



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 6.10.2025  
C(2025) 6828 final

VERZIA NA UVEREJNENIE

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

**Vec: Štátna pomoc SA.112601 (2024/NN) – Slovensko**  
**Opätovné zavedenie schémy štátnej pomoci na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy**

Vaša Excelencia,

**1. POSTUP**

- (1) Elektronickou notifikáciou z 13. februára 2024 slovenské orgány v súlade s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) oznámili Európskej komisii (ďalej len „Komisia“) svoj zámer opätovne zaviesť existujúcu schému pomoci na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy (ďalej len „schéma pomoci“) do 30. apríla 2029 (ďalej len „opatrenie“).
- (2) Komisia 6. marca 2024, 7. novembra 2024, 28. marca 2025, 20. mája 2025 a 3. júla 2025 požiadala slovenské orgány o dodatočné informácie, ktoré jej boli zaslané 9. októbra 2024, od 20. januára do 4. marca 2025, 28. apríla 2025, 10. júna 2025 a 11. júla 2025.

Juraj Blanár  
Minister zahraničných vecí a európskych záležitostí  
Hlboká cesta 2,  
833 36 Bratislava 37  
SLOVENSKO/SLOVAKIA

- (3) Rozhodnutím z 2. apríla 2008 vo veci NN 46B/2006 (1) Komisia nevzniesla žiadne námietky proti zavedeniu schémy pomoci na obdobie od 1. mája 2004 do 30. apríla 2014. Rozhodnutím z 3. mája 2017 vo veci SA.46046 (2) (ďalej len „rozhodnutie z roku 2017“) Komisia nevzniesla žiadne námietky proti predĺženiu schémy pomoci do 30. apríla 2024.

## 2. PODROBNÝ OPIS OPATRENIA

### 2.1. Cieľ a rozsah pôsobnosti

- (4) Cieľom opatrenia je riešiť štrukturálnu nerovnováhu medzi cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na Slovensku a podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorá je v porovnaní s cestou dopravou šetrnejšia k životnému prostrediu.
- (5) Slovenské orgány vysvetlili, že vnútrozemská vodná doprava má v porovnaní s cestnou dopravou prirodzené nevýhody. Konkrétnejšie vnútrozemská vodná doprava neumožňuje priame spojenie „od dverí k dverám“, ktoré sa naopak môže uskutočňovať cestnou dopravou. Toto obmedzenie vystavuje vnútrozemskú vodnú dopravu dodatočným nákladom, ktoré pri cestnej doprave nevznikajú, napr. nákladom na prekládku.
- (6) S cieľom riešiť nerovnováhu medzi cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na Slovensku z hľadiska nákladov (pozri odôvodnenie (5)) sa v opatrení stanovuje, že palivá používané na prepravu cestujúcich a nákladu na Dunaji sú oslobodené od spotrebnej dane, ktorá sa bežne vyberá z palív.
- (7) Opatrením sa opätovne zavádza schéma pomoci do 30. apríla 2029 (pozri odôvodnenie (12)), zvyšuje sa jej rozpočet (pozri odôvodnenie (13)) a stanovuje sa nová kvantifikácia oprávnených nákladov (pozri odôvodnenia (16) až (19), (21) a (22)) a celkových nákladov na vnútrozemskú vodnú dopravu (pozri odôvodnenie (24)). Opatrením sa nemení žiadny iný prvok schémy pomoci ani sa ním nemenia jej ciele (3).
- (8) Opatrenie už nadobudlo účinnosť, t. j. pomoc v rámci neho bola poskytnutá od 1. mája 2024.

### 2.2. Právny základ

- (9) Právnym základom opatrenia je § 10 ods. 1 písm. c) zákona č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja v znení neskorších predpisov (4).

---

(1) Rozhodnutie Komisie z 2. apríla 2008 vo veci NN 46B/2006 – Slovensko – Oslobodenie od spotrebnej dane a **zníženie sadzby spotrebnej dane uvedené** v smernici Rady 2003/96/ES (sektor dopravy) (Ú. v. EÚ C 140, 6.6.2008, s. 1).

(2) Rozhodnutie Komisie z 3. mája 2017 vo veci SA.46046 (2016/NN) – *Slovakia – excise duty exemption for inland waterways* (Slovensko – Oslobodenie vnútrozemských vodných ciest od spotrebnej dane) (Ú. v. EÚ C 254, 4.8.2017, s. 7).

(3) Úplný opis schémy pomoci je uvedený v **odôvodneniach 5 až 16 rozhodnutia** z roku 2017.

(4) K dispozícii na adrese <https://www.slov-lex.sk/ezbierkv/pravne-predpisy/SK/ZZ/2004/98/20260101.html>.

### 2.3. Prijemcovia

- (10) Opatrenie je otvorené pre všetky podniky, ktoré poskytujú služby vnútrozemskej vodnej dopravy na Dunaji a získajú platné povolenie vydané na požiadanie slovenským colným úradom.
- (11) Z rozsahu pôsobnosti opatrenia sú vylúčené podniky v ťažkostiach, ako sú vymedzené v Usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach <sup>(5)</sup>, a podniky, voči ktorým sa nárokuje vrátenie pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, ktorým bola pomoc vyhlásená za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom.

### 2.4. Trvanie a rozpočet

- (12) Opatrením sa opätovne zavádza schéma pomoci do 30. apríla 2029.
- (13) Odhadovaný celkový rozpočet opatrenia je 16 miliónov EUR (t. j. 3,2 milióna EUR ročne) <sup>(6)</sup>, ktoré budú pochádzať zo zdrojov všeobecného rozpočtu Slovenska.

### 2.5. Forma, správa a výška podpory

- (14) Opatrenie má formu oslobodenia od spotrebnej dane z palív predávaných na Slovensku a spravuje ho Finančné riaditeľstvo Slovenskej republiky a colné úrady Slovenskej republiky.
- (15) Oslobodenie od spotrebnej dane stanovené v opatrení (pozri odôvodnenie (14)) predstavuje 0,368 EUR na liter.

### 2.6. Oprávnené náklady a intenzita

- (16) Oprávnené náklady v rámci opatrenia sú súčasťou externých nákladov, ktorým je pri vnútrozemskej vodnej doprave v porovnaní s cestnou dopravou možné predísť.
- (17) Na účely kvantifikácie oprávnených nákladov v rámci opatrenia, pokiaľ ide o osobnú dopravu, slovenské orgány zohľadnili údaje o priemerných externých nákladoch na cestnú osobnú dopravu na Slovensku uvedené v prílohách k najnovšej verzii *Príručky Komisie o externých nákladoch na dopravu* <sup>(7)</sup> (ďalej len „Príručka o externých nákladoch na dopravu“). Keďže Príručka o externých nákladoch na dopravu neobsahuje žiadne údaje o priemerných externých nákladoch na vnútrozemskú vodnú osobnú dopravu, tieto náklady odhadlo Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.
- (18) Kvantifikácia oprávnených nákladov v rámci opatrenia, pokiaľ ide o osobnú dopravu, je uvedená v Tabuľka 1.

---

<sup>(5)</sup> Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1).

<sup>(6)</sup> Rozpočet schémy pomoci na obdobie od 1. mája 2014 do 30. apríla 2024 predstavoval 38,4 milióna EUR (pozri odôvodnenie 12 rozhodnutia z roku 2017).

<sup>(7)</sup> Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, CE Delft, Essen, H. v., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. a kol., Príručka o externých nákladoch na dopravu – verzia 2019 – 1.1, Úrad pre publikácie, 2020. Kvantifikácia oprávnených nákladov v rámci predĺženia schémy pomoci schváleného rozhodnutím z roku 2017 vychádzala z príslušných údajov, ktoré odhadlo Spoločné výskumné centrum Komisie v roku 2012: pozri odôvodnenie 33 rozhodnutia z roku 2017.

*Tabuľka 1 – Priemerné externé náklady na cestnú osobnú dopravu a vnútrozemskú vodnú osobnú dopravu na Slovensku (v eurocentoch na osobokilometer)*

| <b>Prvok nákladov</b>           | <b>Cestná osobná<br/>doprava <sup>(8)</sup></b> | <b>Vnútrozemská<br/>vodná osobná<br/>doprava</b> |
|---------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Nehody                          | 1,48                                            | 0,01                                             |
| <b>Znečistenie<br/>ovzdušia</b> | 0,90                                            | 1,15                                             |
| Zmena klímy                     | 0,44                                            | 0,20                                             |
| Hluk                            | 0,19                                            | neuvádza sa                                      |
| <b>Preťaženie</b>               | 0,64                                            | neuvádza sa                                      |
| Od zdroja po<br>palivový tank   | 0,15                                            | 0,09                                             |
| Biotop                          | 0,08                                            | 0,00                                             |
| <b>Spolu</b>                    | <b>3,88</b>                                     | <b>1,45</b>                                      |

- (19) Údaje v Tabuľka 1 ukazujú, že oprávnené náklady v rámci opatrenia, pokiaľ ide o osobnú dopravu, dosahujú 2,43 eurocenta na osobokilometer, t. j. 0,024 EUR na osobokilometer.
- (20) Slovenské orgány vysvetlili, že spotreba paliva vo vnútrozemskej vodnej osobnej doprave na Dunaji dosahuje v priemere 0,015 litra na osobokilometer. Podporu v rámci opatrenia, ktorá predstavuje 0,368 EUR na liter (pozri odôvodnenie (15)), preto možno odhadnúť na 0,005 EUR na osobokilometer <sup>(9)</sup>. To zodpovedá 20,83 % oprávnených nákladov v rámci opatrenia, pokiaľ ide o osobnú dopravu (pozri odôvodnenie (19)).
- (21) Kvantifikácia oprávnených nákladov v rámci opatrenia, pokiaľ ide o nákladnú dopravu, vychádza z údajov o priemerných externých nákladoch na cestnú a vnútrozemskú vodnú nákladnú dopravu na Slovensku uvedených v prílohách k Príručke o externých nákladoch na dopravu, ako sa uvádza v Tabuľka 2.
- (22) Údaje v Tabuľka 2 ukazujú, že oprávnené náklady v rámci opatrenia, pokiaľ ide o nákladnú dopravu, dosahujú 2,26 eurocenta na tonokilometer (ďalej len „tkm“), t. j. 0,022 EUR na tkm.

<sup>(8)</sup> Na účely kvantifikácie priemerných externých nákladov na cestnú osobnú dopravu na Slovensku sa brali do úvahy len autokary.

<sup>(9)</sup> T. j. 0,368 EUR na liter x 0,015 litra na osobokilometer = 0,005 EUR na osobokilometer.

*Tabuľka 2 – Priemerné externé náklady na nákladnú dopravu a vnútrozemskú vodnú nákladnú dopravu na Slovensku (v eurocentoch na tkm)*

| <b>Prvok nákladov</b>      | <b>Cestná nákladná doprava <sup>(10)</sup></b> | <b>Vnútrozemská vodná nákladná doprava</b> |
|----------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Nehody                     | 1,18                                           | 0,04                                       |
| Znečistenie ovzdušia       | 0,85                                           | 1,09                                       |
| Zmena klímy                | 0,45                                           | 0,27                                       |
| Hluk                       | 0,40                                           | neuvádza sa                                |
| Pretiaženie                | 0,66                                           | neuvádza sa                                |
| Od zdroja po palivový tank | 0,20                                           | 0,11                                       |
| Biotop                     | 0,14                                           | 0,11                                       |
| <b>Spolu</b>               | <b>3,88</b>                                    | <b>1,62</b>                                |

- (23) Slovenské orgány vysvetlili, že spotreba paliva vo vnútrozemskej vodnej nákladnej doprave na Dunaji dosahuje v priemere 0,014 litra na tkm. Podporu v rámci opatrenia, ktorá predstavuje 0,368 EUR na liter (pozri odôvodnenie (15)), **preto možno odhadnúť na 0,005 EUR na tkm <sup>(11)</sup>**. To zodpovedá 22,73 % oprávnených nákladov v rámci opatrenia, pokiaľ ide o nákladnú dopravu (pozri odôvodnenie (22)).
- (24) Podľa odhadov slovenských orgánov celkové ročné náklady na vnútrozemskú vodnú dopravu na Slovensku predstavujú 12 592 828 EUR.
- (25) Ročný rozpočet opatrenia je 3,2 milióna EUR (pozri odôvodnenie (13)), čo zodpovedá 25,41 % celkových ročných nákladov na vnútrozemskú vodnú nákladnú dopravu na Slovensku (pozri odôvodnenie (24)).

## **2.7. Kumulácia**

- (26) Podpora v rámci opatrenia sa nesmie kumulovať s inými opatreniami štátnej pomoci, ktoré pokrývajú tie isté oprávnené náklady.

## **2.8. Monitorovanie**

- (27) Slovenské orgány vysvetlili, že budú monitorovať uplatňovanie opatrenia, a ak sa výška poskytnutej podpory (pozri odôvodnenie (15)) časom zmení, zabezpečia, aby nikdy neprekročila 50 % oprávnených nákladov v rámci opatrenia (pozri odôvodnenia (19) a (22)). To, aby žiadny príjemca nedostal podporu presahujúcu

<sup>(10)</sup> Na účely výpočtu priemerných externých nákladov na cestnú nákladnú dopravu na Slovensku sa brali do úvahy len ťažké nákladné vozidlá s hmotnosťou 32 ton alebo viac.

<sup>(11)</sup> T. j. 0,368 EUR na liter x 0,014 litra na tkm = 0,005 EUR na tkm.

uvedenú prahovú hodnotu, sa zabezpečí prostredníctvom mechanizmu monitorovania a vrátenia poskytnutých prostriedkov.

## 2.9. Vplyv schémy pomoci

- (28) Slovenské orgány zaslali údaje o implementácii schémy pomoci. Tabuľka 3 obsahuje údaje o počte cestujúcich a objeme nákladu prepravených po slovenských vnútrozemských vodných cestách v období 2014 – 2023 <sup>(12)</sup>.
- (29) Z údajov v Tabuľka 3 vyplýva, že aj keď tok cestujúcich na slovenských vnútrozemských vodných cestách vykazoval v období 2014 – 2023 **značné výkyvy, dosiahol ročný priemer 3,9 milióna osobokilometrov, čo je viac ako počet osobokilometrov, ktoré sa realizovali na slovenských vnútrozemských vodných cestách v roku 2014, t. j. 3,7 milióna osobokilometrov. Tento ročný priemer je tiež vyšší ako ročný priemer zaznamenaný v období 2004 – 2015** <sup>(13)</sup>.
- (30) Z údajov v Tabuľka 3 okrem toho vyplýva, že aj keď objem nákladu prepraveného po slovenských vnútrozemských vodných cestách vykazoval v období 2014 – 2023 **značné výkyvy, dosiahol ročný priemer 818,9 milióna tkm, čo je síce o niečo menej ako objem nákladu prepraveného po slovenských vnútrozemských vodných cestách v roku 2014, ale viac ako ročný priemer zaznamenaný v období 2004 – 2015** <sup>(14)</sup>.
- (31) Slovenské orgány vysvetlili, že ročné výkyvy dopravných tokov zaznamenané na slovenských vnútrozemských vodných cestách sú spôsobené zmenou klímy, čo má za následok zhoršenie plavebných podmienok. Dlhé obdobia sucha totiž spôsobujú pokles vodných hladín počas letných mesiacov, čo často vedie k úplnému zastaveniu plavby. Slovenský región Podunajsko zaznamenal v roku 2022 sucho <sup>(15)</sup> a v roku 2023 čelil pretrvávajúcim rizikám sucha v dôsledku meniacich sa režimov zrážok, čo viedlo k nižším hladinám riek a narušeniam riečnej plavby.
- (32) Slovenské orgány zároveň vysvetlili, že vnútrozemskú vodnú dopravu na Slovensku, a najmä vnútrozemskú vodnú osobnú dopravu, negatívne ovplyvnila pandémia ochorenia COVID-19.
- (33) Slovenské orgány objasnili, že stagnáciu vnútrozemskej vodnej dopravy na Slovensku v období 2014 – 2023 možno ďalej vysvetliť tým, že investície do **infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy boli dosiaľ obmedzené. V súčasnosti sa vypracúvajú plány na zlepšenie splavnosti na Dunaji, ktoré budú zahŕňať opatrenia na odstránenie úzkych miest a zvýšenie bezpečnosti modernizáciou osobných prístavov, ako aj modernizáciu prístavu v Bratislave,**

---

<sup>(12)</sup> Toto obdobie približne zodpovedá trvaniu predĺženia schémy pomoci do 30. apríla 2024, ktoré bolo schválené rozhodnutím z roku 2017 (pozri odôvodnenie (3)).

<sup>(13)</sup> V tabuľke 1 rozhodnutia z roku 2017 sa uvádza počet osobokilometrov realizovaných na slovenských vnútrozemských vodných cestách v období 2004 – 2015, pričom ročný priemer bol 2,7 milióna osobokilometrov. Z údajov v tabuľke 1 rozhodnutia z roku 2017 takisto vyplýva, že toky cestujúcich na slovenských vnútrozemských vodných cestách vykazovali v období 2004 – 2015 podstatné výkyvy.

<sup>(14)</sup> V tabuľke 1 rozhodnutia z roku 2017 sa uvádza počet tkm, pokiaľ ide o náklad prepravený po slovenských vnútrozemských vodných cestách v období 2004 – 2015, pričom ročný priemer bol 753,9 milióna tkm. Z údajov v tabuľke 1 rozhodnutia z roku 2017 takisto vyplýva, že objem nákladu prepraveného po slovenských vnútrozemských vodných cestách vykazoval v období 2004 – 2015 **značné výkyvy.**

<sup>(15)</sup> Pozri Slovenský hydrometeorologický ústav, Zhodnotenia sucha v roku 2022, k dispozícii na adrese <https://www.shmu.sk/sk/?page=2049&id=1299>.

ktorá patrí medzi priority <sup>(16)</sup>. Súčasťou toho bude modernizácia infraštruktúry prístavu vrátane modernizácie kontajnerového terminálu, vybudovanie nového intermodálneho prístavu, ako aj rozšírenie lodenice. Prvá fáza výstavby by sa mala dokončiť do roku 2030.

*Tabuľka 3 – Vnútrozemská vodná osobná a nákladná doprava na Slovensku*

| Rok  | Cestujúci (v miliónoch osobokilometrov) | Náklad (v miliónoch tkm) |
|------|-----------------------------------------|--------------------------|
| 2014 | 3,7                                     | 905                      |
| 2015 | 3                                       | 741                      |
| 2016 | 3,3                                     | 903                      |
| 2017 | 8,7                                     | 933                      |
| 2018 | 7,4                                     | 778                      |
| 2019 | 6,2                                     | 937                      |
| 2020 | 0,7                                     | 833                      |
| 2021 | 2,6                                     | 839                      |
| 2022 | 3                                       | 680                      |
| 2023 | 1                                       | 640                      |

- (34) Podľa slovenských orgánov sú plánované opatrenia na zlepšenie splavnosti na Dunaji (pozri odôvodnenie (33)) v súlade so zistením piateho pracovného plánu európskeho koordinátora pre koridor Rýn – Dunaj v rámci transeurópskej dopravnej siete <sup>(17)</sup> (ďalej len „TEN-T“), ktorej je Dunaj súčasťou. V uvedenom pracovnom pláne sa totiž uznáva, že v niektorých častiach Dunaja nie je splnená cieľová hĺbka plavebnej dráhy, ako to bolo napríklad v roku 2022, a zmena klímy by pravdepodobne negatívne ovplyvnila viaceré úseky Dunaja <sup>(18)</sup>. Zohľadňujú sa v ňom aj plánované opatrenia na zlepšenie splavnosti na Dunaji. Slovenské orgány sa preto domnievajú, že opatrenia opísané v odôvodnení (33) prispievajú k posilneniu pozitívnych účinkov opatrenia, a tým prispievajú k presunu dopravy z cestnej na vnútrozemskú vodnú dopravu.
- (35) Na základe počtu cestujúcich a objemu nákladu prepravených po slovenských vnútrozemských vodných cestách v období 2014 – 2023, ktorý je v priemere vyšší než počet a objem zaznamenaný v období 2004 – 2015 (pozri odôvodnenia (29) a (30)), sa slovenské orgány domnievajú, že schéma pomoci od svojho zavedenia (pozri odôvodnenie (3)) prispela k podpore vnútrozemskej vodnej dopravy na

<sup>(16)</sup> Pozri Strategický plán rozvoja Slovenska do roku 2030 – Fáza II, december 2016.

<sup>(17)</sup> Inés Ayala Sender, Piaty pracovný plán pre koridor Rýn – Dunaj, september 2022, k dispozícii na adrese [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/rhine-danube-corridor\\_sk](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/rhine-danube-corridor_sk).

<sup>(18)</sup> Tamže, s. 19.

Slovensku, a to aj napriek ročným výkyvom, pokiaľ ide o počet cestujúcich a objem nákladu, ktorých preprava sa podporila. Na základe uvedeného sa slovenské orgány domnievajú, že opatrenie poskytuje realistickú perspektívu účinnej podpory vnútrozemskej vodnej dopravy na Dunaji do 30. apríla 2029 (pozri odôvodnenie (12)).

### 3. POSÚDENIE OPATRENIA

#### 3.1. Existencia štátnej pomoci

- (36) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa štátna pomoc vymedzuje ako „[...] 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 [...], pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.
- (37) Kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ sú kumulatívne. Aby teda opatrenie predstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, toto opatrenie musí:
- a) byť poskytnuté štátom a <sup>(19)</sup> zo štátnych prostriedkov;
  - b) zvýhodňovať určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovarov;
  - c) narušať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a
  - d) ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.
- (38) Opatrenie spĺňa všetky štyri kumulatívne podmienky stanovené v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach (39) až (49).

##### 3.1.1. *Pripísateľnosť a štátne prostriedky*

- (39) Vnútroštátnym právnym základom opatrenia je slovenský zákon (pozri odôvodnenie (9)). Komisia preto dospela k záveru, že opatrenie je pripísateľné štátu.
- (40) Opatrenie je financované zo všeobecného rozpočtu Slovenska (pozri odôvodnenie (13)). Komisia preto dospela k záveru, že opatrenie je financované zo štátnych prostriedkov.

##### 3.1.2. *Selektívna výhoda*

- (41) Opatrenie prináša výhodu podnikom, ktoré poskytujú služby vnútrozemskej vodnej dopravy na Dunaji (pozri odôvodnenie (10)), vo forme oslobodenia od spotrebnej dane, ktorá by sa bežne vyberala z palív, ktoré tieto podniky používajú na poskytovanie takýchto služieb (pozri odôvodnenie (6)), čím sa tieto podniky oslobodzujú od nákladov, ktoré by za normálnych okolností museli znášať.
- (42) Okrem toho z opatrenia budú mať prospech len podniky, ktoré poskytujú služby vnútrozemskej vodnej dopravy na Dunaji (pozri odôvodnenie (10)), zatiaľ čo iné podniky v porovnateľnej právnej a skutkovej situácii pôsobiace v odvetví

---

<sup>(19)</sup> Súdny Únie objasnili, že na to, aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí byť toto opatrenie pripísateľné členskému štátu a musí byť poskytnuté priamo alebo nepriamo zo štátnych prostriedkov. Pozri rozsudok Súdneho dvora z 12. januára 2023, Dobeles HES, C-702/20 a C-17/21, EU:C:2023:1, bod 32.

vnútrozemskej vodnej dopravy alebo v iných odvetviach (keďže všetky hospodárske subjekty by v zásade mali pokrývať svoje vlastné náklady) nebudú oprávnené na podporu v rámci opatrenia, a teda nebudú mať rovnakú výhodu.

- (43) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (41) a (42) Komisia dospela k záveru, že opatrenie poskytuje príjemcom selektívnu výhodu.

#### *3.1.3. Narušenie hospodárskej súťaže*

- (44) Opatrenie sa považuje za opatrenie, ktoré narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže, ak môže zlepšiť postavenie príjemcov daného opatrenia v porovnaní s postavením iných podnikov, s ktorými súťažia. Na daný účel stačí, aby príjemcovia tohto opatrenia súťažili s inými podnikmi na trhu otvorenom hospodárskej súťaži.
- (45) Opatrenie posilňuje konkurenčné postavenie príjemcov, pretože ich čiastočne oslobodzuje od nákladov spojených s nákupom palív potrebných na poskytovanie služieb vnútrozemskej vodnej dopravy (pozri odôvodnenie (6)).
- (46) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (44) a (45) Komisia dospela k záveru, že opatrenie narúša hospodársku súťaž.

#### *3.1.4. Vplyv na obchod*

- (47) Ak opatrenie posilňuje postavenie jedného podniku v porovnaní s postavením iných podnikov, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, obchod v rámci Únie sa musí považovať za ovplyvnený týmto opatrením.
- (48) Poskytovanie služieb vnútrozemskej vodnej dopravy je na vnútornom trhu plne liberalizované a prevádzkovatelia dopravy z rôznych členských štátov súťažia v celej Únii.
- (49) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (47) a (48) Komisia dospela k záveru, že opatrenie ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.

#### *3.1.5. Záver o existencii štátnej pomoci*

- (50) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (36) až (49) Komisia dospela k záveru, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

### **3.2. Zákonnosť**

- (51) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ by členské štáty mali upovedomiť Komisiu o zámeroch v súvislosti s poskytnutím alebo upravením opatrení štátnej pomoci a nemali by takéto plány vykonať, kým ich Komisia neschváli.
- (52) Slovenské orgány síce opatrenie oznámili Komisii (pozri odôvodnenie (1)), ale vykonali ho pred tým, ako Komisia mohla posúdiť jeho zlučiteľnosť s vnútorným trhom, pričom pomoc v rámci schémy pomoci naďalej poskytovali aj po uplynutí jej platnosti, a to od 1. mája 2024 (pozri odôvodnenie (8)).
- (53) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (51) a (52) Komisia dospela k záveru, že pomoc poskytnutá v rámci opatrenia od 1. mája 2024 do prijatia tohto rozhodnutia predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc, t. j. pomoc poskytnutú v rozpore s povinnosťou zdržať sa konania stanovenou v článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

### 3.3. Zlučiteľnosť

- (54) V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje, že „[p]omoc je so zmluvami zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy [...]“.
- (55) Pojem koordinácia dopravy použitý v článku 93 ZFEÚ má význam, ktorý presahuje prosté uľahčovanie rozvoja hospodárskej činnosti. Zahŕňa zásah orgánov verejnej moci, ktorého cieľom je usmerniť rozvoj odvetvia dopravy v spoločnom záujme.
- (56) Pomoc na potreby koordinácie dopravy v zmysle článku 93 ZFEÚ môže byť odôvodnená v prípade zlyhaní trhu, ktoré ovplyvňujú odvetvie dopravy, napr. keď určité druhy dopravy vytvárajú negatívne externality, ktoré ovplyvňujú spoločnosť ako celok.
- (57) Komisia konštatuje, že cieľom opatrenia je riešiť štrukturálnu nerovnováhu medzi cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na Slovensku a podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu (pozri odôvodnenia (4) a (6)).
- (58) Komisia zároveň konštatuje, že vnútrozemská vodná doprava vytvára menej negatívnych externalít než cestná doprava (pozri odôvodnenia (18) a (21)).
- (59) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (54) až (58) Komisia dospela k záveru, že opatrenie patrí do rozsahu pôsobnosti článku 93 ZFEÚ. Komisia preto posúdi zlučiteľnosť opatrenia s vnútorným trhom podľa uvedeného ustanovenia.
- (60) V súlade so svojou rozhodovacou praxou <sup>(20)</sup> sa Komisia domnieva, že opatrenia pomoci na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy možno považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ, ak spĺňajú tieto podmienky:
- (a) prispievajú ku koordinácii dopravy, a tým aj k rozvoju odvetvia dopravy ako celku;
  - (b) sú nevyhnutné na dosiahnutie cieľa, ktorý sledujú;
  - (c) sú primerané sledovanému cieľu;
  - (d) majú stimulačný účinok;
  - (e) sú otvorené pre všetky podniky na základe objektívnych a transparentných kritérií a
  - (f) zabraňujú neprípustným negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž.
- (61) Opatrenie spĺňa všetky podmienky uvedené v odôvodnení (60), ako je vysvetlené v odôvodneniach (62) až (94).

---

<sup>(20)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie zo 4. augusta 2023 vo veci SA.104781 (2022/NN) – *Hungary – Scheme on excise duty exemptions and refunds for fuel used in railway and inland waterway transportation 2023-2029* (Maďarsko – Schéma oslobodenia od spotrebnej dane a kompenzácie za palivá používané v železničnej a vnútrozemskej vodnej doprave na roky 2023 – 2029) (Ú. v. EÚ C 327, 15.9.2023, s. 5); rozhodnutie Komisie z 19. decembra 2022 vo veci SA.100326 (2022/N) – *Luxembourg – Prolongation et changements du régime pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial au Luxembourg* (Luxembursko – Predĺženie a zmeny režimu na podporu železničnej a riečnej dopravy v Luxembursku) (Ú. v. EÚ C 13, 13.1.2023, s. 3) a rozhodnutie Komisie z 24. októbra 2022 vo veci SA.100463 (2022/N), *Netherlands – Aid scheme to promote the modal shift from road to rail and inland waterways* (Holandsko – Schéma pomoci na podporu prechodu z cestnej na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu) (Ú. v. EÚ C 461, 2.12.2022, s. 2).

### 3.3.1. *Príspevok ku koordinácii dopravy a k rozvoju odvetvia dopravy ako celku*

- (62) Ako je vysvetlené v odôvodneniach (4) a (6), **cieľom opatrenia je riešiť štrukturálnu nerovnováhu medzi cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na Slovensku a podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorá je v porovnaní s cestou dopravou šetrnejšia k životnému prostrediu.**
- (63) **Komisia konštatuje, že Únia uprednostňuje vnútrozemskú vodnú dopravu a modálny prechod z cestnej na vnútrozemskú vodnú dopravu, ako sa vysvetľuje v odôvodneniach (64) až (66).**
- (64) V oznámení Komisie s názvom Európska zelená dohoda <sup>(21)</sup> **sa zdôrazňuje význam toho, aby sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, presunula na udržateľnejšie druhy dopravy, ako je vnútrozemská vodná doprava <sup>(22)</sup>.**
- (65) Podobne v oznámení s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti <sup>(23)</sup> **Komisia uvádza, že je potrebné prijať rozhodné opatrenia na presun väčšej časti aktivít na udržateľnejšie druhy dopravy, a to aj prechodom značného objemu nákladnej dopravy na vnútrozemskú vodnú dopravu <sup>(24)</sup>, a stanovuje cieľ zvýšiť vnútrozemskú vodnú nákladnú dopravu (a príbrežnú námornú dopravu) do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 % (v porovnaní s úrovňami z roku 2015).**
- (66) V oznámení s názvom NAIADES III: Podpora nadčasovej európskej vnútrozemskej vodnej dopravy <sup>(25)</sup> (ďalej len „NAIADES III“) **Komisia stanovuje 35-bodový akčný plán na posilnenie úlohy vnútrozemskej vodnej dopravy v systémoch mobility a logistiky Únie v období 2021 – 2027. Oznámenie NAIADES III sa zameriava na dva hlavné ciele: presunúť väčší objem nákladnej dopravy na vnútrozemskú vodnú dopravu a nasmerovať odvetvie na nezvratnú cestu k nulovým emisiám <sup>(26)</sup>.**
- (67) **Komisia takisto konštatuje, že cieľom opatrenia je podporiť osobnú a nákladnú dopravu na Dunaji, ktorý je súčasťou koridoru Rýn – Dunaj v rámci TEN-T (pozri odôvodnenie 34). Zámerom TEN-T je prepojiť rôzne regióny Únie prostredníctvom rozvoja súvislej, efektívnej, multimodálnej a kvalitnej dopravnej infraštruktúry v celej Únii.**
- (68) **Komisia ďalej konštatuje, že z údajov poskytnutých slovenskými orgánmi vyplýva, že schéma pomoci doteraz prispela k podpore vnútrozemskej vodnej dopravy na Slovensku. Napriek ročným výkyvom, ktoré sú spôsobené rôznymi dôvodmi, ako sa uvádza v odôvodneniach (31) až (33), je počet cestujúcich a objem nákladu prepravených po slovenských vnútrozemských vodných cestách**

---

<sup>(21)</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final, 11.12.2019].

<sup>(22)</sup> **Tamže, oddiel 2.1.5.**

<sup>(23)</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Stratégia pre **udržateľnú** a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final, 9.12.2020].

<sup>(24)</sup> **Tamže, bod 11.**

<sup>(25)</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – NAIADES III: **Podpora nadčasovej európskej vnútrozemskej vodnej dopravy** [COM(2021) 324 final, 24.6.2021].

<sup>(26)</sup> **Tamže, oddiel 2.**

v období 2014 – 2023 skutočne v priemere vyšší než počet a objem zaznamenaný v období 2004 – 2015 (pozri odôvodnenia (28) a (29)).

- (69) **A napokon Komisia konštatuje, že vzhľadom na celkové pozitívne výsledky, ktoré sa v rámci schémy pomoci doteraz dosiahli, opatrenie poskytuje realistickú perspektívu účinnej podpory vnútrozemskej vodnej dopravy na Dunaji do 30. apríla 2029 (pozri odôvodnenie (35)).**
- (70) **Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (62) až (69) Komisia dospela k záveru, že opatrenie prispieva ku koordinácii dopravy a k rozvoju odvetvia dopravy ako celku v súlade s politikami Únie.**

### 3.3.2. *Nevyhnutnosť*

- (71) **Slovenské orgány vysvetlili, že vnútrozemska vodná doprava má v porovnaní s cestnou dopravou prirodzené nevýhody. Konkrétnejšie vnútrozemska vodná doprava neumožňuje priame spojenie „od dverí k dverám“, ktoré sa naopak môže uskutočňovať cestnou dopravou. Toto obmedzenie vystavuje vnútrozemskú vodnú dopravu dodatočným nákladom, ktoré pri cestnej doprave nevznikajú, napr. nákladom na prekládku (pozri odôvodnenie (5)).**
- (72) **Komisia konštatuje, že vnútrozemska vodná doprava vytvára menej negatívnych externalít než cestná doprava (pozri odôvodnenia (18) a (21)).**
- (73) **Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (71) a (72) Komisia dospela k záveru, že hoci je vnútrozemska vodná doprava v porovnaní s cestnou dopravou šetrnejšia k životnému prostrediu, prináša aj vyššie prevádzkové náklady. V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že samotné trhové sily nepostačujú na zvýšenie modálneho prechodu cestujúcich a nákladu z cestnej na vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorý Únia podporuje (pozri odôvodnenie (63)).**
- (74) **Komisia konštatuje, že cieľom opatrenia je riešiť štrukturálnu nerovnováhu medzi cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na Slovensku a podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu (pozri odôvodnenia (4) a (6)).**
- (75) **Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (71) a (74) Komisia dospela k záveru, že opatrenie je nevyhnutné na dosiahnutie cieľa, ktorý sleduje.**

### 3.3.3. *Proporcionálnosť*

- (76) **Komisia konštatuje, že vnútrozemska vodná doprava vytvára menej negatívnych externalít než cestná doprava (pozri odôvodnenia (18) a (21)) a že oprávnené náklady v rámci opatrenia sú súčasťou externých nákladov, ktorým je pri vnútrozemskej vodnej doprave v porovnaní s cestnou dopravou možné predísť (pozri odôvodnenie (16)).**
- (77) **Komisia ďalej konštatuje, že kvantifikácia oprávnených nákladov v rámci opatrenia vychádza z týchto parametrov:**
  - (a) **pokiaľ ide o osobnú dopravu, z údajov uvedených v prílohách k Príručke o externých nákladoch na dopravu a v prípade, že sa v príručke neuvádzajú, z odhadu slovenských orgánov (pozri odôvodnenie (17)) a**
  - (b) **pokiaľ ide o nákladnú dopravu, z údajov uvedených v prílohách k Príručke o externých nákladoch na dopravu (pozri odôvodnenie (21)).**
- (78) **Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (76) až (79) Komisia dospela k záveru, že kvantifikácia oprávnených nákladov v rámci opatrenia, ako sa stanovuje v odôvodnení (16), je založená na transparentnej, odôvodnenej**

a kvantifikovanej porovnávacej analýze nákladov medzi vnútrozemskou vodnou dopravou a cestnou dopravou.

- (79) **Komisia ďalej konštatuje, že podpora v rámci opatrenia predstavuje 0,368 EUR na liter, čo zodpovedá týmto percentuálnym podielom:**
- (a) 20,83 % oprávnených nákladov v rámci opatrenia, pokiaľ ide o osobnú dopravu (pozri odôvodnenie (20)), a
  - (b) 22,73 % oprávnených nákladov v rámci opatrenia, pokiaľ ide o nákladnú dopravu (pozri odôvodnenie (23)).
- (80) **Komisia zároveň konštatuje, že ročný rozpočet opatrenia zodpovedá 25,41 % celkových ročných nákladov na vnútrozemskú vodnú dopravu na Slovensku (pozri odôvodnenie (25)).**
- (81) **Komisia ďalej konštatuje, že slovenské orgány v prípade, že sa výška podpory poskytnutej v rámci opatrenia v priebehu času zmení, nikdy nepresiahne viac než 50 % oprávnených nákladov v rámci opatrenia. To, aby žiadny príjemca nedostal podporu presahujúcu uvedenú prahovú hodnotu, sa zabezpečí prostredníctvom mechanizmu monitorovania a vrátenia poskytnutých prostriedkov (pozri odôvodnenie (27)).**
- (82) **A napokon Komisia konštatuje, že v podobných prípadoch v minulosti dospela k záveru, že opatrenia pomoci na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy, ktorej intenzita nepresiahla 50 % oprávnených nákladov a ktorej výška nepresiahla 30 % celkových nákladov na vnútrozemskú vodnú dopravu, sú primerané<sup>(27)</sup>.**
- (83) **Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (76) a (82) Komisia dospela k záveru, že opatrenie je primerané.**

#### 3.3.4. *Stimulačný účinok*

- (84) **Slovenské orgány vysvetlili, že vnútrozemská vodná doprava má v porovnaní s cestnou dopravou prirodzené nevýhody. Konkrétnejšie vnútrozemská vodná doprava neumožňuje priame spojenie „od dverí k dverám“, ktoré sa naopak môže uskutočňovať cestnou dopravou. Toto obmedzenie vystavuje vnútrozemskú vodnú dopravu dodatočným nákladom, ktoré pri cestnej doprave nevznikajú, napr. nákladom na prekládku (pozri odôvodnenie (5)).**
- (85) **Slovenské orgány takisto vysvetlili, že cieľom opatrenia je riešiť štrukturálnu nerovnováhu medzi cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na Slovensku a podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorá je v porovnaní s cestnou dopravou šetrnejšia k životnému prostrediu (pozri odôvodnenia (4) a (6)).**

---

<sup>(27)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie zo 4. augusta 2023 vo veci SA.104781 (2022/NN) – *Hungary – Scheme on excise duty exemptions and refunds for fuel used in railway and inland waterway transportation 2023-2029* (Maďarsko – Schéma oslobodenia od spotrebnej dane a kompenzácie za palivá používané v železničnej a vnútrozemskej vodnej doprave na roky 2023 – 2029) (Ú. v. EÚ C 327, 15.9.2023, s. 5); rozhodnutie Komisie z 19. decembra 2022 vo veci SA.100326 (2022/N) – *Luxembourg – Prolongation et changements du régime pour la promotion du transport ferroviaire et fluvial au Luxembourg* (Luxembursko – Predĺženie a zmeny režimu na podporu železničnej a riečnej dopravy v Luxembursku) (Ú. v. EÚ C 13, 13.1.2023, s. 3) a rozhodnutie Komisie z 24. októbra 2022 vo veci SA.100463 (2022/N), *Netherlands – Aid scheme to promote the modal shift from road to rail and inland waterways* (Holandsko – Schéma pomoci na podporu prechodu z cestnej na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu) (Ú. v. EÚ C 461, 2.12.2022, s. 2).

- (86) Slovenské orgány okrem toho vysvetlili, že schéma pomoci od svojho zavedenia prispela k podpore vnútrozemskej vodnej dopravy na Slovensku, a to aj napriek ročným výkyvom, pokiaľ ide o počet cestujúcich a objem nákladu, ktorých preprava sa podporila (pozri odôvodnenie (35)).
- (87) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (84) a (86) Komisia dospela k týmto záverom:
- (a) samotné trhové sily nepostačujú na rozvoj vnútrozemskej vodnej dopravy v súlade s dopravnými politikami Únie (pozri odôvodnenie (63)) a
  - (b) vzhľadom na pozitívne výsledky, ktoré sa v rámci schémy pomoci dosiahli v období 2014 – 2023 (pozri odôvodnenia (28) až (30)), opatrenie poskytuje realistickú perspektívu účinnej podpory vnútrozemskej vodnej dopravy na Dunaji do 30. apríla 2029.
- (88) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (84) a (87) Komisia dospela k záveru, že opatrenie má stimulačný účinok.

### 3.3.5. *Oprávnenosť na základe objektívnych a transparentných kritérií*

- (89) Komisia konštatuje, že opatrenie je otvorené pre všetky podniky, ktoré poskytujú služby vnútrozemskej vodnej dopravy na Dunaji a získajú platné povolenie vydané na požiadanie slovenským colným úradom (pozri odôvodnenie (10)). Komisia preto dospela k záveru, že opatrenie je otvorené pre všetky podniky na základe objektívnych a transparentných kritérií.

### 3.3.6. *Neexistencia neprípustných negatívnych vplyvov na hospodársku súťaž*

- (90) Slovenské orgány vysvetlili, že vnútrozemská vodná doprava má v porovnaní s cestnou dopravou prirodzené nevýhody. Konkrétnejšie vnútrozemská vodná doprava neumožňuje priame spojenie „od dverí k dverám“, ktoré sa naopak môže uskutočňovať cestnou dopravou. Toto obmedzenie vystavuje vnútrozemskú vodnú dopravu dodatočným nákladom, ktoré pri cestnej doprave nevznikajú, napr. nákladom na prekládku (pozri odôvodnenie (5)).
- (91) Slovenské orgány takisto vysvetlili, že cieľom opatrenia je riešiť štrukturálnu nerovnováhu medzi cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou na Slovensku a podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorá je v porovnaní s cestnou dopravou šetrnejšia k životnému prostrediu (pozri odôvodnenia (4) a (6)).
- (92) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (90) a (91) sa Komisia domnieva, že opatrenie sleduje cieľ, na dosiahnutie ktorého samotné trhové sily nepostačujú, a tým je podpora vnútrozemskej vodnej dopravy. Komisia sa zároveň domnieva, že tento cieľ je v súlade s dopravnými politikami Únie (pozri odôvodnenie (63)).
- (93) Vzhľadom na úvahy uvedené v odôvodneniach (90) až (92) Komisia dospela k záveru, že opatrenie nenarúša hospodársku súťaž v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so záujmami Únie.

### 3.3.7. *Záver o zlučiteľnosti opatrenia*

- (94) Na základe dôvodov uvedených v odôvodneniach (54) až (93) Komisia dospela k záveru, že opatrenie je zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ.

#### 4. ZÁVER

Komisia vyjadruje poľutovanie nad tým, že slovenské orgány vykonali opatrenie v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

Na základe predchádzajúceho posúdenia však rozhodla, že voči opatreniu nevznesie námietky, keďže je zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ.

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: <https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>.

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*

Teresa RIBERA  
*výkonná podpredsedníčka*

OVERENÁ KÓPIA ORIGINALU  
Za generálnu tajomníčku

Martine DEPREZ  
Riaditeľ  
Rozhodovanie a kolegiálna  
EUROPSKA KOMISIA