
- (3) Útvary Komisie zaslali žiadosti o dodatočné informácie 25. 7. 2006, 8. 11. 2006, 22. 2. 2007, 27. 7. 2007, 27. 9. 2007 a 14. 12. 2007. Slovenská strana poskytla odpovede v listoch z 28. 8. 2006, 4. 12. 2006, 21. 3. 2007, 28. 8. 2007, 18. 10. 2007 and 11. 1. 2008.

J.E.pán Ján KUBIŠ
minister zahraničných vecí SR
Ministerstvo zahraničných vecí Slovenskej republiky
Hlboká cesta 2
SK-833 36 Bratislava

- (4) Slovenské orgány vzhľadom na daňové zvýhodnenia, ktoré sa poskytujú príjmom mimo odvetvia poľnohospodárstva ako aj mimo sektora železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, informovali Komisiu, že v minulosti sa dodržiavali nariadenia o pomoci *De minimis*¹ z rokov 2001 a 2006 a že v budúcnosti sa bude naďalej dodržiavať nariadenie o pomoci *De minimis* z roku 2006. Ide o fiškálne opatrenia týkajúce sa paliva používaného v pilotných projektoch technologického vývinu ekologickejších výrobkov alebo palív z obnoviteľných zdrojov, zemného plynu používaného ako pohonná látka, pohonných látok používaných v oblasti výroby, vývoja, testovania a údržby lietadiel a lodí, výrobkov patriacich do položky KN 2705 na účely vykurovania. Preto sa toto rozhodnutie Komisie nevzťahuje na daňové opatrenia, ktoré Slovensko zaviedlo v súlade s článkom 15 ods. 1 písm. a), i), j) a l) smernice 2003/96/ES.

2. OPIS OPATRENIA

2.1. Súvislosti

- (5) Podľa slovenských orgánov sa rapídny nárast cestnej prepravy osôb v posledných rokoch, a predovšetkým nárast najmenej ekologického spôsobu tejto prepravy t. j. súkromných automobilov, prejavil konštantne stúpajúcim počtom vozidiel a nárastom ich využívania, čo má za následok výrazný negatívny vplyv na životné prostredie. Pri nákladnej doprave v SR sa dá pozorovať nepriaznivý trend presunu zo železničnej na cestnú dopravu, čo takisto pôsobí na životné prostredie veľmi negatívne. Nárast cestnej nákladnej dopravy je spôsobený podstatne vyššou rýchlosťou, lepšou kvalitou služieb (spôsob prepravy „od dverí k dverám“) ako aj skutočnosťou, že do ceny za prepravu nie sú zahrnuté všetky náklady.
- (6) Pokiaľ ide o vnútrozemskú vodnú dopravu, súčasné využívanie kapacity vodných ciest je podľa slovenských orgánov nedostatočné: napríklad kapacita Dunaja sa využíva na 10 %.
- (7) V **tabuľke 1** sa uvádzajú údaje slovenských orgánov o dynamike prepravy osôb rozličnými dopravnými prostriedkami v miliónoch osôb²:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
SPOLU (mil. osôb)	2 681	2 706	2 688	2 651	2 669	2 663
Vrátane:						
Individuálna automobilová doprava	1 673	1 735	1 742	1 750	1 769	1 792
Verejná cestná doprava (vrátane mestskej dopravy)	940	907	888	845	844	818
Železničná doprava	63	59	51	50	50	48
Letecká doprava	0,196	0,272	0,428	0,974	1,716	2,544
Vnútrozemská vodná doprava	0,82	0,141	0,321	0,193	0,134	0,110

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky

- (8) V **tabuľke 2** sa uvádzajú údaje slovenských orgánov o dynamike prepravy osôb rozličnými dopravnými prostriedkami v miliónoch osobokilometrov:

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 69/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy ES pri pomoci de minimis, Ú. v. ES L 10, 13.1.2001, s. 30; nariadenie Komisie (ES) č. 1998/2006 z 15. decembra 2006 o uplatňovaní článkov 87 a 88 zmluvy na pomoc de minimis, Ú. v. EÚ L 379, 28.12.2006, s.5.

² Tieto údaje predstavujú počet osobociest.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
SPOLU (mil. osobokm)	37 203	37 885	37 632	38 887	39 614	40 896
Vrátane:						
Individuálna automobilová doprava	24 056	24 978	25 224	25 332	25 824	26 342
Verejná cestná doprava (vrátane mestskej dopravy)	9 603	9 607	9 141	9 212	8 924	9 028
Železničná doprava	2 805	2 682	2 316	2 228	2 182	2 205
Letecká doprava	343	424	676	1 569	2 465	3 107
Vnútrozemská vodná doprava	4	4	5	5	4	3

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky

- (9) V **tabuľke 3** sa uvádzajú údaje slovenských orgánov o dynamike prepravy tovaru rozličnými dopravnými prostriedkami v tisícoch ton:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
SPOLU (tis. t)	242 764	215 990	226 122	230 166	246 241	234 041
Vrátane:						
Cestná doprava	187 624	164 427	174 149	178 085	195 405	181 421
Železničná doprava	53 588	49 863	50 521	50 445	49 310	51 261
Vnútrozemská vodná doprava	1 551	1 699	1 451	1 636	1 526	1 358
Letecká doprava	0,730	1,002	1,134	0,267	0,230	0,210

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky

- (10) V **tabuľke 4** sa uvádzajú údaje slovenských orgánov o dynamike prepravy tovaru rozličnými dopravnými prostriedkami v miliónoch tonokilometrov:

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
SPOLU (mil. tkm)	25 743	25 907	27 461	28 940	32 694	32 835
Vrátane:						
Cestná doprava	13 799	14 929	16 859	18 516	22 550	22 124
Železničná doprava	10 929	10 383	10 113	9 702	9 463	10 061
Vnútrozemská vodná doprava	1 015	594	488	721	680	649
Letecká doprava	0,4	0,7	1,3	0,6	0,8	0,8

Zdroj: Štatistický úrad Slovenskej republiky

2.2. Účel a právny základ schémy pomoci

- (11) Prvým účelom schémy pomoci je vytvoriť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže pre všetky spôsoby dopravy, a to prostredníctvom kompenzácie nedostatočnej internalizácie externých nákladov. Druhým účelom je ochrana životného prostredia prostredníctvom podpory ekologickejších spôsobov dopravy.
- (12) Schéma pomoci vychádza zo zákona č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení zákonov č. 667/2004 a č. 223/2006:
- V článku 10 ods. 1 písm. c) zákona sa ustanovuje oslobodenie od dane v prípade minerálneho oleja používaného pri preprave osôb a nákladov na Dunaji, vykonávanej v rámci podnikania, a to s účinnosťou od 1. mája 2004.

- V článku 7 ods. 1 písm. b) bod 1) sa ustanovuje znížená sadzba dane – 6 800 SKK (pribl. 205 EUR) na 1 000 l plynového oleja určeného na použitie ako pohonná látka na pohon koľajových vozidiel používaných v železničnej doprave osôb a nákladov a pri prevádzkovaní, oprave a údržbe železničnej siete, vykonávaných v rámci podnikania, a to s účinnosťou od 1. mája 2004.

- (13) Tieto daňové zvýhodnenia sú zase ustanovené na základe článku 15 písm. e) a f) smernice Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny³, podľa ktorých sú povolené určité odchýlky od vnútroštátnych sadzieb, dokonca nižšie ako minimálne úrovne zdaňovania.

2.3. Trvanie

- (14) Schéma podľa predloženej notifikácie slovenských orgánov trvá 10 rokov, t. j. od 1. 5. 2004 do 30. 4. 2014.
- (15) Odhadovaná očakávaná strata príjmu za celé obdobie trvania schémy (v odvetví dopravy) je 7,2 miliardy SKK (pribl. 222 miliónov EUR).
- (16) Údaje o daňových zvýhodneniach poskytnutých v minulých rokoch sa uvádzajú v **tabuľke 5**:

	Daňové zvýhodnenie v roku 2005, mil. SKK	Výmenný kurz v roku 2005 (SKK za 1 EUR)	Daňové zvýhodnenie v roku 2005, mil. EUR	Daňové zvýhodnenie v roku 2006, mil. SKK	Výmenný kurz v roku 2006 (SKK za 1 EUR)	Daňové zvýhodnenie v roku 2006, mil. EUR
Vnútrozemská vodná doprava	159,3	38,6	4,1	178,1	37,2	4,8
Železničná doprava	653,3		17,6	711,0		19,1

2.4. Prijemcovia

- (17) Počet príjemcov sa bude líšiť v závislosti od toho, koľko podnikov bude mať záujem poskytovať na Slovensku dopravné služby na železnici a prostredníctvom vnútrozemskej vodnej dopravy. Pokiaľ ide o vnútrozemskú vodnú dopravu, v súčasnosti na trhu pôsobí 19 hospodárskych subjektov. Na trhu železničnej dopravy to je 6 subjektov.
- (18) Komisia berie na vedomie, že pomoc sa bude poskytovať za nediskriminujúcich podmienok. Pomoc nesúvisí s individuálnym hodnotením železničných podnikov alebo podnikov vnútrozemskej vodnej dopravy, a tým pádom pri jej poskytovaní nemôžu uplatniť svoju právomoc verejné orgány. Tieto daňové zvýhodnenia sa poskytujú na všeobecnom a automatickom základe, pokiaľ sa dodržiavajú podmienky týkajúce sa fiškálnej kontroly⁴.

³ Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51-70.

⁴ Napr. označovanie paliva.

2.5. Všeobecné podmienky

- (19) Nie je povolená kumulácia pomoci.

3. HODNOTENIE

- (20) Podľa článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“

3.1. Existencia pomoci

- (21) Keďže skúmané opatrenia
- predstavujú finančnú výhodu, pretože sú zárukou nižšej ako bežnej dane,
 - majú vplyv na štátne zdroje, pretože majú za následok ušlé daňové príjmy,
 - majú selektívnu podstatu, pretože sú obmedzené na určité odvetvia trhu s dopravnými službami (železničná doprava a vnútrozemská vodná doprava) a
 - ich potenciálnym následkom môže byť narušenie hospodárskej súťaže medzi členskými štátmi, keďže hospodárska súťaž na trhu s dopravnými službami je v rámci EÚ veľmi intenzívna, a to v rámci jednotlivých spôsobov dopravy ako aj medzi spôsobmi dopravy, považujú sa za štátnu pomoc.

3.2. Zlučiteľnosť pomoci

3.2.1. Príslušný právny základ Spoločenstva

- (22) Pokiaľ ide o fiškálnu pomoc určenú pre železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, príslušný právny základ Spoločenstva je článok 73 Zmluvy o ES vykonávaný podľa nariadenia Rady 1107/70/EHS⁵.
- (23) V článku 73 Zmluvy o ES sa ustanovuje, že štátna pomoc je zlučiteľná so zmluvou, ak slúži na zabezpečenie potreby koordinácie dopravy. Koncepcia pomoci, ktorá zabezpečuje potreby koordinácie dopravy vychádza, zo skutočnosti, že vláda musí v prípade neexistencie konkurencieschopného trhu alebo v prípade zlyhania trhu zasiahnuť. Vzhľadom na túto skutočnosť Komisia berie do úvahy, že opatrenia na koordináciu dopravy môžu byť nevyhnutné v situácii, keď sektory niektorých spôsobov dopravy neznášajú náklady svojich negatívnych externých vplyvov na spoločnosť.
- (24) Pri posudzovaní toho, či sa pomocou napĺňa predmetná potreba, je nutné určiť, či je pomoc nevyhnutná a primeraná na dosiahnutie cieľa koordinácie dopravy vo verejnom záujme.
- (25) Nariadením Rady 1107/70/EHS sa vyčerpávajúcim spôsobom vykonáva článok 73 Zmluvy o ES a ustanovujú sa v ňom osobitné oslobodenia v prípade pomoci, o ktorej sa usúdi, že slúži na koordináciu vnútroštátnej dopravy. Predovšetkým v článku 3 ods. 1 písm. b) uvedeného nariadenia sa ustanovuje, že členské štáty môžu dovedty, kým nenadobudnú účinnosť spoločné pravidlá rozdeľovania nákladov na infraštruktúru, poskytovať pomoc

⁵ Nariadenie Rady (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1.

podnikom, ktoré znášajú náklady súvisiace s používanou infraštruktúrou, pričom iné podniky toto bremeno nemajú.

- (26) Pri hodnotení situácie v súlade s článkom 3 ods. 1 písm. b) nariadenia 1107/70 by sa Komisia nemala obmedzovať na priame náklady na infraštruktúru. V bielej knihe dopravnej politiky sa ustanovuje: „základnou zásadou spoplatňovania infraštruktúry je, že poplatky účtované za využívanie infraštruktúry musia pokrývať nielen náklady na infraštruktúru, ale aj externé náklady, to znamená náklady súvisiace s nehodami, znečistením ovzdušia, hlukom a dopravnými zápchami“. Tento prístup sa v uplynulých rokoch uplatnil vo viacerých rozhodnutiach Komisie o štátnej pomoci⁶. To takisto odzrkadľuje skutočnosť, že z hľadiska článkov 2, 6 a 174 Zmluvy o ES sa environmentálne ciele zmluvy musia plniť okrem iného aj prostredníctvom spoločnej dopravnej politiky.
- (27) Preto, v súlade s postupmi Komisie pri schvaľovaní prípadov štátnej pomoci⁷, musia na to, aby pomoc napĺňala potreby koordinácie dopravy v zmysle článku 73 Zmluvy o ES vykonávaného článkom 3 ods. 1 písm. b) nariadenia 1107/70, byť splnené tieto podmienky:
- i) cieľ pomoci je v záujme Spoločenstva;
 - ii) pomocou sa kompenzujú nesplatené externé náklady konkurenčných spôsobov dopravy, pričom výška pomoci nie je vyššia ako zodpovedajúce náklady železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, výška pomoci je obmedzená na nevyhnutné minimum;
 - iii) schéma pomoci sa poskytuje za nediskriminačných podmienok, je transparentná a časovo obmedzená;
 - iv) schémou pomoci sa nenarúša hospodárska súťaž do takej miery, ktorá by bola proti spoločnému záujmu.

3.2.2. *Posilnenie koordinácie dopravy (cieľ pomoci je v záujme Spoločenstva)*

- (28) V sektore železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a naproti tomu v sektore konkurenčných spôsobov dopravy, predovšetkým cestnej dopravy, sa náklady súvisiace s používaním infraštruktúry neznášajú porovnateľnou mierou. Pri železničnej a vnútrozemskej vodnej doprave nie je možný priamy spôsob prepravy od dverí k dverám, v dôsledku čoho sú spojené s celým radom dodatočných nákladov, predovšetkým nákladov na prekládku. Preto je nutné znížiť náklady kombinovanej prepravy tak, aby zodpovedali nákladom cestnej prepravy, s cieľom vytvoriť pre ekologickejšie spôsoby prepravy rovnaké podmienky, aké má cestná doprava. Na účel zmenšenia rozdielu v nákladoch súvisiacich s rozličnými spôsobmi prepravy si Slovenská republika zvolila oslobodenia od spotrebnej dane a zníženie jej sadzby.
- (29) Okrem toho Komisia konštatuje skutočnosť, že externé náklady železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy spojené s nehodami a znečistením životného prostredia sú oveľa nižšie v porovnaní s nákladmi cestnej prepravy. Oba spôsoby dopravy majú takisto veľkú voľnú kapacitu, a teda môžu zohrávať významnú úlohu pri odklone premávky od častí cestnej siete s dopravnými zápchami.

⁶ Pozri napr. č. 588/98 DK, č. 219/01 AUT, č. 638/01 IT, č. 287/02 DK, č. 335/03 IT, č. 810/02 IT, č. 64/03 IT, č. 551/03 IT, č. 249/04 BE, č. 496/03 IT, č. 427/06 UK, č. 720/06 BE.

⁷ Pozri napr. rozhodnutie Komisie v prípade štátnej pomoci č. 427/2006 – Spojené kráľovstvo - Rail Environmental Benefit Procurement Scheme.

- (30) Podľa údajov, z ktorých sa vychádzalo pri návrhu Komisie „Marco Polo I“ KOM (2002)54, sú priemerné externé náklady na prepravený tonokilometer pri železničnej doprave v porovnaní s cestnou dopravou dvojnásobne nižšie a pri vnútrozemskej vodnej doprave v porovnaní s cestnou dopravou päťnásobne nižšie. V tabuľke sa uvádza podrobnejší prehľad rozdielov externých nákladov vznikajúcich pri rozličných spôsoboch dopravy.

Tabuľka 6. Priemerné hraničné externé náklady jednotlivých spôsobov dopravy, EUR na 1 000 tkm⁸

Nákladový prvok	Cestná doprava	Železničná doprava	Vnútrozemska vodná doprava
Nehoda	5,44	1,46	0
Hluk	2,138	3,45	0
Znečisťujúce látky	7,85	3,8	3,0
Náklady súvisiace so zmenou klímy	0,79	0,5	zanedbateľné
Infraštruktúra	2,45	2,9	1,0
Dopravné zápchy	5,45	0,235	zanedbateľné
Spolu	24,12	12,35	maximálne 5,0
Rozdiel v nákladoch v porovnaní s cestnou dopravou		11,8 EUR na 1 000 tkm	Pribl. 19 EUR na 1 000 tkm
Úspory externých nákladov presunu 1 000 tkm z cestnej dopravy		11,8 EUR	19 EUR
Úspory nákladov vo výške 1 EUR pri presune nákladnej dopravy z ciest		85 tkm	52 tkm

- (31) Komisia pri predkladaní programu Marco Polo II (ktorý sa prijal nariadením 1692/2006/ES) vychádzala z predpokladu, že údaje z roku 2002 boli ešte do veľkej miery platné a domnieva sa, že tieto rozdiely sa odvtedy výrazným spôsobom nezmenšili. Na základe údajov zahrnutých v nedávno (16. 1. 2008) uverejnenej príručke Handbook on estimation of external cost in the transport sector⁹ (Príručka na odhadovanie externých nákladov v odvetví dopravy) sa dá usudzovať, že úspory externých nákladov z presunu nákladnej prepravy z cestnej na železničnú alebo vnútrozemska vodnú dopravu by v súčasnosti mohli byť ešte väčšie.
- (32) Komisia sa domnieva, že situácia v preprave osôb nie je veľmi odlišná. Je zrejmé, že presun prepravy osôb na železničnú a vnútrozemska vodnú dopravu (alebo minimálne zabezpečenie

⁸ Pozri Prílohu 2 k dôvodovej správe k návrhu Komisie KOM(2002) 54.

⁹ Pozri http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

toho, aby nedošlo k ďalšiemu presunu na cestnú dopravu) má významný pozitívny vplyv, pokiaľ ide o zamedzenie vzniku externých nákladov.

- (33) Komisia konštatuje skutočnosť, že externé náklady rozličných spôsobov dopravy nie sú konštantné: napríklad od 1. januára 2008 sa maximálny obsah síry v pohonnej látke využívanej v železničnej a vnútrozemskej vodnej doprave znížil o polovicu, okrem toho okolo roku 2011 nadobudnú účinnosť nové emisné limity pre nové motory v železničnej a vnútrozemskej vodnej doprave a zároveň v uvedenom období až do roku 2014 sa výrazným spôsobom zlepši situácia pri hladinách emisií znečisťujúcich látok z ťažkotonážnych motorových vozidiel. Napriek tomu sa Komisia nedomnieva, že tento očakávaný vývin by mohol mať za následok podstatné zmenšenie rozdielov v nákladoch rozličných spôsobov dopravy (všetky spôsoby budú ekologickejšie, ale z hľadiska externých nákladov budú pretrvávať veľké rozdiely v externých nákladoch v prospech železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy).
- (34) Komisia dospela k záveru, že predmetné opatrenie, ktorého cieľom je zmenšiť náklady súvisiace s ekologickejšími spôsobmi prepravy, je posilnením koordinácie dopravy v zmysle článku 73 Zmluvy o ES a v súlade s nariadením 1107/70/EHS.

3.2.3. *Nevyhnutnosť a primeranosť opatrenia*

- (35) Komisia síce nemá k dispozícii presné údaje o externých nákladoch rozličných spôsobov dopravy v Slovenskej republike¹⁰, no je jasné, že existujú veľké rozdiely v nákladoch v porovnaní cestnej dopravy so železničnou a vnútrozemskou vodnou, a to v prospech železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy. Z celkového hľadiska neexistuje dôvod predpokladať, že úspory externých nákladov presunu stanoveného počtu tonokilometrov z cestnej dopravy na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu na Slovensku by boli výrazne odlišné od priemerných údajov v tabuľke 6.
- (36) Jediné úpravy, ktoré bude treba vykonať v súvislosti so skúmanou schémou štátnej pomoci, sa týkajú skutočnosti, že na Slovensku znášajú náklady na cestnú infraštruktúru v plnej miere používatelia ciest a že železničná doprava, v ktorej sa ako palivo používa nafta, má rovnako negatívny vplyv na ovzdušie ako cestná doprava¹¹ (celková pozitívna bilancia železničnej dopravy v porovnaní s cestnou dopravou v tabuľke 6 je výsledkom skutočnosti, že pri 80 % železničnej dopravy sa využíva elektrická energia). Z uvedeného vyplýva, že úspora externých nákladov na 1 000 tonokilometrov prepravených železničnou dopravou, pri ktorej sa ako palivo používa nafta, namiesto nákladných vozidiel¹² je 5,3 EUR a úspora externých nákladov na 1 000 tonokilometrov prepravených vnútrozemskou vodnou dopravou namiesto cestnej dopravy je 16,55 EUR¹³.

¹⁰ Komisia sa domnieva, že pri všetkých spôsoboch dopravy je priemerný vek vozového parku vyšší ako priemerný vek vozového parku v EÚ, s čím súvisí aj veľkosť vplyvu všetkých spôsobov dopravy na životné prostredie.

¹¹ Notifikované opatrenie je zamerané na železničnú dopravu, v ktorej sa využíva ako pohon nafta.

¹² 11,8 EUR na 1 000 tkm úspor externých nákladov, keď sa tovar prepravuje železnicou namiesto cestnej dopravy (pozri tabuľku 6) – 2,45 EUR na 1 000 tkm (na Slovensku v sektore cestnej dopravy nevznikajú externé náklady súvisiace s infraštruktúrou) – 4,05 EUR (7,85 – 3,8) na tkm (z hľadiska znečistenia ovzdušia nie sú vlaky na naftový pohon ekologickejšie ako nákladné vozidlá) = 5,3 EUR na 1 000 tkm.

¹³ 19 EUR na 1 000 tkm úspor externých nákladov, keď sa tovar prepravuje vnútrozemskou vodnou dopravou namiesto cestnej dopravy (pozri tabuľku 6) – 2,45 EUR na 1 000 tkm (na Slovensku v sektore cestnej dopravy nevznikajú externé náklady súvisiace s infraštruktúrou) = 16,55 EUR na 1 000 tkm.

- (37) Podľa pracovného dokumentu útvarov Komisie, prílohy k Oznámeniu Komisie o podpore vnútrozemskej vodnej dopravy NAIADES - Integrovaný európsky akčný program pre vnútrozemskú vodnú dopravu¹⁴, je priemerná spotreba paliva 0,0095 l/tkm v železničnej doprave a 0,0083 l/tkm vo vnútrozemskej vodnej doprave.
- (38) Na základe údajov, že štandardná daňová sadzba v prípade plynového oleja je 14 500 SKK na 1 000 litrov a palivo používané vo vnútrozemskej vodnej doprave je od zdanenia úplne oslobodené a že v prípade paliva používaného v železničnej doprave je sadzba 6 800 SKK na 1 000 litrov, je možné porovnať zamedzené náklady a nepriamu dotáciu na tonokilometer.
- (39) To znamená, že plánovaná dotácia zodpovedá:
- (a) v prípade železničnej dopravy dotácii vo výške 7 700 SKK na 1 000 litrov, čo znamená 73,15 SKK alebo 2,2 EUR na každých 1 000 tonokilometrov¹⁵,
 - (b) v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy dotácii vo výške 14 500 SKK na 1 000 litrov, čo znamená 120 SKK alebo 3,6 EUR na každých 1 000 tonokilometrov.
- (40) Z uvedeného vyplýva, že nepriame dotácie (dotácie vo forme úľavy zo spotrebnej dane) v prospech železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy (využívajúcej ako pohonnú látku naftu) sú na 1 000 tonokilometrov 2,4-násobne alebo 4,6-násobne nižšie, ako zamedzené externé náklady na 1 000 tonokilometrov.
- (41) Komisia zastáva názor, že na to, aby pomoc na zníženie externých nákladov bola primeraná, nemala by byť väčšia ako 50 % zamedzených externých nákladov. Tento názor je podložený týmito argumentmi: tento druh štátnej pomoci je zmysluplný iba vtedy, keď spoločnosť na ňu musí vynaložiť menšiu sumu, ako sú externé náklady súvisiace s používaním iných spôsobov dopravy, a keďže vo výpočtoch externých nákladov vznikajúcich pri rozličných spôsoboch dopravy figuruje veľký počet predpokladov, mala by sa intenzita pomoci stanoviť na úrovni pod vypočítaným rozdielom v externých nákladoch na tonokilometer.
- (42) Komisia zaujala pri posudzovaní primeranosti úrovni pomoci konzervatívny postoj a strop intenzity v prípade oprávnených nákladov stanovila na 50 %, považuje však zároveň za potrebné ďalej rozvíjať metodologický základ vypočítavania externých nákladov, pričom sa musí zohľadňovať dynamický charakter nákladov rozličných spôsobov dopravy, ako sa už uviedlo. Konkrétne sa dá poukázať na prebiehajúcu metodologickú prácu týkajúcu sa internalizácie externých nákladov v sektore dopravy v súvislosti s článkom 11 smernice o Eurovignette.
- (43) Okrem toho sa Komisia domnieva, že pomoc by nemala prevýšiť 30 % celkových nákladov na železničnú dopravu, čo je v súlade s jej zásadami vypracovanými v súvislosti s pomocou na presun z jedného spôsobu dopravy na iný/ s pomocou na kombinovaný spôsob dopravy.
- (44) Z uvedených údajov zreteľne vyplýva, že výška pomoci bude hlboko pod úrovňou 50 % úspor externých nákladov súvisiacich s využívaním železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy. Pokiaľ ide o druhú zásadu, je takisto zrejmé, že výška pomoci bude menej ako 30 % celkových nákladov železničnej dopravy, keďže celková výška nákladov v súvislosti s pohonnými látkami v železničnej doprave, v ktorej sa využíva ako pohon nafta, je hlboko

¹⁴ KOM(2006) 6 v konečnom znení.

¹⁵ Na základe poskytnutých informácií je spotreba paliva v železničnej doprave 9,5 litra na 1 000 tonokilometrov.

pod úrovňou 20 % celkových nákladov (náklady súvisiace so spotrebnou daňou by boli len malým podielom).

- (45) Presné údaje o zodpovedajúcom podiele vzhľadom na osobnú prepravu neexistujú, je však veľmi nepravdepodobné, že by dotácia na osobokilometer mohla byť vyššia ako zodpovedajúce externé náklady, ktorým by sa zamedzilo uprednostnením železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy pred cestnou.
- (46) Z údajov v tabuľkách 1 – 4 vyplýva, že skúmaným fiškálnym opatrením sa pomáha iba udržiavať objem vnútrozemskej vodnej a železničnej dopravy na pomerne konštantnej úrovni napriek dodatočným problémom vzniknutým pri týchto spôsoboch dopravy v súvislosti s prebiehajúcou modernizáciou železničnej dopravy, ktorá si vyžaduje výluky a dlhšie časy ciest, a s modernizáciou dopravnej tepny na Dunaji. Podľa údajov, ktoré slovenské orgány poskytli, štátnou pomocou sa zabezpečuje iba porovnateľná úroveň nákladov železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy s úrovňou nákladov cestnej dopravy. Preto je zrejmé, že *pomoc nepresahuje nevyhnutné minimum*.
- (47) V neposlednom rade, skúmané opatrenia pomoci sú v úplnom súlade so smernicou Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny; v článku 15 ods. 1 písm. e) a f) smernice sa členským štátom povoľuje uplatniť úplné oslobodenie od zdanenia v prípade paliva používaného na prepravu tovaru a osôb železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou.
- (48) Na základe uvedenej analýzy Komisia dospela k záveru, že skúmaná schéma štátnej pomoci je nevyhnutná a primeraná.

3.2.4. Schéma pomoci sa poskytuje za nediskriminačných podmienok, je transparentná a časovo obmedzená

- (49) Slovenské orgány potvrdili, že na prevádzkovateľov dopravných služieb zaregistrovaných v iných členských štátoch sa vzťahujú rovnaké úpravy ako na prevádzkovateľov zaregistrovaných v Slovenskej republike, t. j. pomoc sa poskytuje za nediskriminačných podmienok.
- (50) Schéma je transparentná – podmienky možnosti oslobodenia od spotrebnej dane alebo zníženia jej sadzby sú jasne ustanovené v Zákone o spotrebnej dani z minerálneho oleja (napr. označovanie paliva na zabezpečenie fiškálnej kontroly).
- (51) Ako sa už uviedlo, schéma pomoci je časovo obmedzená - bude sa uplatňovať do 30. 4. 2014.

3.2.5. Neexistencia vplyvu na hospodársku súťaž a obchod do takej miery, ktorou by sa poškodzoval spoločný záujem

- (52) Pokiaľ ide o konkurenciu medzi rozličnými spôsobmi dopravy, opatrenie je obmedzené na čiastočnú kompenzáciu nevyváženosti medzi železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na jednej strane a cestnou dopravou na strane druhej.
- (53) Komisia dospela k záveru, že predmetnou schémou pomoci sa nenaruša hospodárska súťaž do takej miery, ktorou by sa poškodzoval spoločný záujem.

3.3. Záver

- (54) Komisia v súvislosti s daňovými zvýhodneniami v oblasti železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy dospela k záveru, že uplatňovanie oslobodenia od spotrebnej dane v prípade paliva používaného vo vnútrozemskej vodnej doprave a uplatňovanie zníženia sadzby spotrebnej dane v prípade paliva používaného v železničnej doprave je zlučiteľné so spoločným trhom na základe článku 73 Zmluvy o ES vykonávaného podľa nariadenia 1107/70.
- (55) Komisia rovnako rozhodla, že preskúmaná štátna pomoc je zlučiteľná so spoločným trhom, a nevznáša proti nej žiadne námietky.

V prípade, že tento list obsahuje dôverné informácie, ktoré by nemali byť zverejnené tretím stranám, Vás Komisia vyzýva, aby ste jej to v lehote pätnástich pracovných dní odo dňa prijatia tohto listu oznámili. V prípade, že Komisia do požadovaného termínu nedostane odôvodnenú žiadosť, bude to považovať za Váš súhlas s oznámením úplného znenia tohto listu tretím stranám a jeho uverejnením v autentickom jazyku na internetovej stránke http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm.

Takáto žiadosť musí byť zaslaná doporučenou poštou alebo faxom na:

Európska komisia (European Commission)
Generálne riaditeľstvo pre energetiku a dopravu
(Directorate-General for Energy & Transport), Directorate A
B-1049 Brusel, Belgicko
Fax č.: 0032 (0)2 2964104

Prijmite, prosím, pán minister, výraz mojej najhlbšej úcty.

Za Komisiu

Jacques Barrot
podpredseda Komisie