



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 6. 2024
C(2024) 3948 final

ANNEX

PRÍLOHY

k

OZNÁMENIU KOMISIE

Schválenie obsahu návrhu

OZNÁMENIA KOMISIE

Usmernenia o štátnej pomoci v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy

PRÍLOHA

OZNÁMENIE KOMISIE

Usmernenia o štátnej pomoci v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy

NÁVRH

OBSAH

1.	Úvod.....	3
1.1.	Všeobecný kontext	3
1.2.	Cieľ týchto usmernení	6
1.2.1.	Odvetvie železničnej dopravy	8
1.2.2.	Odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy	11
1.2.3.	Odvetvie multimodálnej dopravy	12
2.	Rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov	14
2.1.	Rozsah pôsobnosti	14
2.2.	Vymedzenie pojmov	18
2.3.	Štruktúra usmernení	22
3.	Opatrenia, ktoré nepodliehajú notifikačnej povinnosti	23
4.	Pomoc potrebná na koordináciu dopravy	24
4.1.	Všeobecné podmienky zlučiteľnosti	24
4.1.1.	Kľúčové podmienky zlučiteľnosti	24
4.1.2.	Súlad s inými ustanoveniami práva EÚ	27
4.1.3.	Kumulácia	27
4.1.4.	Transparentnosť	27
4.2.	Podmienky zlučiteľnosti v prípade konkrétnych kategórií pomoci na koordináciu dopravy	29
4.2.1.	Prevádzková pomoc	29
4.2.2.	Investičná pomoc	36
5.	Pomoc, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou v odvetví železničnej nákladnej dopravy	55
5.1.	Všeobecné ustanovenia	55
5.2.	Skutočné všeobecne prospešné služby	56
5.3.	Potreba poverovacieho aktu s uvedenými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a metódami výpočtu náhrad	57
5.4.	Trvanie obdobia poverenia	57

5.5. Súlad so smernicou o jednotnom európskom železničnom priestore a smernicou o transparentnosti	58
5.6. Súlad s pravidlami verejného obstarávania EÚ	58
5.7. Nediskriminácia.....	59
5.8. Výška náhrad.....	59
5.9. Ďalšie požiadavky, ktoré môžu byť potrebné na zabezpečenie toho, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ	59
5.10. Transparentnosť	60
5.11. Podmienky a záväzky pripojené k rozhodnutiam Komisie	60
6. Finančné toky vo vertikálne integrovaných železničných podnikoch	60
7. Plán hodnotenia <i>ex post</i>	62
8. Predkladanie správ a monitorovanie	63
9. Uplatňovanie	64
10. Revízia.....	64
Príloha I.....	65
Príloha II.....	68

1. ÚVOD

1.1. Všeobecný kontext

1. Vytvorenie spoločného dopravného trhu je dlhodobým cieľom Európskej únie (EÚ), ktorý bol podporený liberalizáciou. Predovšetkým, v EÚ sú služby vnútrozemskej vodnej dopravy úplne liberalizované od 90. rokov 20. storočia¹, pričom služby železničnej dopravy sa v uplynulých desaťročiach takisto postupne liberalizovali².
2. Spoluzákonodarcovia Únie prijali v rokoch 2001 až 2016 štyri legislatívne balíky týkajúce sa služieb železničnej dopravy, ktorých cieľom bolo postupne otvoriť trhy služieb železničnej dopravy hospodárskej súťaži, a to v prípade nákladnej aj osobnej dopravy. Trh železničnej nákladnej dopravy bol otvorený hospodárskej súťaži 15. marca 2003 v rámci transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy³, 1. januára 2006 pre medzinárodnú nákladnú dopravu v rámci celej siete na európskej úrovni⁴ a 1. januára 2007 pre železničnú nákladnú kaboťáž⁵. Trh železničnej osobnej dopravy bol otvorený hospodárskej súťaži v roku 2010 len v medzinárodnej doprave⁶ a potom v plnej miere v roku 2019 po prijatí tzv. štvrtého železničného balíka⁷ určeného na dokončenie jednotného európskeho železničného priestoru zriadeného smernicou 2012/34/EÚ (ďalej len „smernica o jednotnom európskom železničnom priestore“)⁸. V rámci štvrtého železničného balíka sa zaviedlo niekoľko opatrení vrátane všeobecného práva železničných podnikov⁹ so sídlom v jednom členskom štáte prevádzkovať všetky druhy

¹ Nariadenie Rady (EHS) č. 3921/91 zo 16. decembra 1991, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 1), ktoré sa uplatňuje od 5. januára 1992, vychádza zo všeobecných zásad rovnosti zaobchádzania a slobody poskytovať služby, na základe ktorých by sa dopravcom z iných štátov malo povoliť uskutočňovať vnútroštátnu prepravu (tzv. kaboťáž) na vnútrozemských vodných cestách v Európskej únii. Nariadením Rady (EHS) č. 3921/91 zo 16. decembra 1991, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 1), ktoré sa uplatňuje od 2. augusta 1996, sa zaviedli spoločné pravidlá upravujúce slobodu poskytovať služby pre medzinárodnú vnútrozemskú vodnú dopravu.

² Prvá legislatívna iniciatíva na začiatku 90. rokov 20. storočia viedla k prijatiu smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25), ktorú mali členské štáty transponovať do vnútroštátnych predpisov do 1. januára 1993.

³ Článok 10 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 23. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁴ Článok 1 ods. 2 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁵ Pozri poznámku pod čiarou č. 4.

⁶ Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44), sa medzinárodná osobná železničná doprava otvorila hospodárskej súťaži s účinnosťou od 1. januára 2010.

⁷ Štvrtý železničný balík je súbor šiestich legislatívnych textov určených na dokončenie jednotného trhu so službami železničnej dopravy. Pozri https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_sk.

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32), ktorou sa konsoliduje a zrušuje s účinnosťou od 17. júna 2015 smernica 91/440/EHS, zmenená a doplnená smernicou 2001/12/ES a smernicou 2004/51/ES, a smernica 2007/58/ES s účinnosťou od 17. júna 2015.

⁹ Ako sa vymedzuje v článku 3 ods. 1 bode 1 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore; pozri poznámku pod čiarou č. 8.

služieb osobnej dopravy v Európskej únii (s určitými obmedzeniami)¹⁰ a zásady povinného verejného obstarávania v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave¹¹.

3. Otvorenie železničného trhu si vyžaduje rovnaké podmienky, najmä medzi súkromnými a verejnými podnikmi, aby sa dosiahla efektívna hospodárska súťaž. Ak sú etablovaní prevádzkovatelia železničnej dopravy vertikálne integrovaní a vo verejnom vlastníctve, refinancovanie v rámci skupiny za netrhových podmienok môže narušiť hospodársku súťaž, a to aj preto, že to odrádza od vstupu na trh. Preto je potrebné riadne dodržiavať a presadzovať právny rámec, ktorým sa upravujú finančné transakcie vo verejných a vertikálne integrovaných spoločnostiach v odvetví železničnej dopravy.
4. Je takisto potrebné zabezpečiť spravodlivé konkurenčné podmienky na podporu hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy, pričom sa zohľadní rozdielna úroveň (pozitívnych a negatívnych) externalít jednotlivých druhov dopravy¹². Udržateľné odvetvie dopravy je kľúčom k zabezpečeniu prepojenosti v celej Európe, k podpore hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v súlade s článkami 170 a 174 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“) a k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti klímy.
5. Komisia vo svojej Bielej knihe o doprave¹³ z roku 2011 stanovila cieľ znížiť emisie z dopravy od roku 2008 do roku 2030 o 20 %¹⁴ a od roku 1990 do roku 2050 aspoň o 60 %. Vo svojom oznámení z roku 2016 s názvom *Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu*¹⁵ Komisia navrhla opatrenia na zrýchlenie dekarbonizácie európskej dopravy. Cieľom Európskej zelenej dohody, ktorú Komisia predstavila v roku 2019¹⁶, je transformovať EÚ na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje, v rámci ktorej budú do roku 2050 čisté emisie skleníkových plynov na nule¹⁷. Na tento účel Komisia stanovila cieľ znížiť čisté emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990¹⁸.

¹⁰ Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016, s. 1) sa poskytol železničným podnikom prístup k vnútroštátnym železničným sieťam od 1. januára 2019 včas na to, aby cestovný poriadok začal platiť 14. decembra 2020.

¹¹ Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy (Ú. v. EÚ L 354, 23.12.2016, s. 22) sa zaviedla od 3. decembra 2019 povinnosť zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe verejnej súťaže, s prechodným obdobím končiacim 24. decembra 2023.

¹² Spoločná dopravná politika musí takisto sledovať environmentálne ciele stanovené v Zmluve o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“). V článku 11 zmluvy sa stanovuje, že „[p]ožiadavky ochrany životného prostredia musia byť začlenené do vymedzenia a uskutočňovania politik Únie a činností, a to predovšetkým s ohľadom na podporu trvalo udržateľného rozvoja“.

¹³ *Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*, KOM(2011) 144 v konečnom znení, 28.3.2011, bod 6.

¹⁴ S výnimkou medzinárodnej námornej dopravy, pre ktorú je stanovený cieľ zníženia emisií od roku 2005 do roku 2050 o 40 %.

¹⁵ COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

¹⁶ 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.

¹⁷ Pozri poznámku pod čiarou č. 16.

¹⁸ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – *Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030 – Investícia do klimaticky neutrálnej budúcnosti v prospech našich občanov* [COM(2020) 562 final, 17.9.2020].

6. V decembri 2020 po uverejnení dokumentu s názvom Hodnotenie bielej knihy –Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje¹⁹, Komisia predstavila svoju stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu²⁰. V tejto stratégii sa na základe zistení Bielej knihy o doprave z roku 2011 stanovil plán na nasmerovanie európskej dopravy na správnu cestu k udržateľnej a inteligentnej budúcnosti. Scenáre, na ktorých sa stratégia zakladá a ktoré odzrkadľujú scenáre podporujúce plán cieľov v oblasti klímy do roku 2030, naznačujú, že kombináciou navrhnutých politických opatrení možno priniesť do roku 2050 zníženie emisií v odvetví dopravy až o 90 %. Cieľom balíka legislatívnych návrhov „Fit for 55“²¹ je podporiť dosiahnutie týchto cieľov okrem iného presadzovaním čistejších foriem dopravy a dopravných palív s cieľom nasmerovať EÚ ku klimatickej neutralite do roku 2050²².
7. Cieľ EÚ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 nemožno dosiahnuť bez zásadnej zelenej a digitálnej transformácie všetkých druhov v rámci európskeho odvetvia dopravy.
8. Odvetvie dopravy predstavuje približne štvrtinu všetkých emisií skleníkových plynov vyprodukovaných ľudskou činnosťou v EÚ a je jednou z hlavných príčin znečisťovania ovzdušia. Doprava vytvára aj ďalšie negatívne externality (napr. znečistenie hlukom, nehody a dopravné preťaženie), ktoré nie sú dostatočne zohľadnené v nákladoch používateľov dopravy, napr. najmä v cestnej a leteckej doprave. Preto sú potrebné rozhodné opatrenia s cieľom presunúť väčší objem dopravy na udržateľnejšie formy dopravy a optimalizovať výkonnosť multimodálnych logistických reťazcov.²³ Ekologizáciu odvetvia dopravy podporujú viaceré regulačné iniciatívy, najmä iniciatívy zamerané na vytvorenie komplexnej transeurópskej dopravnej siete²⁴, uľahčenie vnútrozemskej vodnej dopravy²⁵ a revíziu smernice o kombinovanej doprave²⁶. Na splnenie týchto cieľov v oblasti ekologizácie budú potrebné veľké investície. Politika hospodárskej súťaže, najmä pravidlá štátnej pomoci, zohrávajú dôležitú úlohu pri umožňovaní EÚ plniť politické ciele Zelenej dohody, ak samotný trh nemá dostatočné prostriedky alebo stimuly na splnenie týchto cieľov (pozri bod 13), pretože usmerňujú opatrenia členských štátov na riešenie príslušných zlyhaní trhu a zároveň zabezpečujú, aby verejná finančná podpora neprimerane neovplyvnila fungovanie vnútorného trhu.
9. Zabezpečenie neprerušeného toku tovaru a cestujúcich medzi vnútroštátnymi sieťami a druhmi dopravy (ďalej len „interoperabilita“) je celkovým cieľom dopravnej politiky

¹⁹ SWD (2020) 0410 final, 10.12.2020.

²⁰ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

²¹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, „Fit for 55“: plnenie cieľa EÚ v oblasti klímy do roku 2030 na ceste ku klimatickej neutralite, COM(2021) 550 final, 14.7.2021.

²² Pozri oddiel 2.2.2 oznámenia uvedeného v poznámke pod čiarou č. 21.

²³ Pozri poznámku pod čiarou č. 20.

²⁴ Politika EÚ týkajúca sa transeurópskej dopravnej siete, (ďalej len „politika TEN-T“) vychádza z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1). Toto nariadenie sa v súčasnosti reviduje s cieľom zabezpečiť, aby bola sieť bezpečnejšia, udržateľnejšia, rýchlejšia a pohodlnejšia pre jej používateľov.

²⁵ 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].

²⁶ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

EÚ, ktorý prispieva k dosiahnutiu hlavných cieľov EÚ²⁷. Doprava získala globálny rozmer, a to tak z hľadiska sietí využívaných na prepravu cestujúcich a tovaru, ktoré sú čoraz viac cezhraničné, ako aj z hľadiska príslušných druhov dopravy, keďže pri cestách sa čoraz častejšie kombinujú viaceré dopravné riešenia. Prepojenie dopravných sietí a druhov dopravy v celej Európskej únii však stále brzdia regulačné a technické prekážky. Na dokončenie jednotného európskeho dopravného priestoru a na to, aby občania a podniky EÚ mohli v plnej miere využívať výhody prepojeného dopravného priestoru, sú potrebné veľké investície do interoperability. Značné investície sú potrebné aj do zavádzania digitálnych infraštruktúr, najmä neprerušeného pokrytia infraštruktúrou s pripojením 5G pozdĺž hlavných dopravných koridorov v Európe, čím sa podporí široký rad služieb a vyššia úroveň automatizácie v rôznych aplikáciách mobility²⁸. Toto je dôležitý cieľ stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu na zaistenie úspešnej digitálnej transformácie Európskej únie do roku 2030.

1.2. Cieľ týchto usmernení

10. S cieľom zabrániť tomu, aby štátna pomoc narušala alebo ohrozovala hospodársku súťaž na vnútornom trhu a ovplyvňovala obchod medzi členskými štátmi, sa v článku 107 ods. 1 zmluvy stanovuje zásada, že štátna pomoc je zakázaná. Vo výnimočných prípadoch v odvetví pozemnej dopravy²⁹ sa v článku 93 zmluvy stanovuje, že pomoc na koordináciu pozemnej dopravy a na plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou je zlučiteľná so zmluvami.
11. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sa v článku 93 zmluvy uznáva pomoc na dopravu za zlučiteľnú so zmluvou len v presne vymedzených prípadoch, ktoré neohrozujú všeobecné záujmy EÚ³⁰.
12. Pokiaľ ide o pomoc na koordináciu pozemnej dopravy, Komisia sa domnieva, že pojem „koordinácia dopravy“ použitý v článku 93 zmluvy má význam, ktorý presahuje jednoduchú skutočnosť, že uľahčuje rozvoj hospodárskej činnosti. Zahŕňa zásah orgánov verejnej moci, ktorého cieľom je usmerniť rozvoj odvetvia dopravy v spoločnom záujme.
13. Zásah orgánov verejnej moci v odvetví pozemnej dopravy môžu odôvodniť rôzne zlyhania trhu. Po prvé, odvetvie dopravy má veľké negatívne externality, napríklad dopravné preťaženie alebo znečistenie. Tieto externality sa ťažko zohľadňujú v systémoch stanovovania cien za prístup k dopravnej infraštruktúre. V dôsledku toho môžu vzniknúť cenové rozdiely medzi jednotlivými druhmi dopravy, ktoré by sa mohli odstrániť podporou z verejných zdrojov pre tie druhy dopravy, ktoré vedú k vzniku najnižších externých nákladov. Po druhé, odvetvie dopravy môže čeliť ťažkostiam pri

²⁷ Zahŕňa to riadne fungovanie vnútorného trhu, posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti, ako aj konkurencieschopnosť a bezpečnosť európskych dopravných sietí.

²⁸ Ako sa uvádza v akčnom pláne pre 5G z roku 2016 a v politickom programe Digitálne desaťročie do roku 2030 [COM(2021) 118], v ktorom sa stanovuje základ pre zriadenie viacnárodného projektu zavedenia koridorov 5G v celej Európe [rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2481 zo 14. decembra 2022, ktorým sa zriaďuje politický program digitálne desaťročie do roku 2030]. Akt o gigabitovej infraštruktúre [nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1309 z 29. apríla 2024 o opatreniach na zníženie nákladov na zavádzanie gigabitových elektronických komunikačných sietí, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/2120 a zrušuje smernica 2014/61/EÚ (Ú. v. EÚ L, 2024/1309, 8.5.2024)] sa uplatňuje na odôvodnené žiadosti o prístup k fyzickej infraštruktúre predložené na účely zavedenia prvkov vysokokapacitných sietí.

²⁹ Podľa článku 100 zmluvy sa hlava VI zmluvy s názvom Doprava v zásade uplatňuje len na železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Tieto tri druhy dopravy sa vo všeobecnosti označujú ako „pozemná doprava“, na rozdiel od námornej a leteckej dopravy.

³⁰ Rozsudok Súdneho dvora z 12. októbra 1978, Komisia/Belgicko, 156/77, EU:C:1978:180, bod 10.

koordinácii v hospodárskom zmysle, napríklad pri prijímaní spoločnej normy interoperability pre železnice alebo pri prepojeniach medzi jednotlivými dopravnými sieťami. Po tretie, odvetvie dopravy trpí aj nevýhodami prvého hráča, ktoré bránia rozvoju tých druhov dopravy, ktoré majú najnižšie externé náklady, ale nepriťahujú dostatočné investície, pretože investície do týchto druhov dopravy nie sú dostatočne ziskové. Napokon niektorí prevádzkovatelia v odvetví dopravy môžu mať ťažkosti s prístupom k financovaniu z dôvodu svojho postavenia na trhu, v dôsledku ktorého im chýbajú dostatočné informácie.

14. Pokiaľ ide o pomoc na plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, v nariadení (ES) č. 1370/2007³¹ sa stanovujú podmienky, za ktorých možno organizovať a financovať služby vo verejnom záujme v železničnej doprave a iných koľajových druhoch dopravy (elektricky, metro) a v cestnej doprave (autobusy) [a vo vnútrozemskej vodnej doprave v prípade, že sa členské štáty rozhodnú uplatňovať na tieto služby nariadenie (ES) č. 1370/2007³²] od 2. decembra 2009³³. Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, v nariadení (ES) č. 1370/2007 sa stanovilo trojročné prechodné obdobie od 3. decembra 2009, v rámci ktorého sa na služby nákladnej dopravy naďalej uplatňovalo nariadenie (EHS) č. 1191/69³⁴. Zlučiteľnosť pomoci vyplatenej od 3. decembra 2012 na poskytovanie služieb železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy preto Komisia doteraz posudzovala priamo podľa článku 93 zmluvy³⁵.
15. Podľa článku 93 zmluvy môžu členské štáty v určitých prípadoch uložiť osobitné povinnosti na zabezpečenie poskytovania primeraných dopravných služieb. V politikách Komisie uvedených v bode 5 sa zdôraznila potreba zabezpečiť poskytovanie primeraných dekarbonizovaných dopravných služieb. Keďže zo stavu ponuky v odvetví dopravy a potrieb Únie vyplýva, že v odvetví železničnej nákladnej dopravy môže existovať nedostatok komerčne životaschopných služieb, Komisia uznáva, že služby železničnej nákladnej dopravy môžu byť v záujme spoločnosti ako celku³⁶, pričom dotknutý členský štát musí v každom prípade preukázať, že sa v porovnaní s komerčnými službami nákladnej dopravy, ak takéto služby na trhu existujú, vyznačujú osobitnými charakteristikami³⁷. Komisia poznamenáva, že služby železničnej nákladnej dopravy nemožno vždy prevádzkovať na komerčnom základe a že za výnimočných okolností si môžu vyžadovať verejnú finančnú podporu vo forme náhrad za služby vo verejnom záujme. Je na členských štátoch, aby určili potreby v oblasti prepojenosti svojich

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

³² Článok 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007; pozri poznámku pod čiarou č. 31.

³³ Podmienky zahŕňajú vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, rozsahu pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, postup zadávania takýchto zmlúv a výpočet náhrad vyplácaných prevádzkovateľom verejnej dopravy. Ak sú splnené ustanovenia nariadenia (ES) č. 1370/2007, náhrady sa považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom a sú oslobodené od povinnosti predbežného oznámenia Komisii podľa článku 108 ods. 3 zmluvy.

³⁴ Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy [Ú. v., anglické mimoriadne vydanie, 1969(I) s. 276], zmenené nariadením Rady (EHS) č. 1893/91 z 20. júna 1991 (Ú. v. ES L 169, 26.6.1969, s. 1).

³⁵ Pozri rozhodnutie Komisie z 24. novembra 2023 vo veci SA.32953, Taliansko, *State aid measures in favour of Trenitalia SpA* (Opatrenia štátnej pomoci v prospech spoločnosti Trenitalia SpA) (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

³⁶ Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), bod 50.

³⁷ Pozri oznámenie Komisie o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (Ú. v. EÚ C 92, 29.3.2014, s. 1), bod 2.1.3.

používateľov dopravy a v prípade potreby požadovanú podporu. Pred zvážením zavedenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme pre železničnú nákladnú dopravu by však členské štáty mali vynaložiť maximálne úsilie na zavedenie priaznivých regulačných a hospodárskych rámcových podmienok pre služby železničnej nákladnej dopravy, po ktorých existuje dopyt a ktoré sa majú poskytovať na komerčnom základe. Primeranosť dopravných služieb sa musí posudzovať na základe stavu ponuky a dopytu v odvetví dopravy a potrieb spoločnosti. Zároveň by finančné náhrady za tieto povinnosti mali podliehať podmienkam, ktoré minimalizujú narušenia vnútorného trhu. Preto je potrebné objasniť podmienky, za ktorých sa náhrady za služby vo verejnom záujme považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 93 zmluvy.

16. V usmerneniach pre železničné podniky, ktoré Komisia prijala v roku 2008 o štátnej pomoci pre železničné podniky³⁸ (ďalej len „usmernenia pre železničné podniky z roku 2008“), sa kodifikovala prax Komisie pri uplatňovaní článku 93 zmluvy na železničné podniky. Usmernenia pre železničné podniky z roku 2008 zahŕňali aj stimuly na zvýšenie podielu železničnej dopravy. Cieľom usmernení pre železničné podniky z roku 2008 bolo sprevádzať liberalizáciu odvetvia železničnej dopravy a dokončiť jednotný európsky železničný trh s plnou interoperabilitou. V usmerneniach pre železničné podniky z roku 2008 nie je stanovený dátum uplynutia ich platnosti, ale v rámci kontroly vhodnosti, ktorú vykonala Komisia v roku 2020³⁹, sa dospelo k záveru, že usmernenia z roku 2008 je potrebné revidovať, aby odrážali rozhodovaciu prax Komisie vypracovanú v súvislosti so štátnou pomocou posúdenou priamo podľa článku 93 zmluvy, vývoj na trhu a politické ciele, ktoré sleduje Európska zelená dohoda.
17. Vydaním týchto usmernení Komisia: i) nahrádza usmernenia pre železničné podniky z roku 2008; ii) kodifikuje svoju rozhodovaciu prax týkajúcu sa uplatňovania štátnej pomoci na koordináciu dopravy podľa článku 93 zmluvy (nielen na železničnú dopravu, ale aj na vnútrozemskú vodnú dopravu a multimodálnu dopravu); iii) poskytuje usmernenie k pravidlám štátnej pomoci uplatniteľným na služby verejnej železničnej nákladnej dopravy; iv) pripomína pravidlá uplatniteľné na vertikálne integrované železničné podniky a v) objasňuje povinnosti členských štátov v oblasti predkladania správ.
18. Cieľom tejto revízie je pomôcť dosiahnuť prechod ku klimateknej neutralite, ktorý sleduje Európska zelená dohoda, a zároveň zabezpečiť rovnaké podmienky v odvetviach železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a multimodálnej dopravy. Cieľom týchto usmernení a novoprijatého nariadenia Komisie o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 93, 107 a 108 zmluvy (ďalej len „nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy“)⁴⁰ je stimulovať udržateľné formy dopravy usmerňovaním opatrení členských štátov smerom k potenciálne menej rušivým druhom pomoci v odvetví pozemnej dopravy.

1.2.1. Odvetvie železničnej dopravy

19. Odvetvie železničnej dopravy má pre EÚ strategický význam. Železničnou dopravou sa v EÚ každoročne prepraví približne 1,6 miliardy ton nákladu a 9 miliárd cestujúcich

³⁸ Oznámenie Komisie s názvom *Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom* (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13).

³⁹ Pracovný dokument útvarov Komisie z 30. októbra 2020 s názvom *Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance* (Kontrola vhodnosti balíka modernizácie štátnej pomoci z roku 2012, usmernení pre železnice a poistenia krátkodobých vývozných úverov), SWD(2020) 257 final.

⁴⁰ [Po prijatí sa doplní odkaz]

a toto odvetvie významne prispieva k mixu pozemnej dopravy EÚ⁴¹, keďže zabezpečuje ekologickú dopravu a vysokú úroveň efektívnosti, pokiaľ ide o počet prepravených cestujúcich na jednu jazdu dopravným prostriedkom. Železničná doprava má vzhľadom na svoju hodnotu ako najudržateľnejší motorizovaný druh dopravy, ktorý je najšetrnejší k životnému prostrediu, zásadný význam pre dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody. Ako sa však potvrdilo v štúdiu, ktorú Komisia zadala v súvislosti s revíziou usmernení pre železničné podniky z roku 2008⁴², odvetvie železničnej dopravy stále trpí niekoľkými nevýhodami, ktoré spôsobujú, že trh nie je schopný dosiahnuť ciele Zelenej dohody EÚ. Nielenže by súčasný počet a kapacita železničných zariadení neboli schopné podporovať želaný nárast dopravy, ale železničná sieť v celej EÚ je stále do značnej miery nedostatočná z dôvodu chýbajúcich spojení medzi dopravnými terminálmi a nedostatočnej koordinácie systémov železničnej dopravy jednotlivých členských štátov. Navyše sa značná časť parku železničných koľajových vozidiel EÚ blíži ku koncu svojej životnosti a jeho obnovu nemožno považovať za samozrejmosť, keďže menšie železničné podniky nemusia byť schopné zrealizovať potrebné finančné investície bez podpory z verejných zdrojov.

20. Ako sa zdôraznilo v rámci kontroly vhodnosti, ktorú Komisia vykonala v roku 2020⁴³, viaceré aspekty usmernení pre železničné podniky z roku 2008 sa stali zastaranými a prakticky sa už neuplatňujú. Napríklad podmienky zrušenia historického dlhu priamo spojeného s činnosťou železničnej dopravy sa stali zastaranými⁴⁴, rovnako ako osobitné podmienky reštrukturalizácie odvetví nákladnej dopravy železničných podnikov, ktoré sa uplatňovali len do 1. januára 2010⁴⁵, ako aj oddiel o zrušení neobmedzených štátnych záruk⁴⁶. V týchto usmerneniach už uvedené prvky nie sú zahrnuté.
21. Podobne kritériá zlučiteľnosti pomoci na nákup a obnovu železničných koľajových vozidiel stanovené v usmerneniach pre železničné podniky z roku 2008⁴⁷ krížovo odkazovali na iné usmernenia o štátnej pomoci, ktorých platnosť uplynula alebo boli medzičasom nahradené⁴⁸. V týchto usmerneniach sa rušia uvedené podmienky

⁴¹ V roku 2019 pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 dosiahol objem osobnej dopravy v EÚ 414 miliárd osobokilometrov z celkového počtu približne 6 biliónov osobokilometrov v rámci pozemnej dopravy. S cieľom zabrániť šíreniu pandémie ochorenia COVID-19 prijali krajiny v marci 2020 obmedzenia pohybu, ktoré mali významný vplyv na železničnú osobnú dopravu. Napriek stabilnému oživeniu objemu dopravy v porovnaní s rokom 2019 bol v roku 2021 počet cestujúcich v železničnej doprave v členských štátoch stále o 37 % nižší ako v roku 2019. V roku 2018 dosiahol objem nákladnej dopravy v EÚ 400 miliárd tonokilometrov z celkového počtu 2,5 bilióna tonokilometrov v rámci pozemnej dopravy. Obmedzenia pohybu v súvislosti s pandemiou ochorenia COVID-19 mali významný vplyv aj na železničnú nákladnú dopravu, hoci na nižšej úrovni ako v prípade železničnej osobnej dopravy. V roku 2021 objem dopravy v EÚ takmer dosiahol úroveň vrcholu z roku 2018, a to na úrovni 399 miliárd tonokilometrov (zdroj: [Eurostat](#)).

⁴² Štúdia na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom [E.CA Economics a kol. (2022)].

⁴³ Pozri poznámku pod čiarou č. 39.

⁴⁴ Kapitola 4 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 38. Bod 56 usmernení pre železničné podniky z roku 2008 sa týka pomoci, ktorá slúži na náhradu dlhov, ktoré sú jasne určené a odizolované a ktoré vznikli pred 15. marcom 2001 alebo pred neskorším dátumom, ktorý je dňom pristúpenia dotknutého členského štátu k Európskej únii.

⁴⁵ Kapitola 5 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 38.

⁴⁶ Kapitola 7 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 38. V bode 4.1 oznámenia Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk (Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10) sa v zásade uvádza, že neobmedzené záruky sú v rozpore so zmluvou. Platí to pre všetky odvetvia hospodárstva vrátane dopravy.

⁴⁷ Kapitola 3 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 38.

⁴⁸ Konkrétne *Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach* (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2), *Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na ochranu životného prostredia* (Ú. v. EÚ C 82, 1.4.2008, s. 1), *Usmernenia pre národnú regionálnu pomoc na roky*

a stanovujú sa nové podmienky, ktorými sa riadi pomoc na nadobudnutie železničných koľajových vozidiel s cieľom uľahčiť vstup na trh a/alebo rozšírenie nových subjektov na trhu (pozri oddiel 4.2.2.3). Pri navrhovaní nových podmienok Komisia zohľadnila, že park železničných koľajových vozidiel vo všeobecnosti takmer dosahuje svoju očakávanú životnosť alebo ju už presiahol⁴⁹, že nedostatočná technická normalizácia v členských štátoch bráni výmene železničných koľajových vozidiel medzi členskými štátmi⁵⁰ a že malé a stredné železničné podniky (ďalej len „MSP“) a noví účastníci majú ťažkosti s obnovou alebo so zväčšovaním svojich parkov železničných koľajových vozidiel v dôsledku vysokých investičných nákladov na nákup železničných koľajových vozidiel a ťažkostí s prístupom k financovaniu⁵¹.

22. Pokiaľ ide o pomoc na koordináciu dopravy, tieto usmernenia prinášajú novinky opísané v bodoch 23 až 26.
23. Na rozdiel od usmernení pre železničné podniky z roku 2008 sa tieto usmernenia vzťahujú nielen na železničné podniky, ale aj na iných prevádzkovateľov železničnej dopravy⁵². Uplatňujú sa aj na podniky pôsobiace na strane dopytu v odvetví železničnej dopravy, t. j. organizátorov dopravy (ako sú logistické spoločnosti, zasielatelia, prevádzkovatelia multimodálnej dopravy), pokiaľ sa rozhodnú využívať železničnú dopravu namiesto cestnej dopravy.
24. Pokiaľ ide o prevádzkovú pomoc, kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach pre železničné podniky z roku 2008 sa v prípade pomoci na používanie železničnej infraštruktúry a pomoci na zníženie externých nákladov⁵³ museli aktualizovať. Zo skúseností, ktoré Komisia získala pri posudzovaní pomoci podľa usmernení pre železničné podniky z roku 2008, vyplýva, že tieto pravidlá je potrebné zjednodušiť a zefektívniť, aby prispievali k riešeniu konkrétneho zlyhania trhu, na ktorého riešenie boli určené. Hoci tieto usmernenia neobsahujú oddiel o pomoci na používanie infraštruktúry, ktorá bola zahrnutá do bodu 98 písm. a) usmernení pre železničné podniky z roku 2008, členské štáty môžu na základe metodiky externých nákladov na dopravu využiť pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu, aby boli náklady spojené s používaním infraštruktúry naďalej pokryté (pozri oddiel 4.2.1.1). Okrem toho s cieľom ďalej uľahčiť rozvoj nových komerčných spojení železničnej dopravy sa tieto usmernenia vzťahujú aj na prevádzkovú pomoc na zavedenie nových komerčných spojení železničnej

2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13), nariadenie Komisie (ES) č. 70/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy ES na štátnu pomoc malým a stredným podnikom (Ú. v. ES L 10, 13.1.2001, s. 33) a nariadenie (EHS) č. 1191/69 (uvedené v poznámke pod čiarou č. 34), ktoré už nie sú účinné.

⁴⁹ Hoci sa situácia v jednotlivých členských štátoch líši, pri súčasnej miere obnovy (zaznamenatej v posledných desiatich rokoch) sa veľkosť parku železničných koľajových vozidiel v EÚ, najmä osobných vlakov, v priebehu nasledujúcich desiatich rokov zníži.

⁵⁰ Nedostatočná technická normalizácia je výsledkom rozdielov v železničnej infraštruktúre v jednotlivých členských štátoch, pokiaľ ide o signalizačné systémy, elektrifikačné systémy, napäťové systémy a rozchod koľaje (ktorý sa v niektorých členských štátoch, napr. v Španielsku, Portugalsku, Írsku a vo Fínsku, líši od štandardného rozchodu koľaje 1 435 mm prevládajúceho v EÚ).

⁵¹ Prístup k použitým železničným koľajovým vozidlám nemožno považovať za skutočnú alternatívu k nákupu alebo prenájmu nových železničných koľajových vozidiel z dôvodu obmedzeného rozvoja trhov s použitými koľajovými železničnými vozidlami.

⁵² Pojem „prevádzkovateľ železničnej dopravy“ zahŕňa nielen „železničné podniky“ v zmysle smernice o jednotnom európskom železničnom priestore; pozri poznámku pod čiarou č. 8 (t. j. každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu), ale aj iné železničné spoločnosti poskytujúce služby železničnej dopravy, ale žiadne služby trakcie (t. j. keď si na prevádzku potrebujú prenajať rušne).

⁵³ Kapitola 6 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 38.

nákladnej dopravy a nových komerčných spojení železničnej osobnej dopravy týkajúcich sa cezhraničných služieb železničnej osobnej dopravy alebo služieb diaľkovej železničnej osobnej dopravy (pozri oddiel 4.2.1.2).

25. Na základe skúseností týkajúcich sa pomoci na interoperabilitu získaných vďaka usmerneniam pre železničné podniky z roku 2008 a vzhľadom na rôzne druhy prínosov spojených s investíciami do systémov riadenia dopravy⁵⁴ sa v týchto usmerneniach rozlišuje medzi pomocou na interoperabilitu (oddiel 4.2.2.4) a pomocou na technickú úpravu a modernizáciu železničných koľajových vozidiel (oddiel 4.2.2.5). Investície do interoperability (ako sú investície potrebné na cezhraničnú harmonizáciu systémov riadenia dopravy) totiž podliehajú vyššiemu stupňu zlyhaní trhu, najmä koordinačným zlyhaniam a nevýhodám prvého hráča pre účastníkov trhu⁵⁵. Komisia posúdi pomoc zameranú na podporu digitalizácie s cieľom uľahčiť riadenie dopravy, neprerušené dopravné toky a/alebo bezpečnosť prevádzky vlakov podľa oddielov týchto usmernení týkajúcich sa pomoci na interoperabilitu (oddiel 4.2.2.4) a pomoci na technickú úpravu a modernizáciu (oddiel 4.2.2.5).
26. Na rozdiel od usmernení pre železničné podniky z roku 2008, ktoré sa netýkali pomoci pre zariadenia železničnej dopravy⁵⁶, sa v týchto usmerneniach stanovujú podrobné pravidlá zlučiteľnosti týkajúce sa investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu zariadení pre železničnú dopravu (oddiely 4.2.2.1 a 4.2.2.2). Tieto pravidlá vychádzajú z rozhodovacej praxe vypracovanej Komisiou na účely posúdenia zlučiteľnosti štátnej pomoci v odvetví pozemnej dopravy podľa článku 93 zmluvy.
27. Tieto usmernenia zahŕňajú osobitnú kapitolu o zlučiteľnosti pomoci na poskytnutie náhrady prevádzkovateľom za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s poskytovaním verejnoprospešnej služby v odvetví železničnej nákladnej dopravy (kapitola 5).
28. A napokon tieto usmernenia zahŕňajú osobitnú kapitolu, v ktorej sa pripomínajú pravidlá uplatniteľné na finančné toky vo vertikálne integrovaných železničných podnikoch (kapitola 6).

1.2.2. Odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy

29. Sieť vnútrozemských vodných ciest v EÚ sa rozprestiera na území 25 členských štátov v celkovej dĺžke približne 41 000 kilometrov. Tieto vodné cesty slúžia každoročne na prepravu okolo 150 miliárd tonokilometrov nákladu, ktorý preváža približne 15 000 nákladných plavidiel, pričom v prevádzke je aj asi 3 000 výletných osobných lodí a 430 lodí na okružné plavby (plavidlá s kapacitou nad 12 pasažierov)⁵⁷. Potenciál na zvýšenie podielu vnútrozemskej vodnej dopravy je značný a viedlo by to aj k zníženiu emisií skleníkových plynov. Na tento účel však vnútrozemská vodná doprava musí byť schopná konkurovať ostatným druhom dopravy za rovnakých podmienok.

⁵⁴ V dôsledku svojho silného európskeho rozmeru je železničná doprava veľmi citlivá na nedostatočnú interoperabilitu a koordináciu medzi vnútroštátnymi železničnými sieťami, čo môže ovplyvniť jej konkurencieschopnosť. Týka sa to najmä železničnej nákladnej dopravy, z ktorej približne polovica je cezhraničná. Železničná osobná doprava bola doteraz prevažne vnútroštátna, pričom v roku 2021 podiel cezhraničnej dopravy dosahoval necelých 10 % (zdroj: [Eurostat](#)), má však veľký cezhraničný potenciál, najmä pokiaľ ide o cezhraničnú nočnú dopravu.

⁵⁵ Štúdiá na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 42, oddiely 4.7 a 5.5.

⁵⁶ Kapitola 2 usmernení pre železničné podniky z roku 2008 (pozri poznámku pod čiarou č. 38) sa týkala len vplyvov verejného financovania infraštruktúry na železničné podniky.

⁵⁷ Pozri poznámku pod čiarou č. 25.

30. Usmernenia pre železničné podniky z roku 2008 sa nevzťahovali na odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy. V posledných rokoch Komisia schvaľuje štátnu pomoc na podporu koordinácie dopravy v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy priamo podľa článku 93 zmluvy. V týchto usmerneniach sa kodifikuje príslušná rozhodovacia prax a stanovujú sa jasné kritériá zlučiteľnosti pomoci na podporu činností vnútrozemských vodných ciest. V súlade s prístupom, ktorý sa uplatňuje v odvetví železničnej dopravy, sa tieto usmernenia uplatňujú na prevádzkovateľov pôsobiacich na strane ponuky (t. j. pomoc prevádzkovateľom vnútrozemskej vodnej dopravy), ako aj na strane dopytu (t. j. organizátorov dopravy, ako sú logistické spoločnosti, zasielateľia, prevádzkovatelia multimodálnej dopravy, pokiaľ sa rozhodnú prejsť z cestnej dopravy na vnútrozemskú vodnú dopravu).
31. V týchto usmerneniach sa stanovujú podmienky zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci a investičnej pomoci v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy. Pokiaľ ide o prevádzkovú pomoc, pravidlá upravujúce pomoc na zníženie externých nákladov na železničnú dopravu a na zavedenie nových komerčných spojení sa vzťahujú aj na vnútrozemskú vodnú dopravu (pozri oddiel 4.2.1.1 a oddiel 4.2.1.2). Pokiaľ ide o investičnú pomoc, tieto usmernenia sa vzťahujú na pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu zariadení v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy (pozri oddiel 4.2.2.1), ako aj na pomoc na nákup lodí vnútrozemskej plavby s cieľom uľahčiť prístup k financovaniu na investovanie do flotily (pozri oddiel 4.2.2.3). Pokiaľ ide o modernizáciu lodí vnútrozemskej plavby, v súlade s prístupom uplatňovaným v odvetví železničnej dopravy sa v týchto usmerneniach rozlišuje medzi pomocou na investície do interoperability (oddiel 4.2.2.4) a pomocou na technickú úpravu a modernizáciu plavidiel (oddiel 4.2.2.5). Komisia podľa uvedených dvoch oddielov usmernení posúdi pomoc zameranú na podporu digitalizácie s cieľom uľahčiť riadenie dopravy, neprerušené dopravné toky a/alebo bezpečnosť prevádzky vnútrozemskej vodnej dopravy.
32. Európske odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy má pomerne starú flotilu a celkovo sa zdá, že v porovnaní s inými druhmi dopravy má toto odvetvie ťažkosť zvýšiť svoj podiel dopravy. V rokoch 2014 až 2020 sa počet prevádzkovateľov vnútrozemskej vodnej dopravy pôsobiacich v nákladnej aj osobnej doprave znížil a dostupná nákladná kapacita od roku 2011 takisto neustále klesala. Pri vypracúvaní týchto nových pravidiel Komisia zohľadnila tento vývoj, ako aj skutočnosť, že odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy tvoria najmä MSP, rodinné podniky a menšie prístavy, čo im sťažuje zapojenie sa do nákladných investícií so zámerom dosiahnuť ciele Európskej zelenej dohody⁵⁸. Väčšina prevádzkovateľov v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy sú MSP, ktoré často nie sú schopné obnoviť alebo zvýšiť svoju flotilu z dôvodu ťažkostí s prístupom k trhovému financovaniu. Podľa týchto usmernení sú preto MSP jedinými možnými príjemcami pomoci na nákup lodí vnútrozemskej plavby. Umožňuje to nasmerovať tento druh pomoci tam, kde je najviac potrebný na podporu rozvoja odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy.

1.2.3. Odvetvie multimodálnej dopravy

33. Multimodálna doprava, t. j. preprava tovaru alebo cestujúcich aspoň dvoma rôznymi druhmi dopravy, je kľúčom k umožneniu vyššieho využívania železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, keďže samotné len zriedka poskytujú riešenia dopravy od dverí k dverám. Udržateľná multimodálna doprava, ktorá poskytuje spojenia na poslednú míľu od dverí k dverám, sa vyznačuje lepšími environmentálnymi vlastnosťami a energetickou efektívnosťou inej ako cestnej dopravy s prístupnosťou a flexibilitou

⁵⁸ Európsky parlament, *Towards future-proof inland waterway transport in Europe* [P9_TA(2021)0367], https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_SK.html.

cestnej dopravy. Preto má zásadný význam pre dosiahnutie cieľov stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a Európskej zelenej dohody.

34. Hoci sa objem multimodálnej nákladnej dopravy za posledných 30 rokov výrazne zvýšil, v nákladnej doprave v EÚ stále dominuje cestná doprava. Multimodálna nákladná doprava často nie je schopná konkurovať výlučne cestnej doprave z dôvodu nedostatkov vo výkonnosti, pokiaľ ide o dostupnosť, spoľahlivosť, presnosť a rýchlosť v rôznych častiach reťazca (t. j. v službách, ktoré ponúka železničná a vodná doprava, prekládkové terminály, ako aj cestná doprava na „poslednom úseku“), a vzhľadom na skutočnosť, že negatívne externality cestnej dopravy nie sú dostatočne zohľadnené.
35. Keď multimodálna nákladná doprava spočíva len v preprave tovaru v jednej a tej istej nákladovej jednotke alebo vo vozidle po sebe nasledujúcimi druhmi dopravy (bez manipulácie so samotným tovarom pri zmene druhu dopravy), označuje sa ako „intermodálna doprava“⁵⁹. „Kombinovaná doprava“ je podkategóriou intermodálnej dopravy, ktorá je na úrovni EÚ výslovne upravená smernicou o kombinovanej doprave⁶⁰. Smernica o kombinovanej doprave je v súčasnosti jediným právnym nástrojom EÚ, ktorý priamo podporuje intermodálnu dopravu a stimuluje prechod z cestnej nákladnej dopravy na druhy dopravy s nižšími emisiami (vnútrozemská vodná doprava, námorná doprava a železničná doprava). Smernica o kombinovanej doprave bola prijatá v roku 1975⁶¹ a niekoľkokrát zmenená, aby sa vzťahovala na širší súbor operácií. Európsky parlament a Rada prijali [dátum – po prijatí] smernicu Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica o kombinovanej doprave na základe návrhu, ktorý 7. novembra 2023 predložila Komisia⁶².
36. Cieľom smernice o kombinovanej doprave je zlepšiť environmentálne vlastnosti dopravy stanovením priaznivejších regulačných a hospodárskych podmienok pre nákladnú dopravu, ktorá je šetrnejšia k životnému prostrediu, ako sa uvádza v danej smernici. Konečným cieľom je znížiť náklady pre konečného používateľa, t. j. organizátora dopravy, aby mohla kombinovaná doprava konkurovať výlučne cestnej doprave. V záujme zrozumiteľnosti je potrebné uviesť, že finančná podpora poskytovaná členskými štátmi na kombinovanú dopravu v súlade s podmienkami smernice o kombinovanej doprave by mohla predstavovať štátnu pomoc. Každá štátna pomoc poskytnutá členskými štátmi v súlade so smernicou o kombinovanej doprave by mala spĺňať aj uplatniteľné podmienky zlučiteľnosti stanovené buď v nariadení o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, v týchto usmerneniach pre udržateľnú multimodálnu dopravu alebo v akomkoľvek inom príslušnom nástroji práva štátnej pomoci (pozri kapitolu 3).
37. V týchto usmerneniach sa stanovujú podmienky zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci a investičnej pomoci v odvetví multimodálnej dopravy s cieľom podporovať udržateľnú multimodálnu dopravu. V zmysle týchto usmernení sa multimodálna doprava považuje za „udržateľnú“, ak aspoň jedným z použitých spôsobov dopravy je železničná alebo

⁵⁹ Keďže intermodálna jednotka a/alebo vozidlo zostávajú pri zmene druhu dopravy rovnaké, obmedzuje sa manipulácia s nákladom, a tým aj následné riziko poškodenia alebo straty tovaru.

⁶⁰ Pozri poznámku pod čiarou č. 26.

⁶¹ Smernica Rady 75/130/EHS zo 17. februára 1975 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej cestnej/železničnej prepravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 48, 22.2.1975, s. 31).

⁶² Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 92/106/EHS, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu tovaru, a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056, pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov (COM/2023/702 final, 7.11.2023).

vnútrozemská vodná doprava, alebo cestná doprava, ak je kombinovaná s príbrežnou námornou dopravou. V záujme zrozumiteľnosti je potrebné uviesť, že v zmysle týchto usmernení pomoc možno poskytnúť na príbrežnú námornú dopravu len vtedy, ak je kombinovaná s pozemnou dopravou (t. j. buď so železničnou, s vnútrozemskou vodnou alebo cestnou dopravou).

38. Pokiaľ ide o prevádzkovú pomoc, pravidlá pomoci na zníženie externých nákladov na dopravu, ktoré sa vzťahujú na železničnú dopravu, sa vzťahujú aj na udržateľnú multimodálnu dopravu (oddiel 4.2.1.1). Na rozdiel od usmernení pre železničné podniky z roku 2008, ktoré sa netýkali zavedenia nových komerčných spojení, v týchto usmerneniach sa stanovujú osobitné podmienky poskytovania tohto druhu pomoci na základe kodifikácie rozhodovacej praxe vypracovanej Komisiou (oddiel 4.2.1.2).
39. Pokiaľ ide o investičnú pomoc, tieto usmernenia sa vzťahujú na pomoc na zariadenia multimodálnej dopravy a pomoc na modernizáciu vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu. Pomoc na tieto zariadenia multimodálnej dopravy sa obmedzuje na pomoc na investície do zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy (oddiel 4.2.2.1). V záujme zrozumiteľnosti je potrebné uviesť, že tieto usmernenia sa vzťahujú aj na štátnu pomoc pre zariadenia multimodálnej dopravy nachádzajúce sa v námorných prístavoch, ktoré majú spojenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy. Pokiaľ ide o modernizáciu vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu, v súlade s prístupom uplatňovaným v odvetviach železničnej dopravy a vnútrozemskej vodnej dopravy sa v týchto usmerneniach rozlišuje medzi pomocou na investície do interoperability (oddiel 4.2.2.4) a pomocou na technickú úpravu a modernizáciu vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu (oddiel 4.2.2.5). V záujme zrozumiteľnosti je potrebné uviesť, že tieto usmernenia sa netýkajú pomoci na nákup vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu. Takáto pomoc patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, ak sa vzťahuje na intermodálne nákladové jednotky (ďalej len „INJ“) a/alebo žeraviy na palubách plavidiel a ak ju členské štáty poskytujú vo forme schém pomoci na základe veľmi špecifických podmienok. Okrem týchto prípadov sa Komisia domnieva, že pomoc na nákup vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu (napr. žeraviom presúvateľné návesy) sa môže povoliť len výnimočne, a preto ju posúdi priamo podľa článku 93 zmluvy.

2. ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

2.1. Rozsah pôsobnosti

40. Tieto usmernenia sa uplatňujú na opatrenia štátnej pomoci⁶³ poskytnuté podnikom v odvetviach železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a udržateľnej

⁶³ V článku 107 ods. 1 zmluvy 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 určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru [...], pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“. Štátne intervencie, ktoré nespĺňajú jednu z podmienok stanovených v článku 107 ods. 1 zmluvy, nepredstavujú štátnu pomoc. Posudzovanie zlučiteľnosti stanovené v týchto usmerneniach sa na ne teda nevzťahuje. Štátnu pomoc nepredstavuje najmä financovanie z prostriedkov EÚ, ktoré je centrálné riadené inštitúciami, agentúrami, spoločnými podnikmi alebo inými orgánmi EÚ a ktoré nie je priamo ani nepriamo pod kontrolou členských štátov. Platí to napríklad v prípade financovania poskytovaného Európskou úniou podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014 (Ú. v. EÚ L 249, 14.7.2021, s. 38).

multimodálnej dopravy⁶⁴, pokiaľ opatrenia pomoci patria do rozsahu pôsobnosti kapitoly 4 alebo kapitoly 5 týchto usmernení.

41. V týchto usmerneniach sa stanovujú kritériá zlučiteľnosti podľa článku 93 zmluvy v prípade tejto pomoci:
- a) pomoc v odvetviach železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a multimodálnej dopravy, ktorá je potrebná na koordináciu dopravy (kapitola 4);
 - b) pomoc v odvetví železničnej nákladnej dopravy na náhrady podnikom za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou (kapitola 5).
42. Pokiaľ ide o pomoc na koordináciu dopravy v odvetviach železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a multimodálnej dopravy, tieto usmernenia sa vzťahujú aj na podniky prepravujúce cestujúcich a/alebo náklad v odvetviach vnútrozemskej vodnej dopravy a multimodálnej dopravy a na podniky pôsobiace na strane dopytu v odvetví pozemnej dopravy, t. j. na organizátorov dopravy⁶⁵, ktorí rozhodujú o spôsoboch dopravy. Zo skúseností vyplynulo, že železničné podniky sú len jedným z niekoľkých kľúčových aktérov, ktorí prispievajú k prechodu na udržateľnú pozemnú dopravu. Okrem toho Komisia vypracovala rozhodovaciu prax pri uplatňovaní zásad vyplývajúcich z usmernení pre železničné podniky z roku 2008 na opatrenia pomoci, ktorých priamymi príjemcami sú logistické podniky, ktoré využívajú služby železničnej dopravy, a nie železničné podniky⁶⁶. Je to preto, že zásady stanovené v týchto usmerneniach boli vhodné aj na preskúmanie zlučiteľnosti pomoci, ktorej sú železničné podniky len nepriamymi príjemcami.
43. Do rozsahu pôsobnosti týchto usmernení patria tieto druhy pomoci, ktorá spĺňa potreby koordinácie dopravy, ako sa opisuje v oddieloch 4.2.1 a 4.2.2: i) pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu; ii) pomoc na zavedenie nových komerčných spojení; iii) pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu zariadení unimodálnej a multimodálnej železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy; iv) pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu súkromných vlečiek; v) pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo

⁶⁴ V záujme zrozumiteľnosti je potrebné uviesť, že tieto usmernenia sa v plnej miere vzťahujú aj na udržateľné multimodálne dopravné služby, pri ktorých sa kombinuje jeden úsek pozemnej dopravy s úsekom pobrežnej námornej dopravy a ktoré sa posudzujú podľa článku 93 zmluvy.

⁶⁵ Napr. logistické spoločnosti, zasielateľia, prevádzkovatelia multimodálnej dopravy.

⁶⁶ Napr. rozhodnutie Komisie z 24. októbra 2022 vo veci SA.100463, Holandsko, *Aid scheme to promote the modal shift from road to rail and inland waterways* (Schéma pomoci na podporu prechodu z ciest na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu), odôvodnenie 49 (Ú. v. EÚ C 461, 2.12.2022, s. 1); rozhodnutie Komisie z 15. mája 2020 vo veci SA.53615, Taliansko, *Interventions in favour of the city of Genoa* (Intervencie v prospech mesta Janov), odôvodnenie 55 (Ú. v. EÚ C 206, 19.6.2020, s. 1); rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2018 vo veci SA.50115, Taliansko, *Intermodal rail transport of iron slabs in the FVG region* (Intermodálna železničná preprava železných dosiek v regióne FVG), odôvodnenie 58 (Ú. v. EÚ C 90, 8.3.2019, s. 2); rozhodnutie Komisie zo 6. decembra 2017 vo veci SA.48858, Taliansko, *Aid scheme supporting combined transport in the Province of Bolzano* (Schéma pomoci na podporu kombinovanej dopravy v provincii Bolzano), odôvodnenie 53 (Ú. v. EÚ C 158, 4.5.2018, s. 6); rozhodnutie Komisie z 25. júla 2017 vo veci SA.46806, Taliansko, *Aid to combined transport in the Province of Trento* (Pomoc na kombinovanú dopravu v provincii Tridint), odôvodnenie 46 (Ú. v. EÚ C 442, 22.12.2017, s. 2); rozhodnutie Komisie z 29. apríla 2016 vo veci SA.41033, Taliansko, *Integrated transport scheme in the Province of Trento* (Integrovaný systém dopravy v provincii Tridint), odôvodnenie 44 (Ú. v. EÚ C 220, 17.6.2016, s. 2); rozhodnutie Komisie z 13. júna 2014 vo veci SA.38152, Taliansko, *Aid in favour of rail freight transport in Emilia Romagna region* (Pomoc v prospech železničnej nákladnej dopravy v regióne Emilia Romagna), odôvodnenie 27 (Ú. v. EÚ C 282, 22.8.2014, s. 23); rozhodnutie Komisie zo 16. decembra 2011 vo veci SA.32603, Taliansko, *Subsidy scheme 'Ferrobonus' for combined transport* (Subvenčná schéma „Ferrobonus“ pre kombinovanú dopravu), odôvodnenie 26 (Ú. v. EÚ C 88, 24.3.2012, s. 1).

vnútrozemskú vodnú dopravu; vi) pomoc na interoperabilitu a vii) pomoc na technickú úpravu a modernizáciu.

44. Ako bolo uvedené v bode 39, tieto usmernenia sa netýkajú investičnej pomoci na nákup vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu. Takáto pomoc patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, ak sa vzťahuje na INJ a/alebo žeriavy na palubách plavidiel a ak ju členské štáty poskytujú vo forme schém pomoci na základe veľmi špecifických podmienok. Okrem týchto prípadov sa Komisia domnieva, že pomoc na nákup vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu (napr. žeriavom presúvateľné návesy) sa môže povoliť len výnimočne, a posúdi ju priamo podľa zmluvy.
45. Tieto usmernenia sa nevzťahujú na štátnu pomoc na prístavnú infraštruktúru⁶⁷. Komisia bude naďalej posudzovať štátnu pomoc na prístavnú infraštruktúru priamo podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, ak sa na ňu nevzťahuje skupinová výnimka podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014⁶⁸ alebo ak je prístavná infraštruktúra potrebná na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a nevzťahuje sa na ňu skupinová výnimka podľa rozhodnutia Komisie 2012/21/EÚ⁶⁹, podľa pravidiel stanovených v oznámení Komisie o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (ďalej len „rámec pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu“)⁷⁰, podľa článku 106 ods. 2 zmluvy. Aby sa predišlo pochybnostiam, ako je uvedené v bode 39 a objasnené v bode 123, tieto usmernenia sa vzťahujú aj na investičnú pomoc pre multimodálne dopravné zariadenia nachádzajúce sa v námorných prístavoch, ktoré majú spojenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy.
46. Štátna pomoc v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky podlieha pravidlám stanoveným v *Usmerneniach Komisie o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022*⁷¹. Preto, pokiaľ ide o železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu, Komisia bude naďalej posudzovať zlučiteľnosť investičnej pomoci na ekologické vozidlá a ekologické mobilné zariadenie (terminálu) v zmysle *Usmernení Komisie o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022*⁷². Podobne sa tieto usmernenia nevzťahujú na investičnú pomoc na zníženie hluku v železničnej doprave, na ktorú sa však vzťahujú *Usmernenia Komisie o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022*⁷³ (s osobitnými pravidlami týkajúcimi sa pomoci v oblasti predchádzania znečisťovaniu alebo znižovania znečistenia inými emisiami ako emisiami skleníkových plynov).
47. Pokiaľ ide o pomoc v odvetví železničnej dopravy, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnými službami, v nariadení (ES)

⁶⁷ Stanovené v nariadení Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1).

⁶⁸ Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

⁶⁹ Pozri poznámku pod čiarou č. 67.

⁷⁰ Oznámenie Komisie – *Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme* (2011) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

⁷¹ Oznámenie Komisie s názvom *Usmernenia o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022* (Ú. v. EÚ C 80, 18.2.2022, s. 1).

⁷² Pozri poznámku pod čiarou č. 71.

⁷³ Pozri poznámku pod čiarou č. 71.

č. 1370/2007⁷⁴ sa vytvára osobitný právny rámec pre služby vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave [a vo vnútrozemskej vodnej doprave, ak sa členské štáty rozhodnú na tieto služby uplatňovať nariadenie (ES) č. 1370/2007⁷⁵] V prípade služieb verejnej dopravy sa preto tieto usmernenia vzťahujú len na náhradu za služby vo verejnom záujme pri poskytovaní služieb železničnej nákladnej dopravy. Komisia bude naďalej posudzovať náhrady za služby vo verejnom záujme vyplatené za poskytovanie služieb vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy [a služieb vnútrozemskej vodnej osobnej dopravy, ak sa na ne nevzťahuje nariadenie (ES) č. 1370/2007] priamo podľa článku 93 zmluvy.

48. V týchto usmerneniach sa objasňujú podmienky posudzovania pomoci v odvetví železničnej nákladnej dopravy podľa článku 93 zmluvy s cieľom poskytnúť podnikom náhradu za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s poskytovaním verejnoprospešnej služby⁷⁶. Podmienky odrážajú zásady, ktoré Komisia stanovila vo svojom rámci pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu⁷⁷, ktorý na rozdiel od oznámenia o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci EÚ na náhradu za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „oznámenie o službách všeobecného hospodárskeho záujmu“)⁷⁸ nie je priamo uplatniteľný na služby železničnej nákladnej dopravy, keďže z rozsahu pôsobnosti výslovne vylučuje pozemnú dopravu. V týchto usmerneniach sa poskytujú aj konkrétne objasnenia potrebné vzhľadom na osobitné potreby odvetvia pozemnej dopravy.
49. V týchto usmerneniach (v kapitole 6) sa pripomínajú aj zásady uplatniteľné na finančné toky v rámci vertikálne integrovaných železničných podnikov.
50. Ak nie je uvedené inak, podmienky stanovené v týchto usmerneniach sa uplatňujú na schémy pomoci a individuálnu pomoc bez ohľadu na to, či vychádzajú zo schémy pomoci, alebo sa poskytujú *ad hoc*.
51. Tieto usmernenia sa uplatňujú na podniky všetkých veľkostí, pokiaľ nie je uvedené inak.
52. Podniky v ťažkostiach, ako sú vymedzené v Usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach⁷⁹, nemôžu prijať pomoc podľa týchto usmernení, pretože pomoc podniku v ťažkostiach v zásade nie je vhodným prostriedkom na plnenie potrieb koordinácie dopravy ani na zabezpečenie poskytovania služby vo verejnom záujme. V *Usmerneniach Komisie o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach* sa stanovujú kritériá zlučiteľnosti pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu poskytnutej podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy všetkým podnikom, ktoré sa považujú za podniky v ťažkostiach, vrátane podnikov v odvetví pozemnej dopravy, ak neexistujú osobitné usmernenia Komisie pre podniky v ťažkostiach v tomto odvetví⁸⁰.

⁷⁴ Pozri poznámku pod čiarou č. 31.

⁷⁵ Pozri článok 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007; pozri poznámku pod čiarou č. 31.

⁷⁶ V záujme zrozumiteľnosti treba uviesť, že Komisia bude naďalej posudzovať zlučiteľnosť pomoci v odvetví vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy s cieľom poskytnúť podnikom náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s poskytovaním verejnoprospešnej služby priamo podľa článku 93 zmluvy.

⁷⁷ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

⁷⁸ Pozri poznámku pod čiarou č. 36.

⁷⁹ Oznámenie Komisie – *Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach* (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1).

⁸⁰ V usmerneniach pre železničnú dopravu z roku 2008 (pozri poznámku pod čiarou č. 38) boli stanovené výnimky z pravidiel uplatniteľných na podniky v ťažkostiach v odvetví železničnej nákladnej dopravy, ktorých platnosť uplynula 31. decembra 2009. Odvtedy sa usmernenia Komisie o štátnej pomoci na

53. Pri posudzovaní pomoci poskytnutej podniku, voči ktorému sa nárokuje vrátenie pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, ktorým bola pomoc označená za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom, Komisia zohľadní výšku pomoci, ktorá sa ešte má vymôcť⁸¹.

2.2. Vymedzenie pojmov

54. Na účely týchto usmernení sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „prístupová infraštruktúra“ je akýkoľvek druh infraštruktúry potrebnej na zabezpečenie prístupu a vstupu používateľov z pevniny alebo mora či rieky k zariadeniu železničnej alebo vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy alebo k zariadeniu železničnej alebo vnútrozemskej vodnej unimodálnej dopravy, ako sú cesty, železničné trate, kanály a plavebné komory;
- b) „pomoc *ad hoc*“ je pomoc, ktorá sa neposkytuje na základe schémy pomoci;
- c) „intenzita pomoci“ je výška pomoci v hrubom vyjadrení vypočítaná na príjemcu a vyjadrená ako percentuálny podiel oprávnených nákladov. Všetky číselné údaje použité na výpočet musia byť údaje pred odpočítaním dane alebo iných poplatkov;
- d) „schéma pomoci“ je každý akt, na základe ktorého možno bez toho, aby boli potrebné ďalšie vykonávacie opatrenia, poskytnúť individuálnu pomoc podnikom vymedzeným v danom akte všeobecným a abstraktným spôsobom, a každý akt, na základe ktorého možno pomoc, ktorá nie je viazaná na osobitný projekt, poskytnúť jednému alebo viacerým podnikom na neurčené obdobie a/alebo v neurčenej výške;
- e) „kombinovaná doprava“ je druh intermodálnej dopravy, ktorý spĺňa podmienky stanovené pre kombinovanú dopravu v smernici o kombinovanej doprave⁸²;
- f) „vyhradená infraštruktúra“ je infraštruktúra, ktorá je vybudovaná pre vopred identifikovateľný podnik (podniky) a ktorá je prispôbená jeho (ich) potrebám;
- g) „vybavenie na udržateľnú multimodálnu dopravu“ je vybavenie používané pri službách prekládky súvisiacich s udržateľnou multimodálnou dopravou, ako sú žeriavom presúvateľné návesy, s výnimkou mobilného zariadenia terminálu;
- h) „európsky register vozidiel“ je register podľa článku 47 ods. 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie)⁸³ a článku 19 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 zo 14. septembra 2016, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na lode vnútrozemskej plavby⁸⁴;
- i) „plán hodnotenia“ je dokument, ktorý sa vzťahuje na jednu alebo viaceré schémy pomoci a obsahuje aspoň tieto prvky: ciele schémy pomoci, ktorá sa má hodnotiť,

záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach; pozri poznámku pod čiarou č. 79, uplatňujú v plnom rozsahu na celé odvetvie železničnej dopravy.

⁸¹ Pozri rozsudok z 15. mája 1997, TWD/Komisia, C-355/95 P, EU:C:1997:241, body 25 až 27.

⁸² Pozri poznámku pod čiarou č. 26.

⁸³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁸⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 zo 14. septembra 2016, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na lode vnútrozemskej plavby, ktorou sa mení smernica 2009/100/ES a ktorou sa zrušuje smernica 2006/87/ES (Ú. v. EÚ L 252, 16.9.2016, s. 118).

hodnotiace otázky, ukazovatele výsledkov, plánovanú metodiku na uskutočnenie hodnotenia, požiadavky na zhromažďovanie údajov, navrhovaný časový harmonogram hodnotenia vrátane dátumu predloženia priebežnej a záverečnej hodnotiacej správy, opis nezávislého orgánu, ktorý uskutočňuje hodnotenie, alebo kritériá použité na výber a spôsoby, ako zabezpečiť zverejnenie hodnotenia;

- j) „externé náklady na dopravu“ sú náklady, ktoré vytvárajú používatelia dopravy a ktoré nenesú oni sami, ale celá spoločnosť, a ktoré súvisia najmä s emisiami skleníkových plynov, znečistením ovzdušia, zraneniami a smrteľnými úrazmi, hlukom a dopravným preťažením;
- k) „individuálna pomoc“ je pomoc *ad hoc* a poskytnutie pomoci jednotlivým príjemcom na základe schémy pomoci;
- l) „zariadenie vnútrozemskej vodnej dopravy“ je akékoľvek servisné zariadenie (napríklad terminál alebo údržbárske či skladovacie zariadenie) spolu s jeho prístupovou infraštruktúrou (vrátane fyzického alebo digitálneho vybavenia potrebného na jeho fungovanie), ktoré sa nachádza v EÚ a používa sa na vykonávanie vnútrozemskej vodnej dopravy, s výnimkou zariadení alebo vybavenia, ktoré sú potrebné na vykonávanie nedopravných činností;
- m) „loď vnútrozemskej plavby“ je plavidlo na osobnú alebo nákladnú dopravu určené výlučne alebo najmä na plavbu po vnútrozemských vodných cestách alebo vo vodách, ktoré sa nachádzajú v chránených vodách alebo v ich bezprostrednej blízkosti;
- n) „intermodálna doprava“ je preprava tovaru (v jednej a tej istej nákladovej jednotke alebo vo vozidle), pri ktorom sa postupne používa viacero druhov dopravy bez toho, aby sa s tovarom pri zmene druhu dopravy manipulovalo;
- o) „intermodálna nákladová jednotka (INJ)“ je kontajner, výmenná nadstavba, náves/nákladné cestné motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktoré sa používajú na intermodálnu dopravu;
- p) „interoperabilita“ sú neprerušené dopravné toky tovaru alebo cestujúcich, najmä medzi členskými štátmi alebo druhmi dopravy;
- q) „pozemná doprava“ je železničná, vnútrozemská vodná a cestná doprava⁸⁵;
- r) „mobilné zariadenie terminálu“ je zariadenie používané na nakládku, vykládku a prekládku tovaru a intermodálnych nákladových jednotiek a na prepravu nákladu v oblasti terminálu;
- s) „multimodálna doprava“ je preprava tovaru alebo cestujúcich minimálne dvoma rôznymi druhmi dopravy;

⁸⁵

Podľa článku 100 zmluvy sa hlava VI „Doprava“ v zásade vzťahuje len na železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Tieto tri druhy dopravy sa vo všeobecnosti označujú ako „pozemná doprava“, na rozdiel od námornej a leteckej dopravy.

- t) „vnútroštátny register“ je register, ktorý vedie členský štát podľa článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797⁸⁶ alebo článku 17 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629⁸⁷;
- u) „nové komerčné spojenie vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy“ je komerčné spojenie, ktoré sa týka nových pravidelných operácií vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy medzi najmenej dvoma terminálmi, ktoré neboli spojené pravidelnými službami nákladnej dopravy aspoň päť rokov pred začiatkom operácií na danom spojení;
- v) „nové komerčné spojenie železničnej nákladnej dopravy“ je komerčné spojenie, ktoré sa týka nových pravidelných operácií železničnej nákladnej dopravy medzi najmenej dvoma terminálmi, ktoré neboli spojené pravidelnými službami nákladnej dopravy aspoň päť rokov pred začiatkom operácií na danom spojení;
- w) „nové komerčné spojenie železničnej osobnej dopravy“ je komerčné spojenie, ktoré sa týka nových pravidelných operácií železničnej osobnej dopravy medzi najmenej dvoma terminálmi, ktoré neboli spojené pravidelnými službami nákladnej dopravy aspoň päť rokov pred začiatkom operácií na danom spojení;
- x) „nový účastník“ v odvetví železničnej dopravy je železničný podnik v zmysle článku 3 ods. 1 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore⁸⁸, ktorý spĺňa obe tieto podmienky:
- i) získal licenciu pre príslušný trhový segment podľa článku 17 ods. 3 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore menej ako 20 rokov pred poskytnutím pomoci;
 - ii) nie je prepojený v zmysle článku 3 ods. 3 prílohy I k nariadeniu o skupinovej výnimke v odvetví dopravy so železničným podnikom, ktorý získal licenciu v zmysle článku 3 ods. 14 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore pred 1. januárom 2010;
- y) „nedopravné činnosti“ sú komerčné služby pre dopravné podniky alebo iných používateľov zariadení, ktoré nesúvisia s unimodálnou ani multimodálnou železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou, vrátane doplnkových služieb pre cestujúcich, zasielateľov alebo iných poskytovateľov služieb, ako je napríklad prenájom kancelárií, obchodov a hotelov;
- z) „súkromná vlečka“ je súkromne vlastnená a prevádzkovaná časť železničnej infraštruktúry (vrátane železničných tratí a akéhokoľvek iného zariadenia alebo vybavenia potrebného na jej fungovanie), ktorá sa pripája k nakladacím zariadeniam verejnej železničnej siete, ktoré sa nepovažujú za servisné zariadenia podľa prílohy II k smernici o jednotnom európskom železničnom priestore⁸⁹, ako aj akákoľvek vyhradená infraštruktúra, ktorá slúži súkromne vlastnenej a prevádzkovanej časti železničnej infraštruktúry;
- aa) „terminál železničnej a/alebo vnútrozemskej vodnej multimodálnej nákladnej dopravy“ je štruktúra vybavená na prekládku medzi dvoma rôznymi železničnými

⁸⁶ Pozri poznámku pod čiarou č. 83.

⁸⁷ Pozri poznámku pod čiarou č. 84.

⁸⁸ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

⁸⁹ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

systemami alebo medzi aspoň dvoma druhmi dopravy (pričom jedným z nich je železničná alebo vnútrozemská vodná doprava), ako sú napríklad terminály vo vnútrozemských alebo v námorných prístavoch, pozdĺž vnútrozemských vodných ciest, na letiskách a multimodálnych logistických platformách;

- bb) „zariadenie železničnej a/alebo vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy“ je servisné zariadenie spolu s jeho prístupovou infraštruktúrou (vrátane fyzického alebo digitálneho vybavenia potrebného na jeho fungovanie), ktoré sa nachádza v Únii a je potrebné na poskytovanie železničnej a/alebo vnútrozemskej vodnej dopravy v kombinácii s inými druhmi dopravy, s výnimkou zariadení alebo vybavenia, ktoré sú potrebné na vykonávanie nedopravných činností. Toto vymedzenie zahŕňa terminály železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej nákladnej dopravy;
- cc) „železničné zariadenie“ je akékoľvek servisné zariadenie (napríklad terminály železničnej nákladnej dopravy alebo údržbárske či skladovacie zariadenie) spolu s jeho prístupovou infraštruktúrou (vrátane fyzického alebo digitálneho vybavenia potrebného na jeho fungovanie), ktoré sa nachádza v EÚ a uvádza sa v prílohe II k smernici o jednotnom európskom železničnom priestore⁹⁰, s výnimkou zariadení alebo vybavenia, ktoré sú potrebné na vykonávanie nedopravných činností;
- dd) „železničný podnik“ je akýkoľvek verejný alebo súkromný podnik uvedený v článku 3 ods. 1 bode 1 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore⁹¹;
- ee) „železničné koľajové vozidlo“ je ktorýkoľvek z týchto dopravných prostriedkov:
 - i) rušne a osobné železničné koľajové vozidlá vrátane dieselových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických osobných vlakov a osobných vozňov;
 - ii) nákladné vozne vrátane nízkopodlahových vozidiel určených pre celú sieť a vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov;
- ff) „príbrežná námorná doprava“ je preprava nákladu a cestujúcich po mori medzi prístavmi, ktoré sa zo zemepisného hľadiska nachádzajú v Európe, alebo medzi týmito prístavmi a prístavmi nachádzajúcimi sa v mimoeurópskych krajinách, ktorých pobrežie sa nachádza v uzatvorených moriach susediacich s Európou⁹²;
- gg) „malý a stredný podnik“ (MSP) je podnik, ktorý spĺňa podmienky stanovené v prílohe I k nariadeniu o skupinovej výnimke v odvetví dopravy;
- hh) „začatie prác“ je buď začiatok stavebných prác týkajúcich sa investície, alebo prvý právny záväzok objednať zariadenie alebo akýkoľvek iný záväzok, na základe ktorého je investícia nezvratná, podľa toho, čo nastane skôr. Nákup pozemku a prípravné práce, ako je získanie povolení a vypracovanie štúdií uskutočniteľnosti, sa za začatie prác nepovažujú. V prípade prevzatia je „začatie prác“ okamih nadobudnutia aktív priamo súvisiacich s nadobudnutou prevádzkarňou;

⁹⁰ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

⁹¹ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

⁹² Oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – „Rozvoj príbrežnej námornej dopravy v Európe: dynamická alternatíva v udržateľnom dopravnom reťazci – druhá dvojročná správa o pokroku“, KOM(1999) 317 v konečnom znení, 29.6.1999.

- ii) „udržateľná pozemná doprava“ je preprava tovaru alebo cestujúcich železničnou, vnútrozemskou vodnou alebo udržateľnou multimodálnou dopravou, pričom existuje alternatíva k tej istej doprave, ktorá by spôsobila vyššie externé náklady;
- jj) „udržateľná multimodálna doprava“ je preprava tovaru alebo cestujúcich aspoň dvoma rôznymi druhmi dopravy, pričom aspoň jedným z použitých druhov dopravy je železničná alebo vnútrozemská vodná doprava, alebo cestná doprava, ak je kombinovaná s príbrežnou námornou dopravou;
- kk) „telematické aplikácie“ sú ktorékoľvek z týchto aplikácií:
 - i) aplikácie v osobnej doprave, ako napríklad systémy, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, systémy rezervácie a platenia, manažmentu batožiny a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy;
 - ii) aplikácie v nákladnej doprave, ako napríklad informačné systémy (monitorovanie nákladu a vlakov v reálnom čase), systémy zriaďovania a rozmiestňovania, systémy rezervácie, platenia a fakturácie, manažmentu spojení s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvania elektronických sprievodných dokladov;
- ll) „prevádzkovateľ dopravy“ je akýkoľvek podnik prepravujúci cestujúcich a/alebo náklad v odvetviach železničnej, vnútrozemskej vodnej a/alebo multimodálnej dopravy;
- mm) „organizátor dopravy“ je akýkoľvek podnik, ktorý organizuje prepravu tovaru a vyberá si medzi rôznymi druhmi dopravy (ako sú logistické spoločnosti, zasielatelie, prevádzkovatelia multimodálnej dopravy);
- nn) „vozidlo na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu“ je loď vnútrozemskej plavby alebo železničné koľajové vozidlo.

2.3. Štruktúra usmernení

- 55. V kapitole 3 sa objasňuje, ktoré opatrenia v odvetví pozemnej dopravy sa nemusia notifikovať Komisii pred ich vykonaním.
- 56. V kapitole 4 sa stanovujú opatrenia, na ktoré sa vzťahujú tieto usmernenia podľa článku 93 zmluvy. V oddiele 4.1 sa stanovujú podmienky zlučiteľnosti, ktoré sa vo všeobecnosti uplatňujú na pomoc, ktorá je potrebná na koordináciu dopravy. V oddiele 4.2 sa stanovujú konkrétne podmienky zlučiteľnosti, ktoré sa vo všeobecnosti uplatňujú na rôzne druhy opatrení pomoci potrebné na koordináciu dopravy. V kapitole 5 sa objasňujú podmienky zlučiteľnosti, ktoré sa uplatňujú na opatrenia pomoci, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou. V kapitole 6 sa pripomínajú zásady uplatniteľné na finančné toky v rámci vertikálne integrovaných železničných podnikov.
- 57. V kapitole 7 sa stanovujú podmienky, za ktorých bude Komisia vyžadovať hodnotenie *ex post* v prípade schém notifikovaných podľa článku 93 zmluvy.
- 58. V kapitole 8 sa uvádzajú povinnosti týkajúce sa predkladania správ a monitorovania členských štátov poskytujúcich pomoc podľa článku 93 zmluvy.

59. Kapitoly 9 a 10 sa týkajú trvania platnosti týchto usmernení a harmonogramu ich revízie.

3. OPATRENIA, KTORÉ NEPODLIEHAJÚ NOTIFIKAČNEJ POVINNOSTI

60. Ak štátna intervencia spĺňa kritériá na to, aby sa považovala za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy⁹³, členské štáty ju v zásade musia notifikovať Komisii podľa článku 108 ods. 3 zmluvy.
61. Štátna pomoc v odvetví pozemnej dopravy nepodlieha notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy, ak spĺňa podmienky stanovené v nariadení o skupinovej výnimke prijatom Komisiou buď podľa článku 1 nariadenia Rady (EÚ) 2022/2586⁹⁴, alebo podľa článku 1 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1588⁹⁵.
62. V tejto súvislosti sa nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy vzťahuje na určité kategórie štátnej pomoci potrebnej na koordináciu dopravy v odvetví pozemnej dopravy. Ak sa takéto opatrenia poskytujú v súlade s platnými podmienkami zlučiteľnosti stanovenými v nariadení o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, nevedú k žiadnemu významnému narušeniu hospodárskej súťaže a obchodu, a preto sa považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 93 zmluvy a nepodliehajú notifikačnej povinnosti.
63. Okrem toho nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014⁹⁶ obsahuje ustanovenia, na základe ktorých by mohla byť pomoc v odvetví pozemnej dopravy vyňatá z notifikačnej povinnosti. Napríklad pomoc pre vnútrozemské prístavy môže byť predmetom skupinovej výnimky podľa článku 56c uvedeného nariadenia. Pokiaľ táto pomoc nie je primárne určená na plnenie potrieb koordinácie dopravy, ale na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, a poskytuje sa v súlade s uplatniteľnými podmienkami zlučiteľnosti stanovenými v nariadení (EÚ) č. 651/2014⁹⁷, takéto opatrenia pomoci sa považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, pretože nespôsobujú žiadne významné narušenie hospodárskej súťaže a obchodu.
64. Nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2831⁽⁹⁸⁾ sa uplatňuje aj na pozemnú dopravu. Podobne na náhrady pre podnik poskytujúci služby všeobecného hospodárskeho záujmu v odvetví pozemnej dopravy sa vzťahuje nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2832⁹⁹. Opatrenia, ktoré spĺňajú kritériá uvedených nariadení, sa považujú za opatrenia, ktoré nemajú žiadny vplyv

⁹³ Pokiaľ ide o pojem štátna pomoc, Komisia odkazuje na svoje oznámenie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, C/2016/2946 (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1). Ako sa uvádza v bode 211 uvedeného oznámenia, vplyv na obchod medzi členskými štátmi a narušenie hospodárskej súťaže je spravidla vylúčené, pokiaľ ide o výstavbu infraštruktúry v prípadoch, keď súčasne i) infraštruktúra zvyčajne nie je vystavená žiadnej priamej hospodárskej súťaži; ii) súkromné financovanie je v predmetnom odvetví a členskom štáte bezvýznamné a iii) infraštruktúra nie je navrhnutá tak, aby selektívne zvýhodňovala konkrétny podnik alebo odvetvie, ale predstavuje prínos pre celú spoločnosť.

⁹⁴ Nariadenie Rady (EÚ) 2022/2586 z 19. decembra 2022 o uplatňovaní článkov 93, 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie štátnej pomoci v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy (Ú. v. EÚ L 338, 30.12.2022, s. 35).

⁹⁵ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1588 z 13. júla 2015 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie horizontálnej štátnej pomoci (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 1).

⁹⁶ Pozri poznámku pod čiarou č. 67.

⁹⁷ Pozri poznámku pod čiarou č. 67.

⁹⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2831 z 13. decembra 2023 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L, 2023/2831, 15.12.2023, s. 1).

⁹⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2832 z 13. decembra 2023 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L, 2023/2832, 15.12.2023, s. 1).

na hospodársku súťaž a obchod na vnútornom trhu. Uvedené opatrenia *de minimis* nepodliehajú notifikačnej povinnosti, keďže sa považujú za opatrenia, ktoré nespĺňajú všetky kritériá článku 107 ods. 1 zmluvy.

4. POMOC POTREBNÁ NA KOORDINÁCIU DOPRAVY

4.1. Všeobecné podmienky zlučiteľnosti

65. V tomto oddiele sú uvedené všeobecné podmienky zlučiteľnosti uplatniteľné pre kategórie pomoci podrobne opísané v oddiele 4.2. Pri posudzovaní, či opatrenia pomoci v odvetví železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a udržateľnej multimodálnej dopravy sú potrebné na koordináciu dopravy podľa článku 93 zmluvy, Komisia bude analyzovať súlad so zásadami uvedenými v tomto oddiele (body 66 až 86). Podmienky stanovené v oddiele 4.2 pre každú konkrétnu kategóriu pomoci objasňujú niektoré všeobecné podmienky zlučiteľnosti uvedené v tomto oddiele, najmä v oddiele 4.1.1 Key compatibility conditions.

4.1.1. Kľúčové podmienky zlučiteľnosti

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

66. Pomoc musí prispievať k rozvoju odvetvia pozemnej dopravy smerom k udržateľnej pozemnej doprave a/alebo k dobudovaniu integrovaného trhu EÚ, na ktorom sú zabezpečené neprerušené dopravné toky tovaru a cestujúcich medzi vnútroštátnymi sieťami a druhmi dopravy, čím sa plnia potreby koordinácie dopravy.

Nevyhnutnosť pomoci

67. Pomoc musí byť potrebná na plnenie cieľa koordinácie dopravy identifikovaného v rámci konkrétneho opatrenia v súlade s bodom 66. Ide napríklad o prípad, keď je pomoc zameraná na konkrétne zlyhanie trhu (t. j. keď môže prispieť k zásadnému rozvoju odvetvia pozemnej dopravy, ktorý samotný trh nemôže zabezpečiť, napr. smerom k udržateľnej pozemnej doprave a/alebo smerom k integrovanému trhu EÚ, na ktorom sú zabezpečené neprerušené dopravné toky tovaru a cestujúcich medzi vnútroštátnymi sieťami a druhmi dopravy). Zlyhania trhu, ktoré ohrozujú prechod na udržateľné formy pozemnej dopravy, sa môžu vyskytnúť napríklad vtedy, ak existujú i) cenové rozdiely medzi rôznymi formami dopravy v dôsledku negatívnych externalít, ktoré sa nezohľadňujú; ii) ťažkosti, ktorým čelia účastníci trhu pri prístupe k trhovému financovaniu v dôsledku informačných asymetrií; iii) zlyhania koordinácie medzi účastníkmi trhu alebo vo všeobecnosti iv) investície, ktoré so sebou prinášajú pozitívne externality, ale nie sú pre potenciálneho príjemcu dostatočne ziskové.

Vhodnosť pomoci

68. Pomoc musí byť vhodná na splnenie identifikovaného cieľa koordinácie dopravy. Pomoc sa v zásade nepovažuje za vhodnú, ak rovnaký výsledok možno dosiahnuť menej rušivým nástrojom politiky (ako sú trhové alebo regulačné nástroje) alebo menej rušivou formou nástroja pomoci (ako sú záruky alebo vratné preddavky), než poskytnutím nenávratných nástrojov, ako sú priame granty.

Stimulačný účinok pomoci

69. Pomoc musí príjemcu motivovať k tomu, aby zmenil svoje správanie alebo sa zapojil do ďalšej hospodárskej činnosti, ktorú by nevykonával bez poskytnutia pomoci alebo ktorú by vykonával v menšej alebo odlišnej miere. K dokázaniu stimulačného účinku patrí identifikácia faktického a pravdepodobného kontrafaktuálneho scenára v prípade neposkytnutia pomoci¹⁰⁰.
70. Okrem toho, pokiaľ ide konkrétne o investičnú pomoc, pomoc nemá stimulačný účinok, ak sa začatie prác na projekte uskutoční pred podaním písomnej žiadosti príjemcu príslušným orgánom verejnej moci¹⁰¹. Keď príjemca začne vykonávať prácu na projekte pred podaním žiadosti o poskytnutie pomoci, žiadna pomoc poskytnutá na daný projekt sa nebude považovať za pomoc zlučiteľnú s vnútorným trhom. Pomoc poskytnutá na pokrytie nákladov na dodržiavanie noriem EÚ v zásade nemá žiadny stimulačný účinok. Vo všeobecnosti platí, že stimulačný účinok môže mať iba pomoc presahujúca rámec noriem EÚ. Ak bola príslušná norma EÚ už prijatá, ale ešte nenadobudla účinnosť, však môže mať pomoc stimulačný účinok vtedy, ak motivuje na uskutočnenie a dokončenie investície aspoň 12 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti normy, ak sa v oddieloch 4.2.2.1 až 4.2.2.5 neuvádza inak. S cieľom neodradiť členské štáty od stanovenia záväzných vnútroštátnych noriem, ktoré sú prísnejšie alebo ambicióznejšie ako zodpovedajúce normy EÚ, môžu mať opatrenia pomoci stimulačný účinok bez ohľadu na existenciu takýchto vnútroštátnych noriem. To isté platí o pomoci poskytnutej v prípade, že existujú záväzné vnútroštátne normy, ktoré boli prijaté vzhľadom na neexistenciu noriem EÚ.

Primeranosť pomoci

71. Výška pomoci na príjemcu by mala byť obmedzená na minimum potrebné na stimulovanie príjemcu, aby zrealizoval podporovaný projekt alebo činnosť. Toto minimum možno určiť ako percentuálny podiel oprávnených nákladov na podporovaný projekt alebo činnosť, ako sa uvádza v každej konkrétnej kategórii v oddiele 4.2. Hoci sa posúdenie proporcionality vo všeobecnosti vykonáva z hľadiska *ex ante*, vo výnimočných prípadoch, keď budúci vývoj nákladov a príjmov podlieha vysokému stupňu neistoty a existuje silná asymetria informácií, môže byť veľmi ťažké určiť potrebnú výšku štátnej pomoci výlučne na základe posúdenia *ex ante*; v takýchto prípadoch môžu členské štáty okrem kvantifikácie *ex ante* zaviesť mechanizmy *ex post*, ako je spätné vymáhanie alebo monitorovanie nákladov, aby sa zabezpečila primeranosť, a zároveň zachovať stimuly pre príjemcov na minimalizovanie ich nákladov a efektívnejší rozvoj podnikania v priebehu času.
72. Pokiaľ ide o investičnú pomoc, ak nie je pre konkrétne kategórie pomoci uvedené v oddiele 4.2.2 stanovené inak, pomoc sa považuje za primeranú, ak zodpovedá čistým dodatočným nákladom potrebným na splnenie cieľa opatrenia pomoci v porovnaní

¹⁰⁰ Daný scenár musí byť vierohodný, skutočný a musí sa týkať faktorov rozhodovania prevládajúcich v čase rozhodovania príjemcu pomoci v súvislosti s projektom. Členské štáty môžu vychádzať z úradných dokumentov vedenia, posúdení rizík, finančných správ, interných podnikateľských plánov, stanovísk odborníkov a iných štúdií týkajúcich sa projektu, ktorý sa posudzuje. Pri preukazovaní stimulačného účinku by členským štátom mohli pomôcť dokumenty obsahujúce informácie o prognózach dopytu, odhadoch nákladov, finančných prognózach, dokumenty, ktoré boli predložené investičnému výboru a ktoré prezentujú investičné/prevádzkové scenáre, alebo dokumenty poskytnuté finančným inštitúciám. Tieto dokumenty musia časovo zodpovedať rozhodovaciemu procesu, ktorý sa týka projektu alebo činnosti.

¹⁰¹ Žiadosť o poskytnutie pomoci môže mať rôzne formy, napríklad formu ponuky v rámci súťažného ponukového konania na poskytovanie subvencovanej činnosti. Každá žiadosť musí obsahovať aspoň meno žiadateľa, opis projektu alebo činnosti vrátane lokality a výšku pomoci potrebnej na jeho/jej vykonanie.

s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci (ďalej len „medzera vo financovaní“). Na výpočet medzery vo financovaní je potrebné vypočítať:

- a) odhadované príjmy a náklady vrátane investičnej, prevádzkovej a konečnej hodnoty projektu (ďalej len „faktický scenár“) a náklady alternatívneho projektu, ktorý by príjemca pomoci dôveryhodne zrealizoval v prípade neposkytnutia pomoci (ďalej len „kontrafaktuálny scenár“);
 - b) odhadované vážené priemerné kapitálové náklady príjemcu na diskontovanie budúcich peňažných tokov;
 - c) čistú súčasnú hodnotu v prípade faktického a kontrafaktuálneho scenára počas životnosti projektu.
73. Na základe prvkov uvedených v písmenách a) až c) je medzera vo financovaní rozdielom medzi čistou súčasnou hodnotou projektu v prípade faktického scenára a čistou súčasnou hodnotou projektu v prípade kontrafaktuálneho scenára počas životnosti projektu diskontovanou na úrovni vážených priemerných kapitálových nákladov. Všetky predpoklady a metodické rozhodnutia, na ktorých je založený výpočet medzery vo financovaní, musia byť vysvetlené a podložené. Pri analýze faktického aj kontrafaktuálneho scenára sa musí zohľadniť každé existujúce alebo plánované opatrenie štátnej pomoci, ako je prevádzková pomoc a/alebo iný druh príslušnej investičnej pomoci, ktorá má vplyv na analýzu medzery vo financovaní.
74. Príklad kontrafaktuálneho scenára môže predstavovať situáciu, keď príjemca nevykonáva činnosť alebo investíciu, prípadne pokračuje vo svojom podnikaní bez zmeny. Ak z dôkazov vyplýva, že toto je vierohodný kontrafaktuálny scenár, medzeru vo financovaní možno približne odhadnúť na základe negatívnej čistej súčasnej hodnoty projektu vo faktickom scenári bez pomoci počas celej dĺžky trvania projektu (a implicitne predpokladať, že čistá súčasná hodnota kontrafaktuálneho scenára je nulová)¹⁰².

Zabránenie neprípustným negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

75. Narušenie hospodárskej súťaže spojené s pomocou nesmie ohrozovať všeobecné záujmy EÚ¹⁰³. Pri posudzovaní toho, či sú negatívne vplyvy opatrenia na hospodársku súťaž

¹⁰² Ak neexistuje alternatívny projekt, Komisia overí, že výška pomoci nepresahuje minimum potrebné na to, aby bol podporovaný projekt dostatočne ziskový, napríklad tak, že umožní dosiahnuť vnútornú mieru návratnosti (IRR), ktorá zodpovedá špecifickej referenčnej hodnote alebo minimálnej miere návratnosti pre dané odvetvie alebo podnik. Na tento účel sa môže takisto použiť bežná miera návratnosti, ktorú príjemca vyžaduje v iných investičných projektoch podobného druhu, jeho celkové kapitálové náklady alebo miery návratnosti bežne zaznamenávané v príslušnom odvetví. Je potrebné vypočítať všetky relevantné očakávané náklady a prínosy počas celého času trvania projektu.¹⁰³ Hoci článok 93 zmluvy neobsahuje žiadne ustanovenie rovnocenné s článkom 107 ods. 3 písm. c) druhou vetou zmluvy, podľa ktorého pomoc možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom len za predpokladu, že nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, Súdny dvor Európskej únie už objasnil, že pri posudzovaní opatrenia pomoci podľa článku 93 zmluvy musí Komisia overiť, že pomoc neohrozuje všeobecné záujmy EÚ; pozri rozsudok z 12. októbra 1978, Komisia/Belgicko, 156/77, uvedený v poznámke od čiarou č. 30, bod 10.

¹⁰³ Hoci článok 93 zmluvy neobsahuje žiadne ustanovenie rovnocenné s článkom 107 ods. 3 písm. c) druhou vetou zmluvy, podľa ktorého pomoc možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom len za predpokladu, že nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, Súdny dvor Európskej únie už objasnil, že pri posudzovaní opatrenia pomoci podľa článku 93 zmluvy musí Komisia overiť, že pomoc neohrozuje všeobecné záujmy EÚ; pozri rozsudok z 12. októbra 1978, Komisia/Belgicko, 156/77, uvedený v poznámke od čiarou č. 30, bod 10.

a obchod obmedzené, môže Komisia zvážiť predvídateľný vplyv, ktorý môže mať opatrenie pomoci, najmä ak predstavuje pomoc *ad hoc*, na hospodársku súťaž medzi podnikmi pôsobiacimi na príslušnom trhu, resp. trhoch s dopravou, vrátane odberateľských trhov, a riziko vytvorenia nadmernej kapacity.

76. Komisia sa v zásade domnieva, že v prípade schém pomoci je menej pravdepodobné, že budú mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi, ako v prípade pomoci *ad hoc*. V každom prípade, s cieľom obmedziť akýkoľvek negatívny vplyv na hospodársku súťaž a obchod Komisia schváli schémy prevádzkovej pomoci na maximálne obdobie päť rokov a schémy investičnej pomoci na maximálne obdobie desať rokov¹⁰⁴. Ak chce členský štát predĺžiť schému pomoci aj po týchto obdobiach, mal by predložiť novú notifikáciu s cieľom umožniť Komisii, aby ju opätovne preskúmala na základe dosiahnutých výsledkov a v prípade vhodnosti povolila jej obnovenie.

4.1.2. Súlad s inými ustanoveniami práva EÚ

77. Štátnu pomoc nemožno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak pomoc alebo spôsoby jej poskytnutia, ktoré sú natoľko neoddeliteľne spojené s predmetom pomoci, že ich nemožno hodnotiť samostatne (vrátane spôsobu financovania, ak je neoddeliteľnou súčasťou opatrenia), predstavujú porušenie práva Únie¹⁰⁵. Môže ísť napríklad o prípad, keď má príjemca na získanie pomoci povinnosť mať ústredie v dotknutom členskom štáte alebo byť prevažne usadený v tomto členskom štáte, alebo ak má príjemca povinnosť využívať domáci tovar alebo domáce služby.

4.1.3. Kumulácia

78. Pomoc sa môže poskytnúť súbežne v rámci viacerých schém pomoci alebo kumulovane s pomocou *ad hoc* alebo *de minimis* pokrývajúcou tie isté oprávnené náklady, pokiaľ celková výška pomoci na tie isté oprávnené náklady nevedie k nadmernej kompenzácii alebo neprekračuje maximálnu výšku pomoci povolenú podľa týchto usmernení. Ak členský štát povolí kumulovanie pomoci v rámci jedného opatrenia s pomocou v rámci ďalších opatrení poskytnutých na tie isté oprávnené náklady, musí za každé opatrenie uviesť metódu použitú na zabezpečenie súladu s touto podmienkou.
79. Centrálne spravované financovanie z prostriedkov EÚ, ktoré nie je priamo ani nepriamo pod kontrolou členského štátu, nepredstavuje štátnu pomoc. Ak sa takéto financovanie z prostriedkov EÚ skombinuje so štátnou pomocou, členský štát musí zabezpečiť, aby celková výška verejného financovania poskytnutého v súvislosti s tými istými oprávnenými nákladmi nevedla k nadmernej náhrade.

4.1.4. Transparentnosť

80. Pomoc sa musí poskytnúť transparentným spôsobom.
81. Ak je pomoc poskytnutá v inej forme než vo forme grantu, výška pomoci sa musí vyjadriť ako ekvivalent hrubého grantu. Pomoc splatná v niekoľkých splátkach sa musí vypočítať v hodnote k termínu poskytnutia. Úrokovou sadzbou, ktorá sa má použiť na účely

¹⁰⁴ Znamená to, že pomoc by sa mohla poskytnúť v rámci schválených schém na maximálne obdobie päť rokov (v prípade schém prevádzkovej pomoci) alebo desať rokov (v prípade schém investičnej pomoci) od dátumu oznámenia rozhodnutia Komisie, ktorým sa pomoc vyhlásila za zlučiteľnú.

¹⁰⁵ Pozri rozsudky z 22. marca 1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, EU:C:1977:51, bod 14; z 15. júna 1993, Matra SA/Komisia, C-225/91, EU:C:1993:239, bod 41 a z 31. januára 2023, Komisia/Braesch a i., C-284/21, EU:C:2023:58, body 96 až 99.

diskontovania a na výpočet výšky pomoci pri zvýhodnenom úvere¹⁰⁶, je referenčná sadzba platná v čase poskytnutia, ako je stanovené v oznámení Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb¹⁰⁷.

82. Na zmiernenie negatívnych vplyvov pomoci prostredníctvom zabezpečenia prístupu konkurentov k príslušným informáciám o podporených činnostiach musí dotknutý členský štát v module transparentného prideľovania Komisie¹⁰⁸ alebo na súhrnnom webovom sídle štátnej pomoci na celoštátnej alebo regionálnej úrovni zabezpečiť uverejnenie týchto informácií:
- a) úplné znenie rozhodnutia o poskytnutí individuálnej pomoci alebo schválenej schémy pomoci a jej vykonávacích ustanovení alebo príslušný odkaz;
 - b) informácie o každom poskytnutí individuálnej pomoci presahujúcej 100 000 EUR s využitím štruktúry uvedenej v prílohe II k týmto usmerneniam¹⁰⁹.
83. Členské štáty musia zabezpečiť, aby ich súhrnné webové sídla venované štátnej pomoci, uvedené v bode 82, boli navrhnuté tak, aby poskytovali ľahký prístup k informáciám. Informácie musia uverejniť v nechránenom tabuľkovom formáte, ktorý umožňuje efektívne vyhľadávanie, extrahovanie, sťahovanie a jednoduché sprístupňovanie na internete, napríklad vo formáte CSV alebo XML. Prístup k webovému sídlu sa musí širokej verejnosti poskytnúť bez obmedzení vrátane predchádzajúcej registrácie používateľa.
84. V prípade schém vo forme daňového zvýhodnenia sa podmienky stanovené v bode 82 písm. b) budú považovať za splnené, ak členské štáty uverejnia požadované informácie o výškach individuálnej pomoci v týchto rozpätiach (v miliónoch EUR):

0,1 – 0,5,
0,5 – 1,
1 – 2,
2 – 5,
5 – 10,
10 – 30,
30 – 60,
60 – 100,
100 – 250 a
250 a viac.

85. Členské štáty musia informácie uvedené v bode 82 písm. b) uverejniť do šiestich mesiacov odo dňa poskytnutia pomoci alebo v prípade pomoci vo forme daňového

¹⁰⁶ Úver s úrokovou sadzbou nižšou, než je trhovú úrokovú sadzbu.

¹⁰⁷ Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.

¹⁰⁸ Verejné vyhľadávanie v databáze transparentnosti poskytovania štátnej pomoci, k dispozícii na adrese: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=sk>.

¹⁰⁹ Na základe odôvodnenej žiadosti členského štátu možno od tejto požiadavky upustiť v prípade, že by úplné podrobné zverejnenie ohrozilo hospodársku súťaž v nasledujúcich procesoch udeľovania pomoci, napríklad umožnením strategického predkladania ponúk.

zvýhodnenia do jedného roka odo dňa, keď sa musí predložiť daňové priznanie¹¹⁰. V prípade neoprávnenej pomoci, ktorá bola následne uznaná za zlučiteľnú, musia členské štáty uverejniť tieto informácie do šiestich mesiacov odo dňa rozhodnutia Komisie, ktorým vyhlásila pomoc za zlučiteľnú. Aby sa umožnilo presadzovanie pravidiel štátnej pomoci podľa zmluvy, informácie musia byť k dispozícii najmenej 10 rokov od dátumu poskytnutia pomoci.

86. Komisia na svojom webovom sídle zverejní odkazy na webové sídla štátnej pomoci uvedené v bode 82 písm. b).

4.2. Podmienky zlučiteľnosti v prípade konkrétnych kategórií pomoci na koordináciu dopravy

87. V tomto oddiele sa poskytujú objasnenia niektorých aspektov kľúčových podmienok zlučiteľnosti stanovených v oddiele 4.1.1 pre každý typ pomoci na koordináciu dopravy, na ktorý sa vzťahujú tieto usmernenia.

4.2.1. Prevádzková pomoc

4.2.1.1. Pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu

88. V týchto usmerneniach sa stanovujú pravidlá pomoci na zníženie externých nákladov na dopravu, ktorá sa môže poskytnúť prevádzkovateľom dopravy a/alebo organizátorom dopravy, ktorí sa rozhodnú pre udržateľné riešenia v pozemnej doprave.
89. Pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu môže byť zameraná na železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu a/alebo udržateľnú multimodálnu dopravu (t. j. dopravu, ktorá zahŕňa aspoň jeden úsek železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy alebo príbrežnej námornej dopravy).
90. Aby sa pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu musí spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v tomto oddiele a v oddiele 4.1.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

91. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu môže podporovať prechod na udržateľnú pozemnú dopravu, ak sa ňou riešia cenové rozdiely medzi rôznymi druhmi pozemnej dopravy a prispieva sa k presvedčeniu používateľov, aby si zvolili udržateľné druhy pozemnej dopravy. Cenové rozdiely vznikajú, ak v cene služby pozemnej dopravy nie sú dostatočne zohľadnené negatívne externality.

Nevyhnutnosť pomoci

92. V tejto fáze vývoja dopravného trhu nie sú v cene dopravných služieb dostatočne zohľadnené externé náklady na dopravu. Vedie to k tomu, že cena týchto služieb neodráža v plnej miere spoločenské náklady na základný druh dopravy. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa uvádza, že na poskytovanie spravodlivého a efektívneho stanovovania cien vo všetkých druhoch dopravy je potrebný komplexný súbor

¹¹⁰ Ak neexistuje žiadna formálna požiadavka na ročné vyhlásenie, na účely kódovania sa za dátum poskytnutia pomoci bude považovať 31. december roka, na ktorý bola pomoc poskytnutá.

opatrení¹¹¹. Takýmto stanovovaním cien by sa znečisťovatelia a používatelia prinútili prevziať plnú zodpovednosť za náklady, ktoré vytvárajú, a používatelom by to umožnilo prijímať rozhodnutia v súlade s tým, čo je pre spoločnosť najlepšie. V stratégii sa očakáva úplné zohľadňovanie externých nákladov v rámci EÚ až v roku 2050. Preto môže byť pomoc na zníženie takýchto externých nákladov pred týmto dátumom potrebná na splnenie cieľov Európskej zelenej dohody.

93. Služby udržiateľnej pozemnej dopravy často nie sú konkurencieschopné v porovnaní s alternatívami, ktoré spôsobujú väčšie znečistenie, ako napríklad služby výlučne cestnej dopravy. Pokiaľ cena konkurenčných služieb, ktoré spôsobujú väčšie znečistenie, nebude plne odrážať ich náklady pre spoločnosť, trh sám osebe pravdepodobne nezabezpečí takú úroveň zavádzania udržiateľných druhov pozemnej dopravy, ktorá by bola v súlade s cieľmi Európskej zelenej dohody. So zreteľom na všeobecné zásady uvedené v bode 67 sa Komisia domnieva, že v prípade negatívnych externalít spojených s konkurenčnými druhmi dopravy, ako je cestná a letecká doprava, je prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu potrebná na podporu prechodu na železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu a udržiateľnú multimodálnu dopravu.

Vhodnosť pomoci

94. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bode 68 sa Komisia domnieva, že pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu je vhodným nástrojom¹¹² na zachovanie alebo posilnenie prechodu na udržiateľné druhy pozemnej dopravy, ak sa ňou riešia cenové rozdiely medzi rôznymi druhmi dopravy, ktoré sú spôsobené negatívnymi externalitami, a prispieva sa k presvedčeniu používateľov, aby si zvolili udržiateľné druhy pozemnej dopravy.

Stimulačný účinok pomoci

95. Pomoc by mala stimulovať udržiavanie alebo posilnenie prechodu na udržiateľné druhy pozemnej dopravy v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 69. S cieľom dodržať tieto všeobecné zásady a zabezpečiť, aby pomoc viedla k zmene správania príjemcu a stimulovala prechod na iné druhy dopravy, by mali byť splnené tieto podmienky.
96. Po prvé, pomoc by sa mala poskytnúť len vtedy, ak je konkurenčný druh dopravy, ktorý spôsobuje väčšie znečistenie, komerčne životaschopnou alternatívou k druhu dopravy podporovanému z pomoci. Takáto životaschopnosť závisí od nákladov na prevádzku, dostupnosti a prístupnosti vhodných terminálov, sietí a spojení a iných faktorov, ako sú rozdiely v čase tranzitu. Komisia sa domnieva, že v prípade osobnej dopravy vždy existuje komerčne životaschopnejšia alternatíva železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, ktorá spôsobuje väčšie znečistenie. V odvetví nákladnej dopravy, kde

¹¹¹ Pozri bod 47 stratégie pre udržiateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 20.

¹¹² Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci, ktorá spĺňa potreby koordinácie dopravy, nevzniesla námietky proti pomoci vo forme priamych grantov {pozri okrem iných rozhodnutie Komisie z 21. mája 2024 vo veci SA.108800, Nemecko, *Support for rail freight transport (single wagon load and wagon group transport)* [Podpora železničnej nákladnej dopravy (preprava samostatnými vozňami a skupinou vozňov)]} (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku); rozhodnutie Komisie z 11. decembra 2023 vo veci SA.109142, Francúzsko, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku); a rozhodnutie Komisie z 30. mája 2023 vo veci SA.104156, Taliansko, *Sea Modal Shift incentive* (Stimul na prechod na námornú dopravu) (Ú. v. EÚ C 203, 9.6.2023, s. 16).

konkurencieschopnosť závisí od vzdialenosti prekonanej danou dopravou¹¹³, možno vo všeobecnosti predpokladať konkurovanie výlučne cestnej doprave:

- a) v prípadoch multimodálnej dopravy, kde vzdialenosť prekonaná druhom dopravy podporovaným z pomoci je nižšia ako:
 - i) 800 kilometrov v prípade železničnej dopravy;
 - ii) 375 kilometrov v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy;
 - iii) 750 kilometrov v prípade príbrežnej námornej dopravy a
 - b) v prípadoch unimodálnej dopravy, kde vzdialenosť prekonaná druhom dopravy podporovaným z pomoci je nižšia ako:
 - i) 350 kilometrov v prípade železničnej dopravy¹¹⁴;
 - ii) 375 kilometrov v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy.
97. V prípade operácií v odvetví nákladnej dopravy, ktoré presahujú vzdialenosti uvedené v bode 96, musí členský štát preukázať, že konkurenčný spôsob dopravy, ktorý spôsobuje väčšie znečistenie ako ten, ktorý je podporovaný z pomoci (napr. výlučne cestná doprava), je komerčne životaschopnou alternatívou k operáciám podporovaným z pomoci, ako aj určiť, pri akej vzdialenosti prestáva byť konkurenčný spôsob dopravy, ktorý spôsobuje väčšie znečistenie, konkurencieschopným z hľadiska nákladov, a preto nie je komerčne životaschopný pre daný druh podporovaných operácií.
98. Po druhé, pomoc sa v zásade nemôže poskytnúť na dopravu na trasách, ktoré zaviedli kapacitné obmedzenia, ktoré by zabránili zvýšeniu alebo udržaniu prechodu na iné druhy dopravy. Touto podmienkou sa má zabezpečiť, aby boli vyhliadky na udržanie alebo zvýšenie prechodu na iné druhy dopravy realistické. Ak má členský štát v úmysle podporiť dopravu na trasách so zavedenými kapacitnými obmedzeniami, členský štát bude musieť vysvetliť, aké ďalšie opatrenia sa prijímú na odstránenie alebo zníženie týchto obmedzení. V prípade schém pomoci to znamená, že členský štát sa musí zaviazat', že zabezpečí, aby sa pomoc neposkytla, ak existujú značné kapacitné obmedzenia, ktoré by ovplyvnili dopravu a v konečnom dôsledku zabránili udržaniu alebo posilneniu prechodu na udržateľnejší spôsob dopravy. Ak existujú skutočné alebo očakávané kapacitné obmedzenia, členský štát by mal zabezpečiť, aby sa zaviedli riešenia na odstránenie alebo zníženie týchto obmedzení, aby sa mohol dosiahnuť očakávaný prechod na iné druhy dopravy na základe pomoci.
99. Po tretie, železničné podniky a prevádzkovatelia vnútrozemskej vodnej a príbrežnej námornej dopravy musia zverejniť všetky relevantné informácie o prijatej pomoci¹¹⁵. Cieľom zverejnenia je zvýšiť informovanosť o dostupných opatreniach na zníženie rozdielov v konkurencieschopnosti medzi udržateľnými druhmi pozemnej dopravy a konkurenčnými alternatívami, ktoré spôsobujú väčšie znečistenie, a tým zvýšiť dopyt

¹¹³ Štúdia na podporu posúdenia vplyvu zmeny smernice o kombinovanej doprave [Ricardo a kol. (2023)].

¹¹⁴ Táto prahová hodnota sa neuplatňuje v prípade unimodálnej železničnej dopravy, ktorá je organizovaná ako preprava samostatnými vozňami, pretože takýto typ unimodálnej železničnej prepravy je menej ziskový ako výlučne cestná preprava bez ohľadu na prekonanú vzdialenosť, a to z dôvodu nákladov na zhromažďovanie a agregáciu vozňov rôznych zákazníkov.

¹¹⁵ Zahŕňajúce aspoň tieto informácie: orgán poskytujúci pomoc, dátum poskytnutia pomoci, prijaté výšky pomoci, obdobie a činnosti, na ktoré sa pomoc vzťahuje.

po udržateľných službách pozemnej dopravy, ktorý je potrebný na podnietenie prechodu na iné druhy dopravy.

100. Napokon s cieľom zabezpečiť, aby sa pomoc poskytovala len na skutočne poskytované udržateľné služby pozemnej dopravy, pomoc by sa mala poskytovať na základe skutočných jednotiek poskytovaných dopravných služieb¹¹⁶), a nie na základe paušálnej sumy.
101. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak členský štát dodržiava všeobecné zásady stanovené v bode 69, objasnené v bodoch 97 až 100.

Primeranosť

102. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 71 pomoc môže dosahovať maximálne 75 % oprávnených nákladov.
103. Oprávnené náklady sú tou časťou externých nákladov na dopravu, ktorým sa možno vyhnúť unimodálnym alebo multimodálnym využívaním železničnej a/alebo vnútrozemskej vodnej dopravy a/alebo využívaním príbrežnej námornej dopravy v kontexte udržateľnej multimodálnej dopravy v porovnaní s konkurenčnými druhmi dopravy, ktoré spôsobujú väčšie znečistenie (t. j. externé náklady na dopravu, ktorým sa možno vyhnúť)¹¹⁷. Ak existuje niekoľko konkurenčných možností, ktoré spôsobujú vyššie úrovne znečistenia, limit zodpovedá najvyššiemu rozdielu nákladov v rámci jednotlivých možností.
104. Členský štát musí poskytnúť transparentnú, odôvodnenú a kvantifikovanú komparatívnu porovnávaciu analýzu externých nákladov medzi podporovaným druhom dopravy (železničná, vnútrozemská vodná a/alebo udržateľná multimodálna doprava vrátane aspoň jedného úseku železničnej, vnútrozemskej vodnej alebo príbrežnej námornej dopravy) a alternatívnou konkurenčnou možnosťou, ktorá spôsobuje väčšie znečistenie. Členský štát by mal v zásade odkazovať na príručku Komisie o externých nákladoch na dopravu¹¹⁸ v zmenenom alebo nahradenom znení, s cieľom porovnať externé náklady v rôznych druhoch dopravy, pokiaľ nepredložia primerané dôkazy na odôvodnenie odlišnej metodiky odhadu skutočných externých nákladov. Použitá metodika a vykonané výpočty musia byť verejne dostupné.

Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

105. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy Únie neprimeraným narušením hospodárskej súťaže a obchodu, prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu sa musí poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 75 a 76.

¹¹⁶ Napríklad by sa mohla poskytovať na osobokilometre v prípade služieb osobnej dopravy alebo tonokilometre či vozidlokilometre v prípade služieb nákladnej dopravy alebo všeobecnejšie na jednotku produkcie dopravnej služby.

¹¹⁷ Členské štáty môžu použiť metodiku externých nákladov na pokrytie akýchkoľvek prevádzkových nákladov vrátane prevádzkových nákladov súvisiacich s využívaním infraštruktúry.

¹¹⁸ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. a kol., *Handbook on the external costs of transport* (Príručka o externých nákladoch na dopravu) – verzia z roku 2019 – 1.1, Úrad pre publikácie, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

106. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi než pomoc *ad hoc*.

4.2.1.2. Pomoc na zavedenie nových komerčných spojení

107. V týchto usmerneniach sa stanovujú osobitné pravidlá týkajúce sa pomoci na zavedenie:
- a) nových komerčných spojení železničnej nákladnej dopravy a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy železničných podnikov a/alebo organizátorov dopravy, ktorí zhromažďujú dopyt a organizujú pravidelnú nákladnú dopravu medzi dopravnými terminálmi;
 - b) nových komerčných spojení železničnej osobnej dopravy železničných podnikov prevádzkujúcich pravidelnú osobnú dopravu medzi dopravnými terminálmi, ktoré sa buď nachádzajú v rôznych členských štátoch (tzv. cezhraničná osobná železničná doprava), alebo sú od seba vzdialené viac ako 400 kilometrov (tzv. diaľková osobná železničná doprava).
108. Aby sa pomoc na zavedenie nových komerčných spojení mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, musí spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v tomto oddiele a v oddiele 4.1.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

109. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na zavedenie nových komerčných spojení môže podporiť prechod na udržateľnú pozemnú dopravu tým, že zabezpečí dostatok dopravných služieb prepájajúcich dopravné terminály. Vytvorenie nových komerčných spojení železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy, ako aj nových cezhraničných a/alebo diaľkových spojení železničnej osobnej dopravy je kľúčové pre rozvoj železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a nevyhnutné na umožnenie udržateľnej multimodálnej dopravy.

Nevyhnutnosť pomoci

110. Ciele stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu zahŕňajú aj rozvoj spojení železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy¹¹⁹. Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, plné využívanie železničnej dopravy brzdí absencia niektorých chýbajúcich kľúčových prepojení medzi dopravnými terminálmi¹²⁰, pričom sú potrebné opatrenia na zúročenie nevyužitého potenciálu vnútrozemskej vodnej dopravy¹²¹, a to najmä na to, aby sa európska sieť vnútrozemských vodných ciest čo najviac prepojila s inými druhmi dopravy¹²². Pokiaľ ide o osobnú dopravu, nevyužíva sa plný potenciál železničnej dopravy, najmä nie ako prostriedok diaľkovej a/alebo cezhraničnej dopravy, predovšetkým v nočných hodinách¹²³.

¹¹⁹ Pozri body 33 a 42 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 20.

¹²⁰ Pozri bod 43 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 20.

¹²¹ Pozri bod 44 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 20.

¹²² Pozri poznámku pod čiarou č. 25), bod 2.1.2.

¹²³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade s názvom *Akčný plán na podporu diaľkovej a cezhraničnej osobnej železničnej dopravy*, COM(2021) 810 final, 14.12.2021.

111. S cieľom ďalej rozvíjať spojenia železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy možno budú musieť členské štáty poskytnúť pomoc na podporu zavedenia nových komerčných spojení železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy, ako aj nových cezhraničných a/alebo diaľkových spojení železničnej osobnej dopravy. Je to preto, že samotné trhové sily nevedú vždy k tomu, že prevádzkovatelia dopravy a organizátori dopravy investujú do nových spojení železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, pretože tieto spojenia môžu byť náchylné na zlyhania koordinácie. Prevádzkovateľom môžu vzniknúť najmä značné fixné náklady na začatie nových spojení a tieto spojenia sa môžu stať ziskovými len vtedy, ak ich využíva dostatočný počet zákazníkov. Bez takéhoto minimálneho počtu zákazníkov by prevádzkovateľ nemohol v krátkodobom horizonte dosiahnuť dostatočné zisky na vyrovnanie prevádzkových strát vzniknutých v prvých rokoch prevádzky nového komerčného spojenia, a preto by ho nerozvíjal. Pomoc na zavedenie nových komerčných spojení môže zmenšiť vstupnú prekážku zavedenia nových spojení, a to znížením ročných prevádzkových strát, ktoré znášajú prevádzkovatelia dopravy a organizátori dopravy počas prvých rokov prevádzky nového spojenia.
112. So zreteľom na všeobecné zásady stanovené v bode 67 sa Komisia domnieva, že na plnenie potrieb koordinácie dopravy môže byť potrebná pomoc na zavedenie nových komerčných spojení železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy a/alebo nových cezhraničných a/alebo diaľkových spojení železničnej osobnej dopravy, ak sa účinne zameriava na toto zlyhanie trhu, pričom sa zohľadní akákoľvek iná politika a opatrenie, ktoré už boli zavedené na riešenie toho istého zlyhania trhu. V dôsledku toho musí členský štát preukázať, že v okamihu poskytnutia pomoci, dokonca aj so všetkou ostatnou podporou pre udržiavateľnú pozemnú dopravu, žiadny prevádzkovateľ neplánuje komerčne rozvíjať dané nové komerčné spojenie.

Vhodnosť pomoci

113. Dopyt po nových komerčných službách v prvých rokoch prevádzky nemusí byť dostatočný na zabezpečenie ziskovosti týchto služieb. Komisia sa preto v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 68 domnieva, že pomoc na zavedenie nových komerčných spojení je vhodným nástrojom¹²⁴ na podporu železničných podnikov a/alebo organizátorov dopravy, ktorí chcú investovať do nového spojenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy alebo do nových cezhraničných a/alebo diaľkových spojení železničnej osobnej dopravy. Pomoc sa však musí obmedziť na podporné operácie počas maximálne piatich rokov od zavedenia nového spojenia (t. j. odo dňa, keď príjemca začne prevádzkovať nové spojenie).

¹²⁴

Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky proti pomoci vo forme priamych grantov [pozri rozhodnutie Komisie z 5. októbra 2011 vo veci SA.31981, Holandsko, *Start-up aid to new combined transport services based on Twin hub railway network* (Počiatková pomoc na nové služby kombinovanej dopravy založených na železničnej sieti Twin hub railway network) (Ú. v. EÚ C 361, 10.12.2011, s. 1)]. Pokiaľ ide konkrétne o pomoc na zavedenie nových komerčných spojení, Komisia uznáva, že priame granty umožňujú železničným podnikom a organizátorom dopravy, ktorí chcú investovať do nového komerčného spojenia, znížiť ich počiatkové prevádzkové straty počas prvých rokov prevádzky nového komerčného spojenia, a tým zlepšiť ziskovosť týchto služieb. Z tohto dôvodu môžu byť v prípade pomoci na zavedenie nových komerčných spojení priame granty vhodné, aj keď sa vyplácajú vopred, a to za predpokladu, že sa platba vopred uskutočňuje pravidelne aspoň raz ročne (a nejde o jednorazovú platbu vopred pokrývajúcu celé obdobie, ktoré môže byť z pomoci financované).

Stimulačný účinok pomoci

114. Pomoc by mala motivovať prevádzkovateľov dopravy a/alebo organizátorov dopravy, aby zaviedli nové spojenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy alebo nové cezhraničné a/alebo diaľkové spojenia železničnej osobnej dopravy. Komisia sa domnieva, že pomoc na zavedenie nových spojení má stimulačný účinok, ak príjemca písomne požiadal o pomoc pred zavedením nových komerčných spojení. Načasovanie písomnej žiadosti o poskytnutie pomoci je cenným ukazovateľom pravdepodobného kontrafaktuálneho scenára v prípade neposkytnutia pomoci. Ak podnik nezačne prevádzkovať nové spojenie pred podaním žiadosti o poskytnutie pomoci, naznačuje to, že pravdepodobným kontrafaktuálnym scenárom bez poskytnutia pomoci by bola neexistencia nového spojenia, keďže tento podnik potrebuje pomoc na pokrytie počiatočných prevádzkových strát na zavedenie nového komerčného spojenia.
115. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak je dodržaný súlad so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 69, objasnenými v bode 114, a existujú dôkazy o očakávaných prevádzkových stratách.

Primeranosť

116. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 71 sa pomoc na zavedenie nových komerčných spojení považuje za primeranú, ak nepresahuje tento percentuálny podiel oprávnených nákladov: 80 % v prvom roku prevádzky nového komerčného spojenia, 70 % v druhom roku, 60 % v treťom roku, 50 % vo štvrtom roku a 40 % v piatom roku.
117. Oprávnené náklady sú prevádzkové straty vzniknuté v súvislosti s prevádzkou nového spojenia počas maximálne piatich rokov odo dňa, keď príjemca začne prevádzkovať príslušné spojenie. Prevádzkové straty znamenajú záporný rozdiel medzi príjmami a prevádzkovými nákladmi počas prvých rokov prevádzky nového pripojenia (maximálne päť rokov)¹²⁵.
118. Náklady priradené k novému komerčnému spojeniu môžu pokrývať všetky priame prevádzkové náklady, ktoré vznikli pri prevádzke nového komerčného spojenia, a primeraný príspevok na prevádzkové náklady spoločné pre nové komerčné spojenie aj pre ostatné činnosti. Príjmy, ktoré sa majú zohľadniť, musia zahŕňať celkové príjmy získané z nového komerčného spojenia.
119. Ak sa pomoc vypláti vopred, mali by byť splnené tieto dodatočné kumulatívne podmienky:
- a) prevádzkové straty sa musia odhadnúť *ex ante* na základe primeraných odhadov;
 - b) prevádzkové straty musia byť diskontované na ich hodnotu v čase poskytnutia;
 - c) členský štát musí zaviesť vhodný mechanizmus monitorovania a spätného vymáhania, aby sa zabezpečilo, že pomoc neprekročí povolenú intenzitu pomoci;
 - d) platby vopred sa nesmú vzťahovať na dlhšie obdobie ako jeden rok.

¹²⁵ Na objasnenie treba uviesť, že to môže zahŕňať aj prevádzkové náklady súvisiace so zavedením nového spojenia a pred jeho zavedením. Tieto náklady sa môžu zohľadniť pri kvantifikácii oprávnených nákladov súvisiacich s prvým rokom prevádzky nového komerčného spojenia.

Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

120. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy Únie neprímeraným narušením hospodárskej súťaže a obchodu, prevádzková pomoc na zavedenie nových komerčných spojení sa musí poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 75 a 76. Pomoc by sa okrem toho mala obmedziť na pokrytie nákladov, ktoré znáša príjemca počas maximálne piatich rokov od zavedenia nového komerčného spojenia.
121. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi než pomoc *ad hoc*.

4.2.2. Investičná pomoc

4.2.2.1. Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu zariadení unimodálnej a multimodálnej železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy

122. V týchto usmerneniach sa stanovujú osobitné pravidlá investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu (vrátane výmeny) zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy.
123. Aj v multimodálnej doprave sa využívajú zariadenia multimodálnej dopravy na kombinovanú cestnú a námornú dopravu. Tieto zariadenia, ak sa nachádzajú v námorných prístavoch, patria do rozsahu pôsobnosti týchto usmernení, ak majú aj spojenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, a preto sa považujú za zariadenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy¹²⁶.
124. Pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy musí zabezpečiť, aby: a) lokalitu bolo po prvýkrát možné využiť ako zariadenie podporujúce prechod na iné druhy dopravy (výstavba); b) existujúce zariadenie mohlo poskytovať väčší objem dopravy alebo sa stať príťažlivejším pre používateľov, napr. poskytovaním druhu dopravy, ktorý predtým neposkytovalo (modernizácia), alebo c) zariadenie, ktoré by inak bez pomoci čelilo poklesu činnosti, mohlo pokračovať v prevádzke (obnova).
125. Na to, aby sa pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy považovala za zlučiteľnú s vnútorným trhom, musí spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v tomto oddiele a v oddiele 4.1.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

126. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy môže podporiť prechod na udržateľnú pozemnú dopravu.

¹²⁶ Pozri vymedzenie pojmu „zariadenie železničnej a/alebo vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy“ v bode 54 písm. bb).

Z pomoci sa môžu podporovať investície do zariadení slúžiacich na účely železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy samostatne alebo v kombinácii s inými druhmi dopravy¹²⁷. Predpokladom riadneho fungovania železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy je širšia dostupnosť týchto zariadení alebo zvýšenie ich kapacity, kvality a/alebo efektívnosti. Okrem toho tieto zlepšenia nakoniec povedú k zníženiu nákladov dopravných a logistických spoločností pôsobiacich v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy a k vyššej kvalite služieb.

Nevyhnutnosť pomoci

127. V stratégii udržateľnej a inteligentnej mobility sa poukázalo na nedostatok prekládkovej infraštruktúry, a najmä vnútrozemských multimodálnych terminálov, a vyzvalo na investície do odstránenia medzier v multimodálnej infraštruktúre, čo by malo dostať najvyššiu prioritu¹²⁸. Pre hodnotový reťazec udržateľnej pozemnej dopravy má zásadný význam dostupnosť dostatočného množstva primeraných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy. Takéto zariadenia pomáhajú najmä rozvíjať multimodálnu dopravu s cieľom prepojiť všetky druhy dopravy prostredníctvom multimodálnych terminálov.
128. Na odomknutie úplného potenciálu udržateľnej pozemnej dopravy je zásadná pomoc na zariadenia slúžiace železničnej a vnútrozemskej vodnej doprave. Takáto pomoc môže prelomiť prepojenie medzi prechodom na iné druhy dopravy a dostupnosťou zariadení. Na jednej strane sú predpokladom akéhokoľvek nárastu využívania udržateľnej pozemnej dopravy vhodné zariadenia. Na strane druhej, keďže sa na tieto druhy dopravy presúva viac používateľov, na podporu tohto rastu sú potrebné ďalšie zariadenia. Bez pomoci však môžu byť stimuly pre súkromné subjekty, aby investovali do zariadení infraštruktúry, nedostatočné. Je to preto, že sa v nich nezohľadňujú prínosy obmedzenia externých nákladov vďaka prechodu na iné druhy dopravy, ktorý investícia umožnila. Okrem toho môže určitý čas trvať, kým sa počet a kvalita servisných zariadení prispôbiť zvýšenému dopytu po udržateľnej pozemnej doprave. Štátna podpora pre zariadenia môže preto prispieť k dosiahnutiu želaného prechodu na iné druhy dopravy efektívnejším a rýchlejšim spôsobom¹²⁹.
129. So zreteľom na všeobecné zásady uvedené v bode 67 sa Komisia domnieva, že pomoc na investície do zariadenia môže byť potrebná na plnenie potrieb koordinácie dopravy v prípade zlyhania trhu uvedeného v bodoch 127 a 128. Táto podpora je odôvodnená, ak sa bude pravdepodobne využívať nová kapacita, čím sa prispeje k zvýšeniu využívania udržateľnej pozemnej dopravy v porovnaní s konkurenčnými druhmi dopravy, ktoré spôsobujú väčšie znečistenie. Ide o prípad, keď členský štát na základe spoľahlivých predpovedí objemu dopravy zahrnutých do podnikateľského plánu *ex ante* preukáže, že potenciálny dopyt po kapacite, aspoň v strednodobom horizonte, presahuje súčasnú kombinovanú kapacitu podporovaného zariadenia a iných existujúcich alebo už

¹²⁷ Napriek nedostatku komplexných informácií o zariadeniach multimodálnej dopravy, železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy v EÚ existujú jasné náznaky nedostatku primeraných, dostupných a prístupných zariadení pre udržateľnú pozemnú dopravu. Potrebné sú najmä investície, pokiaľ ide o zariadenia železničnej dopravy a zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy a terminály multimodálnej nákladnej dopravy.

¹²⁸ Pozri bod 42 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 20.

¹²⁹ Vzhľadom na značný čas potrebný na výstavbu, modernizáciu alebo obnovu takýchto zariadení (od začiatku po dokončenie) môže byť pomoc potrebná na zabezpečenie toho, aby bola ich dostupnosť v súlade s rozširovaním udržateľnej pozemnej dopravy, najmä vzhľadom na naliehavosť cieľov Zelenej dohody a stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.

plánovaných zariadení, ktoré by mohli primerane slúžiť ako alternatíva pre akýkoľvek budúci dopyt po kapacite podporovaného zariadenia.

Vhodnosť pomoci

130. Rozvoju udržateľnej pozemnej dopravy bráni nedostatok zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy v EÚ. So zreteľom na všeobecné zásady stanovené v bode 68 sa preto Komisia domnieva, že investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu týchto zariadení je vhodným nástrojom¹³⁰ podporujúcim prechod na udržateľnejšiu pozemnú dopravu.

Stimulačný účinok pomoci

131. Pomoc by mala stimulovať výstavbu, modernizáciu alebo obnovu zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 69 a 70 a ak by podporovaný projekt v prípade neposkytnutia pomoci vykazoval medzeru vo financovaní.

Primeranosť

132. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 71 až 74 sa investičná pomoc na zariadenia železničnej dopravy, zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadenia železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy považuje za primeranú, ak výška pomoci nepresahuje nižšiu z hodnôt a) medzery vo financovaní projektu v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci a b) oprávnených nákladov na investíciu.
133. Na výpočet medzery vo financovaní je potrebné odlišiť dopravné činnosti financované v rámci projektu od nedopravných činností. Príslušné príjmy zahŕňajú nielen príjmy z dopravných činností financovaných v rámci projektu, ale aj prírastkové čisté prevádzkové zisky pochádzajúce z nedopravných činností spojených s týmito dopravnými činnosťami (ako je prenájom komerčných priestorov nachádzajúcich sa vo financovanom zariadení). Príslušné náklady zahŕňajú prevádzkové náklady aj investičné náklady súvisiace s dopravnými činnosťami financovanými v rámci projektu. Naopak, investičné náklady spojené s nedopravnými činnosťami by mali byť vylúčené. Okrem toho by sa pri odhade očakávaného dopytu po zariadení malo zohľadniť akékoľvek existujúce alebo plánované opatrenie štátnej pomoci, ako je prevádzková pomoc a/alebo iný druh investičnej pomoci, ktorý ovplyvňuje analýzu medzery vo financovaní.
134. Oprávnené náklady zahŕňajú investičné náklady do hmotných aktív (dlhodobých a hnutelných) a nehmotných aktív priamo súvisiacich s výstavbou, modernizáciou alebo obnovou príslušného zariadenia. Oprávnené náklady môžu zahŕňať:

¹³⁰ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri okrem iných rozhodnutie Komisie z 26. marca 2024 vo veci SA.109124, Poľsko, *RRF: Investment aid to intermodal transport facilities, equipment and rolling stocks* (Investičná pomoc na zariadenia intermodálnej dopravy a vybavenie na intermodálnu dopravu a železničné koľajové vozidlá) (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Komisie z 9. februára 2022 vo veci SA.64546, Slovensko, *Workshops for light maintenance of passenger trains* (Workshopy ľahkej údržby osobných vlakov) (Ú. v. EÚ C 169, 22.4.2022, s. 1)].

- a) povrchové úpravy (napríklad na účely skladovania), pevné zariadenia (napríklad sklady a mobilné zariadenie terminálu) (napríklad ramenové prekladače) nachádzajúce sa v zariadení na poskytovanie služieb súvisiacich s dopravou;
 - b) súvisiace prípravné štúdie, ako sú štúdie uskutočniteľnosti a topologické štúdie, a
 - c) náklady na plánovanie a inštaláciu.
135. V prípade schém pomoci by sa členské štáty mali zaviazat', že vykonajú analýzu medzery vo financovaní stanovenú v bodoch 71 až 74, ako sa objasňuje v bodoch 133 a 134, pri každom projekte podporovanom v rámci schémy. Na tento účel musia členské štáty vo svojej notifikácii akejkoľvek plánovanej schémy pomoci opísať aspoň kategórie podporovaných projektov, konkrétne schválené kategórie oprávnených nákladov [napríklad náklady na nákup hmotných (dlhodobých a hnuťelných) a nehmotných aktív], metodiku výpočtu medzery vo financovaní a uplatnené maximálne vážené priemerné kapitálové náklady.
136. V prípade pomoci *ad hoc* sa medzera vo financovaní určuje porovnaním ziskovosti projektu vo faktickom a v kontrafaktuálnom scenári podľa všeobecných zásad stanovených v bodoch 72 až 74, ako sa objasňuje v bode 133. Členské štáty musia predložiť výpočty a prognózy uvedené v bode 72 v podrobnom podnikateľskom pláne projektu.
137. Ak sa pomoc týka zariadení, ktoré členský štát vopred navrhne a identifikuje, posúdenie medzery vo financovaní sa nevyžaduje, ak sa výška pomoci určí na základe súťažného ponukového konania. V takýchto prípadoch sa Komisia domnieva, že výška pomoci zodpovedá minimálnej pomoci požadovanej potenciálnymi príjemcami, a preto sa pomoc považuje za primeranú, ak sú splnené tieto kumulatívne kritériá:
- a) ponukové konanie je súťažné, čo znamená, že je otvorené, jasné, transparentné a nediskriminačné¹³¹. Je založené na objektívnych kritériách, ktoré sú vymedzené vopred a v súlade s cieľom opatrenia a minimalizujú riziko strategického predkladania ponúk. Podmienky účasti uplatnené pri zoradení ponúk a napokon pri pridelení pomoci v súťažnom ponukovom konaní by mali vo všeobecnosti priamo alebo nepriamo spájať prínos k hlavným cieľom opatrenia s výškou pomoci, o ktorú žiadateľ žiada. Môže sa to vyjadriť napríklad ako pomoc na jednotku vytvorenej kapacity prekládky;
 - b) kritériá sa uverejnia v dostatočnom časovom predstihu pred lehotou na podanie žiadostí, aby sa umožnila efektívna hospodárska súťaž;
 - c) očakávaný počet uchádzačov je dostatočný na zabezpečenie efektívnej hospodárskej súťaže;
 - d) úpravy *ex post* výsledku ponukového konania (napríklad následné rokovania o výsledkoch ponuky) nie sú povolené, pretože by mohli oslabiť efektívnosť výsledku konania.

¹³¹ Žiadny uchádzač by nemal mať privilegované informácie alebo iné výhody, napríklad preto, že vopred rozvíjal alebo vlastní lokalitu zariadenia. V opačnom prípade musí členský štát sprístupniť takéto relevantné informácie všetkým potenciálnym uchádzačom.

Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

138. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy Únie neprímeraným narušením hospodárskej súťaže a obchodu, investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu zariadení železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy a železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy sa musí poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 75 a 76.
139. Okrem toho v prípade každého podporovaného dopravného zariadenia musí členský štát preukázať, že opatrenie pomoci zabezpečuje nediskriminačný, otvorený a transparentný prístup k zariadeniu pre všetkých používateľov, ktorí majú záujem, v súlade s odvetvovými právnymi predpismi vrátane smernice o jednotnom európskom železničnom priestore¹³².
140. Ak vlastní, prevádzkovateľ a očakávaný koncový používateľ podporovaného dopravného zariadenia sú súčasťou toho istého podniku alebo sú prepojenými podnikmi, ako sa stanovuje v prílohe I k nariadeniu o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, prevádzka zariadenia sa musí zadať na základe otvoreného, konkurenčného, transparentného a nediskriminačného postupu¹³³. Tým sa zabezpečí, aby prevádzkovateľ dostal mieru návratnosti v súlade s trhovými podmienkami a zmiernil sa akýkoľvek potenciálny konflikt záujmov.
141. Komisia sa domnieva, že schémy pomoci budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod ako pomoc *ad hoc*. Z tohto dôvodu Komisia vo svojom posúdení zohľadní tieto prvky:
- a) V prípade schém možno predpokladať, že neexistujú neprímerané negatívne vplyvy na hospodársku súťaž a obchod, ak sú splnené podmienky stanovené v bodoch 138 a 140. Okrem toho by sa členský štát mal pri notifikácii schémy zaviazat', že pred poskytnutím individuálnej pomoci pre zariadenie overí, či podporované zariadenie neprímerane nenasahuje hospodársku súťaž a obchod s existujúcimi a/alebo už plánovanými zariadeniami. Na tento účel sa členský štát musí zaviazat', že určí strednodobé vyhliadky využívania podporovaného zariadenia na základe spoľahlivých prognóz objemu dopravy zahrnutých do podnikateľského plánu *ex ante*. Členský štát by sa mal takisto zaviazat', že overí, či investícia nebude mať neprímeraný rušivý vplyv na využívanie existujúcich a/alebo už plánovaných zariadení, ktoré môžu primerane slúžiť ako alternatíva pre akýkoľvek budúci dopyt po kapacite podporovaného zariadenia.
 - b) V prípade pomoci *ad hoc* musí členský štát okrem splnenia podmienok stanovených v bodoch 138 až 140 takisto preukázať, že podporovaný nástroj neprímerane nenasahuje hospodársku súťaž a obchod s existujúcimi a/alebo už plánovanými zariadeniami. Na tento účel musí členský štát určiť strednodobé vyhliadky využívania podporovaného zariadenia na základe spoľahlivých prognóz objemu dopravy zahrnutých do podnikateľského plánu *ex ante*. Členský štát musí takisto preukázať, že investícia nebude mať neprímeraný rušivý vplyv na využívanie existujúcich a/alebo už plánovaných zariadení, ktoré môžu primerane slúžiť ako alternatíva pre akýkoľvek budúci dopyt po kapacite podporovaného zariadenia¹³⁴.

¹³² Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹³³ Do postupu sa môžu zapojiť podniky, ktoré predstavujú prepojené podniky.

¹³⁴ Tieto zariadenia by v každom prípade mali byť identifikované aj s cieľom posúdiť nevyhnutnosť pomoci (pozri bod 129).

Podporovaná investícia v zásade nemá neprimerané rušivé účinky, ak je očakávaný dopyt taký, že nové zariadenie neodkloní dopyt od existujúcich a/alebo už plánovaných zariadení. V každom prípade vzhľadom na rôznorodú štruktúru trhu v rôznych oblastiach, druhoch dopravy a zariadeniach Komisia v jednotlivých prípadoch posúdi, či by akékoľvek existujúce a/alebo už plánované zariadenie bolo neprimerane ovplyvnené. V tomto posúdení by Komisia mohla ako najrelevantnejšie kritériá zohľadniť mieru využitia neďalekých zariadení, druhy nákladu alebo cestujúcich, ktorí sa v týchto zariadeniach prepravujú, alebo železničné koľajové vozidlá, ktoré sa využívajú na prepravu v týchto zariadeniach, používanú technológiu a výhody konkrétnej geografickej polohy.

4.2.2.2. Pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu súkromných vlečiek

142. V týchto usmerneniach sa stanovujú osobitné pravidlá na podporu investícií do výstavby, modernizácie a/alebo obnovy (vrátane nahradenia) súkromných vlečiek.
143. Pomocou na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu súkromných vlečiek sa musí zabezpečiť: a) umožnenie prístupu do lokality prvýkrát priamo po železničnej koľaji (výstavba); b) umožnenie zväčšenia objemu železničnej dopravy prichádzajúcej do lokality alebo aby železničná doprava spôsobovala menej znečistenia vďaka elektrifikácii (modernizácii) vlečky, alebo c) zachovanie prevádzky súkromnej vlečky, ktorá by sa v prípade neposkytnutia pomoci prestala používať (obnova).
144. Aby sa pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu súkromných vlečiek musí spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v tomto oddiele a v oddiele 4.1.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

145. Súkromné vlečky zohrávajú kľúčovú úlohu v znižovaní potreby cestnej dopravy nákladu na prvom/poslednom úseku. Je to z toho dôvodu, že náklad prepravovaný udržateľnými druhmi pozemnej dopravy sa môže dostať do priemyselných objektov zákazníkov alebo z nich odísť len vtedy, ak je na prvom/poslednom úseku preložený na nákladné vozidlá (multimodálna preprava) alebo ak je objekt zákazníka priamo napojený na železničnú sieť.
146. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu súkromných vlečiek môže podporiť prechod na udržateľnú pozemnú dopravu. Môže tak urobiť poskytnutím stimulov pre hlavný úsek dopravy¹³⁵, aby sa uskutočnil železničnou dopravou, a umožnením vyhnúť sa externým nákladom na dopravu na prvom/poslednom úseku druhmi dopravy, ktoré spôsobujú väčšie znečistenie, presunutím dopravy z ciest na železnice.

Nevyhnutnosť pomoci

147. Súkromné vlečky sú nevyhnutné pre udržateľnú prepravu nákladu na prvom/poslednom úseku. Počet súkromných vlečiek v EÚ však vo všeobecnosti klesá¹³⁶. Bez dostatočných

¹³⁵ „Úsek“ je časť cesty obsluhovaná určitým druhom dopravy. Vymedzuje sa z hľadiska miesta pôvodu a miesta určenia obsluhovaného rovnakým dopravcom. „Hlavným úsekom“ je najdlhšia časť príslušnej cesty.

¹³⁶ Štúdia na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 42, oddiel 2.5.

stimulov pre podniky na znášanie nákladov a rizík spojených s výstavbou, modernizáciou a obnovou súkromných vlečiek bude tento pokles podľa očakávaní pokračovať. Rozhodnutie vybudovať súkromnú vlečku môže byť totiž ovplyvnené viacerými faktormi, ako je objem a druh prepravovaného nákladu, počet výrobných podnikov v regióne alebo úroveň rozvoja železničnej infraštruktúry. Komisia poznamenáva, že ktorýkoľvek z týchto faktorov môže odradiť podnik od investovania do výstavby, modernizácie a/alebo obnovy súkromných vlečiek.

148. Na doručovanie nákladu do priemyselných objektov a odosielanie tovaru z týchto objektov sa zvyčajne využívajú lacnejšie, ale menej udržateľné dopravné riešenia¹³⁷. So zreteľom na všeobecné zásady uvedené v bode 67 sa preto Komisia domnieva, že pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu súkromných vlečiek je potrebná na plnenie potrieb koordinácie dopravy.

Vhodnosť pomoci

149. Rozvoju železničnej dopravy bráni absencia dostatočných trhových stimulov pre podniky na znášanie nákladov a rizík spojených s výstavbou, modernizáciou a/alebo obnovou súkromných vlečiek. So zreteľom na všeobecné zásady uvedené v bode 68 sa preto Komisia domnieva, že investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu súkromných vlečiek je vhodným nástrojom¹³⁸ na urýchlenie prechodu na iné druhy dopravy pomocou spojení na prvom/poslednom úseku prostredníctvom súkromných vlečiek.

Stimulačný účinok pomoci

150. Pomoc by mala podporovať výstavbu, modernizáciu a/alebo obnovu súkromných vlečiek. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 69 a 70 a ak by podporovaný projekt v prípade neposkytnutia pomoci vykazoval medzeru vo financovaní.

Primeranosť

151. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 71 až 74 sa investičná pomoc na súkromné vlečky považuje za primeranú, ak výška pomoci nepresahuje nižšiu z týchto hodnôt: i) medzeru vo financovaní projektu v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom

¹³⁷ Pri rozhodovaní o investovaní do súkromnej vlečky musí podnik zvážiť, či chce na dopravu na prvom/poslednom úseku zo svojej lokality alebo do nej využívať cestnú nákladnú dopravu alebo železničnú dopravu prostredníctvom súkromnej vlečky. Cestná nákladná doprava je až do určitého rozsahu lacnejšia, pričom investície do cestných spojení realizujú a financujú orgány verejnej moci. Naproti tomu podniky znášajú väčšinu stavebných nákladov (často vrátane štúdie uskutočniteľnosti zohľadňujúcej topografiu) a financujú prevádzku a údržbu. Navyše investícia má dlhú životnosť, čo predstavuje dodatočné riziko, keďže sa môžu vyskytnúť udalosti mimo kontroly podniku, ktoré zabránia budúcemu používaniu súkromnej vlečky. Mohlo by to byť napríklad v prípade, že železničné podniky prestanú poskytovať príslušné nadväzujúce spojenia v oblasti, v ktorej sa podnik nachádza.

¹³⁸ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri rozhodnutie Komisie zo 17. decembra 2020 vo veci SA.58570, Nemecko, *Guidelines on the construction, extension, reactivation and replacement of railway sidings and related infrastructure* (Usmernenia pre výstavbu, rozširovanie, opätovnú aktiváciu a nahradenie železničných vlečiek a súvisiacej infraštruktúry) (Ú. v. EÚ C 25, 22.1.2021, s. 1)].

v prípade neposkytnutia pomoci¹³⁹ (pri ktorom sa v prípade neposkytnutia dôkazov o opaku predpokladá, že ide o cestnú dopravu) a ii) oprávnené náklady na investíciu.

152. Oprávnené náklady zahŕňajú investičné náklady do hmotných aktív (dlhodobých a hnutelných) a nehmotných aktív, ktoré priamo súvisia s výstavbou, modernizáciou a/alebo obnovou súkromnej vlečky s cieľom uviesť ju do prevádzky alebo ju udržať v prevádzke. Oprávnené náklady môžu zahŕňať súvisiace prípravné štúdie, ako sú štúdie uskutočniteľnosti a topologické štúdie, ako aj náklady na plánovanie a inštaláciu. Nakladacie/vykladacie platformy a vybavenie používané na nakladanie/vykládanie vlakov v lokalite vyhradeného používateľa (vyhradených používateľov) nemožno zahrnúť do oprávnených nákladov.
153. V prípade schém pomoci by sa členské štáty mali zaviazat', že vykonajú analýzu medzery vo financovaní stanovenú v bodoch 71 až 74 pri každom projekte podporovanom v rámci schémy. Na tento účel musia členské štáty vo svojej notifikácii akejkoľvek plánovanej schémy pomoci opísať aspoň kategórie podporovaných projektov, konkrétne schválené kategórie oprávnených nákladov [napríklad náklady na nákup hmotných (dlhodobých a hnutelných) a nehmotných aktív], metodiku výpočtu medzery vo financovaní a maximálne vážené priemerné kapitálové náklady, ktoré sa majú uplatniť.
154. V prípade pomoci *ad hoc*¹⁴⁰ musí členský štát v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 71 až 74 vždy: a) poskytnúť podrobnú kvantifikáciu medzery vo financovaní na projektovej úrovni podloženú internou dokumentáciou príjemcu, ktorá časovo zodpovedá rozhodovaciemu procesu, napríklad prezentácie predstavenstva alebo interné podnikateľské plány a b) uplatňovať primeraný mechanizmus monitorovania a spätného vymáhania s cieľom zabezpečiť, aby pomoc nepresiahla limity stanovené v bode 151.

Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

155. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy Únie neprimeraným narušením hospodárskej súťaže a obchodu, investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek sa musí poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 75 a 76.
156. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod ako pomoc *ad hoc*.
157. Vo výnimočných a riadne odôvodnených prípadoch môže Komisia konštatovať, že pomoc *ad hoc* pre súkromné vlečky nepredstavuje neprimerané narušenie hospodárskej súťaže a obchodu. V rámci odôvodnenia výnimočného prípadu musí členský štát poskytnúť aspoň:
- a) výpočty preukazujúce výrazne vyššie zníženie externých nákladov na jednotku pomoci prostredníctvom pomoci *ad hoc* ako v rámci schémy pomoci spolu

¹³⁹ Na účely analýzy medzery vo financovaní a odhadu jej výšky by sa malo zohľadniť akékoľvek existujúce alebo plánované opatrenie štátnej pomoci, ako je prevádzková pomoc a/alebo iné druhy investičnej pomoci.

¹⁴⁰ Vo výnimočných, riadne odôvodnených prípadoch, keď možno pomoc *ad hoc* na súkromnú vlečku považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s bodom 157.

s podrobným vysvetlením dôvodov takéhoto zníženia externých nákladov a poskytnutím zdrojov pre všetky podkladové údaje a predpoklady;

- b) dôkazy, podložené dokumentmi, ako sú štúdie a odvetvové správy, že konkrétne zlyhanie trhu ovplyvňuje zvoleného príjemcu, ale nemá žiadny vplyv na iné podniky v členskom štáte, alebo ich ovplyvňuje len v oveľa obmedzenejšej miere.

4.2.2.3. Pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu

- 158. V týchto usmerneniach sa stanovujú osobitné pravidlá pomoci na podporu investícií na nákup (nových alebo ojazdených) vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu s cieľom podporiť prechod na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu.
- 159. S cieľom zabezpečiť, aby sa pomoc poskytovala prevádzkovateľom, ktorí ju najviac potrebujú na etablovanie sa na trhu, pomoc v rámci tohto oddielu sa môže poskytnúť len novým účastníkom v odvetví železničnej dopravy¹⁴¹, železničným podnikom, ktoré sa považujú za MSP, MSP v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy a poskytovateľom prenájmu v odvetviach železničnej dopravy a/alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, pokiaľ sa považujú za MSP.
- 160. Pomoc sa musí poskytnúť vo forme verejnej záruky. Záruky sa môžu poskytovať priamo konečným príjemcom (t. j. subjektom uvedeným v bode 159) alebo úverovým inštitúciám a iným finančným inštitúciám ako finančným sprostredkovateľom (pokiaľ si príjemca ponecháva slobodnú voľbu finančného sprostredkovateľa). Finančný sprostredkovateľ musí byť schopný príslušnému členskému štátu preukázať, že používa mechanizmus, ktorým sa zaisťuje, aby výhody boli postúpené v čo najväčšom rozsahu konečným príjemcom vo forme vyšších objemov financovania, rizikovejších portfólií, menších požiadaviek na kolaterál alebo nižších úrokových sadzieb, než by to bolo bez takýchto verejných záruk.
- 161. Aby sa pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu musí spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v tomto oddiele a v oddiele 4.1.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

- 162. Ako už bolo uvedené v bodoch 21 a 32, odvetvie železničnej dopravy aj odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy trpia nízkou úrovňou investícií do vozidiel, čo brzdí úplný rozvoj týchto odvetví. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu môže podporovať prechod na udržateľnú pozemnú dopravu vďaka tomu, že poskytne MSP a novým účastníkom v odvetví železničnej dopravy cenovo dostupnejší prístup k financiam na nákup vozidiel.
- 163. Komisia bude naďalej posudzovať zlučiteľnosť investičnej pomoci na nákup ekologických vozidiel (železničné koľajové vozidlá a lode vnútrozemskej plavby) v zmysle *Usmernení Komisie o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022*¹⁴².

¹⁴¹ V záujme zrozumiteľnosti je potrebné uviesť, že noví účastníci v odvetví železničnej dopravy môžu byť oprávnení na pomoc na nákup železničných koľajových vozidiel, aj keď sa nepovažujú za MSP.

¹⁴² Pozri poznámku pod čiarou č. 71.

Nevyhnutnosť pomoci

164. S cieľom udržať konkurencieschopnosť železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy s inými druhmi dopravy, a tým podporiť prechod na udržateľné druhy pozemnej dopravy, je potrebné mať vhodné vozové parky a flotily. Prístup k financovaniu na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu je však v súčasnosti pre MSP hlavnou prekážkou vstupu na trh a/alebo rozšírenia na trhu v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a pre nových účastníkov v odvetví železničnej dopravy.
165. Pokiaľ ide o železničnú dopravu, obmedzenia schopnosti železničných podnikov nakupovať železničné koľajové vozidlá sú hlavne finančné, pričom najmä MSP nemusia mať prístup k úverom za konkurenčných podmienok¹⁴³. Je to preto, že MSP a noví účastníci čelia horším podmienkam financovania v porovnaní s podmienkami sprístupnenými etablovaným subjektom, ktoré využívajú svoje postavenie na trhu a, najmä ak sú vo verejnom vlastníctve, mohli by ľahšie preukázať svoju úverovú bonitu investorom a bankám. Podobne odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy je poznačené svojou obmedzenou finančnou kapacitou v dôsledku skutočnosti, že odvetvie pozostáva prevažne z MSP a rodinných podnikov, čo im sťažuje realizáciu nákladných investícií¹⁴⁴. V tejto súvislosti predstavujú významnú prekážku vstupu a/alebo rozšírenia na trhu vnútrozemskej vodnej dopravy zvyšujúce sa náklady na lode vnútrozemskej plavby¹⁴⁵, a to najmä vzhľadom na potrebu špecializovaných plavidiel pre rôzne druhy nákladu a trás¹⁴⁶.
166. So zreteľom na všeobecné zásady stanovené v bode 67 sa Komisia domnieva, že pomoc na nákup železničných koľajových vozidiel a plavidiel je nevyhnutná na plnenie potrieb koordinácie dopravy. Je to preto, lebo trh sám osebe nie je schopný zabezpečiť, aby MSP v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a noví účastníci v odvetví železničnej dopravy mali primeraný prístup k financovaniu nákupu vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu.

Vhodnosť pomoci

167. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 68 sa Komisia domnieva, že investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu v zásade môže byť vhodným nástrojom, ak má formu verejných záruk. Najvhodnejším nástrojom pomoci na obnovenie rovnakých podmienok medzi MSP a novými účastníkmi na jednej strane a veľkými etablovanými subjektmi na strane druhej, pokiaľ ide o prístup k financovaniu nákupu vozidiel, sú verejné záruky na úvery na obmedzené obdobie. Cieľom takýchto záruk je umožniť ich príjmom využívať úverové podmienky na trhu, ktoré sa viac podobajú tým, ktoré bežne využívajú etablované subjekty.
168. Komisia sa domnieva, že investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu vo forme verejných záruk je vhodná na pomoc MSP

¹⁴³ Štúdia na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 42, oddiel 4.3.2.

¹⁴⁴ Pozri poznámku pod čiarou č. 58.

¹⁴⁵ V dôsledku inflačných tendencií sa ceny ocele a ďalších materiálov potrebných na stavbu lodí v posledných rokoch výrazne zvýšili. Zdroj: Správa o pozorovaní trhu Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne [výročná správa za rok 2023, s. 109].

¹⁴⁶ Flotilu vnútrozemskej vodnej dopravy tvoria tri hlavné kategórie plavidiel v závislosti od typu prepravovaného nákladu: plavidlá na prepravu suchého nákladu, plavidlá na prepravu tekutého nákladu a remorkéry. Každá kategória zahŕňa rôzne druhy plavidiel v závislosti od triedy vodnej cesty a podmienok vodnej dopravy. Zdroj: Správa o pozorovaní trhu Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne; pozri poznámku pod čiarou č. 145.

a novým účastníkom v odvetví železničnej dopravy na financovanie vysokých nákladov na nákup vozidiel na železničnú alebo pre vnútrozemskú vodnú dopravu, ak sú splnené všeobecné zásady stanovené v bode 68, ako sa objasňuje v bode 167.

Stimulačný účinok pomoci

169. Pomoc by mala podporiť nákup nových alebo ojazdených vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 69 a 70.

Primeranosť

170. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 71 až 74 sa pomoc vo forme verejných záruk na nákup lodí vnútrozemskej plavby pre MSP a železničných koľajových vozidiel pre MSP a/alebo nových účastníkov v odvetví železničnej dopravy môže považovať za transparentnú a primeranú, ak sú splnené tieto kumulatívne podmienky:

- a) Záruka sa poskytuje na nové individuálne úvery na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu.
- b) Nominálna suma príslušného úveru nepresahuje oprávnené náklady na podporovaný nákup, ktoré zahŕňajú všetky náklady spojené s nákupom nových alebo použitých vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu vrátane ceny vozidla, nákladov na dodanie a nákladov na projektové štúdie, konzultácie alebo inžinierske práce za predpokladu, že sú spojené s investíciou a jej súčasťou.
- c) Krytie zárukou nepresahuje 90 % príslušného úveru.
- d) Záruka sa poskytuje za poplatok vo výške najmenej 50 bázičných bodov, ak je úverový rating členského štátu, ktorý poskytuje úver, rovný AAA-A. V opačnom prípade môžu členské štáty uplatniť nižší poplatok.
- e) Maximálne trvanie záruky je obmedzené na 15 rokov.

171. Pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu sa môže kumulovať s pomocou na interoperabilitu a/alebo s pomocou na technickú úpravu a modernizáciu, ak sú čisté dodatočné náklady na investície do interoperability a/alebo investície do technickej úpravy a modernizácie vylúčené z oprávnených nákladov stanovených v bode 170 písm. b). Čisté dodatočné náklady na investície do interoperability a/alebo technickej úpravy a modernizácie sa vypočítajú ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na plánovaný nákup vozidla s takýmito investíciami na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup v kontrafaktuálnom scenári, t. j. v prípade vozidla bez investícií do interoperability alebo bez technickej úpravy a modernizácie.

Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

172. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy Únie neprimeraným narušením hospodárskej súťaže a obchodu, investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu sa musí poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 75 a 76.

173. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi než pomoc *ad hoc*.
174. Keď sa pomoc týka nákupu železničných koľajových vozidiel používaných na poskytovanie služieb vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy, členské štáty by mali zabezpečiť, aby:
- a) železničné koľajové vozidlá financované z verejných zdrojov sa používali len na konkrétnych tratiach obsluhovaných v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo v konkrétnych regiónoch buď počas trvania zmluvy o službách vo verejnom záujme, alebo najmenej desať rokov (podľa toho, čo trvá dlhšie);
 - b) v prípade prevodu zmluvy o službách vo verejnom záujme na iného prevádzkovateľa sa železničné koľajové vozidlá financované z verejných zdrojov prevedú na nového prevádzkovateľa za trhovú cenu, pričom sa zohľadnia všetky verejné finančné prostriedky, ktoré odchádzajúci prevádzkovateľ získal na nákup týchto železničných koľajových vozidiel.

4.2.2.4. Pomoc na interoperabilitu

175. V týchto usmerneniach sa stanovujú osobitné pravidlá pomoci určenej na podporu investícií do technológií, ktorými sa zabezpečujú neprerušené dopravné toky tovaru a cestujúcich medzi vnútroštátnymi sieťami a druhmi dopravy (ďalej len „pomoc na interoperabilitu“).
176. Pomoc na interoperabilitu môže podporovať investície do hmotných a nehmotných aktív vrátane štúdií uskutočniteľnosti¹⁴⁷, ktoré prispievajú k neprerušným dopravným tokom (ďalej len „investície do interoperability“). Investície do interoperability môžu zahŕňať najmä tieto technológie a činnosti:
- a) Európsky systém riadenia vlakov (ETCS), budúci železničný mobilný komunikačný systém (FRMCS) a automatická prevádzka vlaku (ATO) v rámci Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), opísané v sekundárnych predpisoch Únie¹⁴⁸;

¹⁴⁷ Štúdie zamerané na posúdenie uskutočniteľnosti presunu na iné druhy dopravy alebo udržateľnej multimodálnej prepravy tovaru alebo cestujúcich na trasách, na ktorých podnik v súčasnosti využíva cestnú dopravu.

¹⁴⁸ ERTMS je jednotný európsky systém kontroly signalizácie a rýchlosti, ktorý zabezpečuje interoperabilitu vnútroštátnych železničných systémov, znižuje náklady na nákup a údržbu signalizačných systémov a zvyšuje rýchlosť vlakov, kapacitu infraštruktúry a úroveň bezpečnosti železničnej dopravy. Systém ERTMS tvorí Európsky systém riadenia vlakov (ETCS, t. j. systém signalizácie na stanovišti rušnovodiča, ktorý zahŕňa vlakový zabezpečovač), železničný mobilný rádiový systém (RMR), automatická prevádzka vlaku (ATO) a prevádzkové predpisy. Pozri vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návstenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 380). Systém RMR, ktorý sa v súčasnosti používa na železničnú prevádzku, konkrétne globálny systém mobilných komunikácií – železnice (GSM-R), je založený na špecifikáciách, ktoré boli dokončené pred 20 rokmi. Vzhľadom na technologické zastarávanie nie je pravdepodobné, že priemyselná podpora GSM-R bude zabezpečená aj po roku 2030. FRMCS nahradí systém GSM-R ako jedna zo základných súčastí ERTMS. Podporí digitalizáciu železníc a inováciu služieb. [Odkaz na príslušné sekundárne právne predpisy EÚ, ktorý sa vloží po ich prijatí.]

- b) digitálne automatické spriahanie (DAC) (¹⁴⁹);
 - c) prispôsobenie železničných koľajových vozidiel rôznym elektrickým systémom;
 - d) prispôsobenie železničných koľajových vozidiel rôznym rozchodom koľají;
 - e) prispôsobenie lodí vnútrozemskej plavby na obsluhu námorných prístavov;
 - f) prispôsobenie lodí vnútrozemskej plavby meniacim sa podmienkam splavnosti vrátane podmienok nízkeho vodného stavu;
 - g) automatizácia železničných koľajových vozidiel a lodí vnútrozemskej plavby;
 - h) prispôsobenie vozidiel na prepravu INJ;
 - i) kľúčové technológie na zavedenie riečnych informačných služieb (ďalej len „RIS“), ako je platforma riečnych informačných služieb (ďalej len „platforma RIS“)¹⁵⁰, elektronický mapový zobrazovací a informačný systém na vnútrozemskú navigáciu (Inland Electronic Chart Display and Information System, ďalej len „vnútrozemský systém ECDIS“), plavebné správy pre veliteľov lodí, vnútrozemský automatický identifikačný systém (ďalej len „vnútrozemský systém AIS“) a medzinárodné elektronické hlásenie (Electronic Reporting International – ERI);
 - j) telematické aplikácie a iný softvér, pokiaľ prispievajú k neprerušeným dopravným tokom, najmä k identifikácii, systémom sledovania a vysledovateľnosti v intermodálnej doprave a intermodálnym platformám na výmenu údajov.
177. Najmenej päť rokov po poskytnutí pomoci musia zmluvné dojednania o prevode alebo používaní aktív financovaných z pomoci na interoperabilitu za protihodnotu¹⁵¹ obsahovať ustanovenie, v ktorom sa uvádza, že investícia zabezpečujúca interoperabilitu dotknutého aktíva bola financovaná zo štátnej pomoci. Musia sa v nich uvádzať aj zodpovedajúce povinnosti uvedené v bode 193, ako aj výška pomoci.
178. Aby sa pomoc na interoperabilitu mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, musí spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v tomto oddiele a v oddiele 4.1.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

179. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na interoperabilitu môže podporovať prechod na udržateľnú pozemnú dopravu zabezpečovaním neprerušených dopravných tokov cestujúcich a tovaru medzi sieťami členských štátov a medzi rôznymi druhmi dopravy. Plynulé prepojenie dopravných sietí a druhov dopravy v celej EÚ umožňuje: a) aby železničná a vnútrozemská vodná doprava zvládala rast dopravy, ktorý sa ambiciózne predpokladá v stratégii pre udržateľnú

¹⁴⁹ DAC je interoperabilný komponent na samočinné spriahanie a rozspriahanie železničných koľajových vozidiel v nákladnom vlaku, a to fyzicky (napr. mechanické spojenie a vzduchové vedenie na brzdenie), ako aj digitálne (napr. elektrické napájanie a dátové spojenie). DAC je nástrojom na vytvorenie modernej a digitálnej európskej železničnej nákladnej dopravy. Vďaka automatizačným procesom má nielenže zvýšiť efektivitu, ale aj zabezpečiť dostatočné dodávky energie pre telematické aplikácie, ako aj bezpečnú dátovú komunikáciu v celom vlaku. [Odkaz na príslušné sekundárne právne predpisy EÚ, ktorý sa vloží po ich prijatí.]

¹⁵⁰ Článok 1 ods. 3 písm. hh) návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve, COM/2024/33 final, 26.1.2024.

¹⁵¹ Napríklad zmluvy o prenájme železničných koľajových vozidiel.

a inteligentnú mobilitu, a to optimalizáciou využívania obmedzenej kapacity infraštruktúry železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy; b) aby multimodálna doprava mohla skutočne konkurovať unimodálnym druhom dopravy, ktoré spôsobujú znečistenie, pretože umožňuje plynulú integráciu dopravných reťazcov a synergie medzi rôznymi druhmi dopravy z hľadiska infraštruktúry, informačných tokov a postupov a c) rast cezhraničnej dopravy.

Nevyhnutnosť pomoci

180. Komisia poznamenáva, že inštalácia a modernizácia systémov interoperability zohráva významnú úlohu pri rozvoji udržateľných druhov pozemnej dopravy. Je to však nákladný proces, ktorý prináša viac verejných prínosov v porovnaní so súkromnými prínosmi pre podniky, najmä v počiatočnej fáze zavádzania. Preto existuje len málo stimulov pre súkromné investície. Môže to byť najmä z dôvodu: a) rozsiahleho zavedenia, ktoré je potrebné predtým, ako sa prejaví prínosy určitých technológií (tzv. nevýhoda prvého hráča)¹⁵²; b) potreby súbežných investícií rôznych subjektov (napr. manažéra infraštruktúry a železničných podnikov), a to na cezhraničnej úrovni, a c) obmedzených súkromných prínosov vyplývajúcich z investície v porovnaní s verejnými prínosmi (napr. bezpečnosť).
181. So zreteľom na všeobecné zásady uvedené v bode 67 sa Komisia domnieva, že pomoc na interoperabilitu je potrebná na plnenie potrieb koordinácie dopravy. Je to preto, že samotný trh nie je schopný v dostatočnej miere zavádzať technológie, ktoré prispievajú k neprerušeným dopravným tokom¹⁵³.

Vhodnosť pomoci

182. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bode 68 sa Komisia domnieva, že pomoc na interoperabilitu môže byť v zásade vhodným nástrojom¹⁵⁴ na podporu technológií umožňujúcich neprerušovaný tok tovaru a/alebo cestujúcich medzi vnútroštátnymi sieťami a/alebo druhmi dopravy, najmä ak neexistujú regulačné opatrenia, ktorými by sa nariaďovalo zavedenie rovnakých technológií. Pomoc na interoperabilitu nie je vhodná, ak sú stanovené regulačné opatrenia, ktorými sa vyžaduje zavedenie rovnakých technológií v podobnom čase, ako sa plánujú dosiahnuť s použitím takejto pomoci.

¹⁵² Väčšinu technológií a činností uvedených v bode 176 charakterizuje skutočnosť, že ich prínosy možno v plnej miere dosiahnuť, len ak sa dosiahne kritickú úroveň synchronizovaného zavádzania. Z dôvodu vysokých počiatočných investičných nákladov sú priame náklady prevádzkovateľov v súčasnosti vyššie ako úspory dosiahnuté prechodom na tieto technológie.

¹⁵³ Štúdia na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 42, oddiel 4.5.4.

¹⁵⁴ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri okrem iných rozhodnutie Komisie z 26. mája 2023 vo veci SA.102707, Taliansko, *Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment* (Talianska schéma na podporu modernizácie železničných koľajových vozidiel s vybavením ERTMS) (Ú. v. EÚ C 266, 28.7.2023, s. 4) a rozhodnutie Komisie z 5. novembra 2019 vo veci SA.55451, Holandsko, *Support for ERTMS upgrade* (Podpora modernizácie ERTMS) (Ú. v. EÚ C 59, 21.2.2020, s. 1)]. Pomoc vo forme priamych grantov umožňuje príjmom znížiť svoje počiatočné investičné náklady (prototypové náklady, straty príjmov počas nevyužívania železničných koľajových vozidiel, samotné investície do interoperability), ktoré je za bežných trhových podmienok ťažké pokryť, najmä ak sa investícia stane ziskovou až po rozsiahlom zavedení týchto technológií, čo môže trvať dlhšie, ako je životnosť aktíva.

Stimulačný účinok pomoci

183. Pomoc by mala stimulovať investície do technológií, ktorými sa zabezpečujú neprerušené dopravné toky tovaru a cestujúcich medzi rôznymi vnútroštátnymi sieťami a rôznymi druhmi dopravy. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bodoch 69 a 70, aby mala pomoc na interoperabilitu stimulačný účinok, musia byť splnené tieto kumulatívne podmienky:
- a) príjemca požiadal o pomoc pred začatím prác na investičnom projekte;
 - b) práce na investičnom projekte by mali byť dokončené najneskôr jeden rok pred dátumom, keď sa podporená investícia stane povinnou na úrovni EÚ.
184. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 69 a 70, ako sa objasňuje v bode 183. Pomoc poskytnutá na pokrytie nákladov na dodržiavanie noriem EÚ v zásade nemá žiadny stimulačný účinok.

Primeranosť

185. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 74 až 71 pomoc možno v zásade považovať za primeranú, ak nepresahuje 50 % oprávnených nákladov.
186. Oprávnenými nákladmi sú:
- a) všetky náklady potrebné na realizáciu investícií do interoperability alebo príslušné doplnkové náklady; v závislosti od druhu investície môžu takéto náklady zahŕňať náklady na nákup a inštaláciu príslušnej technológie¹⁵⁵, náklady na riadenie projektu a náklady na dodanie¹⁵⁶;
 - b) náklady súvisiace so štúdiami, s testovaním a so schvaľovaním a s pilotnými a prototypovými inštaláciami a
 - c) náklady súvisiace s modernizáciou skôr nainštalovanej technológie.
187. Pokiaľ ide o investície do interoperability súvisiace s ERTMS, ako sú vymedzené v bode 176 písm. a), náklady súvisiace s integráciou funkcií Európskeho globálneho satelitného navigačného systému (EGNSS) v rámci ERTMS sú oprávnené na podporu. Náklady súvisiace so systémom GSM-R nie sú oprávnené na podporu.
188. Pokiaľ ide o investície do interoperability vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorých nákup sa plánuje, oprávnené náklady musia byť obmedzené na čisté dodatočné náklady na interoperabilitu¹⁵⁷. Vypočítajú sa ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na plánovaný nákup vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu s takýmito investíciami na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup toho istého alebo podobného vozidla bez investícií do interoperability v kontrafaktuálnom scenári na strane druhej.
189. Výnimočne sa pomoc na technológie uvedené v bode 176 písm. a) a b) môže považovať za primeranú, ak nepresahuje 80 % oprávnených nákladov. Dôvodom je, že tieto

¹⁵⁵ Príslušnú technológiu možno kúpiť novú alebo použitú.

¹⁵⁶ V záujme zrozumiteľnosti treba uviesť, že náklady na údržbu nie sú oprávnené na podporu.

¹⁵⁷ Za predpokladu, že sa na ne nevzťahuje už žiadna iná forma pomoci, najmä pomoc v zmysle oddielu 4.2.2.3.

technológie sú zvlášť poznačené problémami v oblasti koordinácie vo fáze zavádzania a prinášajú významné externé výhody, ktoré nemožno internalizovať.

190. V závislosti od konkrétnych charakteristík opatrenia môžu členské štáty takisto preukázať, a to na základe analýzy medzery vo financovaní v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 71 až 74, že sa vyžaduje vyššia intenzita pomoci. V takom prípade bude Komisia považovať pomoc za primeranú, ak je výška pomoci na príjemcu obmedzená na minimálnu sumu potrebnú na uskutočnenie investície (t. j. ak pomoc zodpovedá medzere vo financovaní potrebnej na splnenie cieľa opatrenia pomoci v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci). V každom prípade platí, že pomoc nemôže presiahnuť 100 % oprávnených nákladov.

Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

191. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy Únie neprimeraným narušením hospodárskej súťaže a obchodu, pomoc na interoperabilitu sa musí poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 75 a 76.
192. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod než pomoc *ad hoc*.
193. Okrem toho v prípade železničných koľajových vozidiel a lodí vnútrozemskej plavby musí príjemca pomoci, ako aj akýkoľvek následný vlastník alebo držiteľ železničného koľajového vozidla alebo lode vnútrozemskej plavby, ktorí majú prínos z podporovanej investície, viesť ich evidenciu v príslušnom vnútroštátnom registri ktoréhokoľvek členského štátu a/alebo v príslušnom európskom registri vozidiel počas piatich rokov od uskutočnenia investície.

4.2.2.5. Pomoc na technickú úpravu a modernizáciu

194. V týchto usmerneniach sa stanovujú osobitné pravidlá na podporu investícií do hmotných a nehmotných aktív na technickú úpravu alebo modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu.
195. Podporiť by sa mohli najmä tieto činnosti a technológie:
- a) dodatočná modernizácia a/alebo renovácia železničných koľajových vozidiel;
 - b) modernizácia a/alebo renovácia lodí vnútrozemskej plavby, napr. zlepšenie hydrodynamiky a efektívnosti;
 - c) modernizácia a/alebo renovácia vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu;
 - d) technická úprava lodí vnútrozemskej plavby na nové typy nákladu;
 - e) telematické aplikácie a iný softvér, na ktorý sa nevzťahuje oddiel 4.2.2.4 týchto usmernení, ako sú systémy poskytujúce informácie cestujúcim výlučne v rámci jedného druhu dopravy alebo digitálne rezervačné a platobné systémy, ktoré neprispievajú k neprerušným dopravným tokom;
 - f) logistické systémy, ako napríklad softvér na optimalizáciu nákladu;

- g) softvér na prognózu dopravy (odhadovaný čas odchodu/odhadovaný čas príchodu) a softvér na optimalizáciu trasy.

196. Najmenej päť rokov po poskytnutí pomoci musia zmluvné dojednania o prevode alebo používaní aktív financovaných z pomoci na technickú úpravu a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu za protihodnotu¹⁵⁸ obsahovať ustanovenie, v ktorom sa uvádza, že úprava alebo modernizácia dotknutého aktíva boli financované zo štátnej pomoci, pričom sa v nich musí uvádzať výška pomoci.
197. Na to, aby sa pomoc na technickú úpravu a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu považovala za zlučiteľnú s vnútorným trhom, musí spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v tomto oddiele a v oddiele 4.1.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

198. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na technickú úpravu a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu môže podporovať prechod na udržateľnú pozemnú dopravu. Technická úprava umožňuje prispôbiť udržateľnú pozemnú dopravu dopytu po nových druhoch služieb osobnej a nákladnej dopravy a rozvíjať ju v oblastiach, v ktorých má najväčší potenciál rastu, ako je napríklad doprava nadrozmerného, ťažkého alebo nebezpečného tovaru a nočná osobná doprava. Modernizácia zase zvyšuje úroveň bezpečnosti, ochrany, spoľahlivosti a kvality v udržateľnej pozemnej doprave. Technická úprava a modernizácia takisto prispievajú k optimálnemu nákladovo účinnému využívaniu existujúcich železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu.
199. Komisia bude naďalej posudzovať zlučiteľnosť investičnej pomoci na ekologické vozidlá (železničné koľajové vozidlá a lode vnútrozemskej plavby) v zmysle *Usmernení Komisie o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022*¹⁵⁹. Podobne sa tieto usmernenia nevzťahujú na investičnú pomoc na zníženie hluku v železničnej doprave, na ktorú sa ale vzťahujú *Usmernenia o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022* (s osobitnými pravidlami týkajúcimi sa pomoci v oblasti predchádzania znečisťovaniu alebo znižovania znečistenia inými emisiami ako emisiami skleníkových plynov).

Nevyhnutnosť pomoci

200. Technická úprava a modernizácia železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu umožňuje týmto produktom zachovať si najvyššiu úroveň hodnoty a užitočnosti. Tieto druhy investícií nielenže podporujú konkurencieschopnosť udržateľnej pozemnej dopravy, ale umožňujú aj rozvoj trhu s ojazdenými vozidlami, čím sa prispieva k podpore prechodu na udržateľné druhy pozemnej dopravy. Technická úprava a modernizácia môžu byť veľmi nákladné, pretože počas trvania intervencie sa železničné koľajové vozidlá, lode vnútrozemskej plavby a vybavenie na udržateľnú multimodálnu dopravu nemôžu používať, čo vedie k výraznému zníženiu príjmov. Okrem toho si niektoré typy investícií do technickej úpravy a modernizácie vyžadujú vývoj prototypu s cieľom preskúmať štrukturálne zmeny potrebné na zavedenie technológie v závislosti od typu vozidla alebo vybavenia na

¹⁵⁸ Napríklad zmluvy o prenájme železničných koľajových vozidiel.

¹⁵⁹ Pozri poznámku pod čiarou č. 71.

udržateľnú multimodálnu dopravu. Tieto náklady (náklady na prototyp a náklady na dodatočnú modernizáciu) často prevyšujú hodnotu dodatočne modernizovaného prvku¹⁶⁰.

201. So zreteľom na všeobecné zásady stanovené v bode 67 sa Komisia domnieva, že pomoc na technickú úpravu a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu môže byť potrebná na plnenie potrieb koordinácie dopravy, pokiaľ samotný trh neposkytuje dostatočnú úroveň investícií do technickej úpravy a modernizácie na podporu konkurencieschopnosti udržateľnej pozemnej dopravy.

Vhodnosť pomoci

202. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 68 sa Komisia domnieva, že investičná pomoc na technickú úpravu a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu v zásade môže byť vhodným nástrojom¹⁶¹. Takáto pomoc zabezpečuje primeranú úroveň investícií do technickej úpravy a modernizácie na podporu konkurencieschopnosti udržateľnej pozemnej dopravy, najmä ak neexistujú regulačné opatrenia, ktorými by sa nariaďovalo zavedenie rovnakých technológií. Pomoc na technickú úpravu a modernizáciu nie je vhodná na účely vykonávania regulačných opatrení, ktoré si vyžadujú zavedenie rovnakých technológií v podobnom čase, ako sa plánovalo dosiahnuť s použitím takejto pomoci.

Stimulačný účinok pomoci

203. Pomoc by mala stimulovať investície do technickej úpravy a modernizácie železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu. Na to, aby mala pomoc stimulačný účinok, nesmie financovať investície, ktoré sú potrebné na dosiahnutie súladu s normou EÚ, alebo musí financovať investície, ktoré umožnia dosiahnuť súlad s normou EÚ výrazne pred dátumom povinného nadobudnutia účinnosti normy na úrovni EÚ. V súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bodoch 69 a 70 pomoc má stimulačný účinok, ak sú splnené tieto kumulatívne podmienky:
- a) Prijemca požiadal o pomoc pred začatím prác na investičnom projekte.
 - b) Práce na investičnom projekte by mali byť dokončené najneskôr jeden rok pred dátumom, keď sa podporená investícia stane povinnou na úrovni EÚ.
204. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 69 a 70, ako sa objasňuje v bode 203.

¹⁶⁰ Štúdia na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 42, oddiel 3.5.

¹⁶¹ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri rozhodnutie Komisie z 1. júla 2021 vo veci SA.57137, Nemecko, *State aid scheme for modernisation of inland waterway fleet* (Schéma štátnej pomoci na modernizáciu flotily vnútrozemskej vodnej dopravy) (Ú. v. EÚ C 317, 6.8.2021, s. 1)]. Pomoc vo forme priamych grantov umožňuje príjemcom znížiť ich počiatočné investičné náklady (náklady na prototypy, straty príjmov počas nevyužívania železničných koľajových vozidiel, samotné investície do interoperability), ktoré je za bežných trhových podmienok ťažké pokryť.

Primeranosť

205. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 71 až 74 pomoc možno v zásade považovať za primeranú, ak nepresahuje 20 % oprávnených nákladov.
206. Oprávnenými nákladmi sú:
- a) všetky náklady potrebné na realizáciu oprávnených investícií do interoperability alebo príslušné doplnkové náklady; v závislosti od druhu investície môžu takéto náklady zahŕňať náklady potrebné na nákup a inštaláciu príslušnej technológie, náklady na riadenie projektu a náklady na dodanie¹⁶²;
 - b) náklady súvisiace so štúdiami, s testovaním a so schvaľovaním a s pilotnými a prototypovými inštaláciami a
 - c) náklady súvisiace s modernizáciou skôr nainštalovanej technológie.
207. V závislosti od konkrétnych vlastností opatrenia môžu členské štáty takisto preukázať, a to na základe analýzy medzery vo financovaní, ako sa stanovuje v bodoch 71 až 74, že sa vyžaduje vyššia intenzita pomoci. V takom prípade bude Komisia považovať pomoc za primeranú, ak je výška pomoci na príjemcu obmedzená na sumu potrebnú na uskutočnenie investície (t. j. ak pomoc zodpovedá medzere vo financovaní potrebnej na splnenie cieľa opatrenia pomoci v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci). V každom prípade platí, že pomoc nemôže presiahnuť 100 % oprávnených nákladov.
208. Pokiaľ ide o investície do technickej úpravy a modernizácie vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorých nákup sa plánuje, oprávnené náklady musia byť obmedzené na čisté dodatočné náklady na technickú úpravu a modernizáciu¹⁶³. Vypočítajú sa ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na plánovaný nákup vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu s takýmito investíciami na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup toho istého alebo podobného vozidla bez investícií do technickej úpravy a modernizácie v kontrafaktuálnom scenári na strane druhej.
- Zabránenie neprípustným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi
209. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy Únie neprimeraným narušením hospodárskej súťaže a obchodu, investičná pomoc na technickú úpravu a modernizáciu sa musí poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 75 a 76.
210. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž než pomoc *ad hoc*.

¹⁶² V záujme zrozumiteľnosti treba uviesť, že náklady na údržbu nie sú oprávnené na podporu.

¹⁶³ Za predpokladu, že sa na ne nevzťahuje už žiadna iná forma pomoci, najmä pomoc v zmysle oddielu 4.2.2.3.

5. POMOC, KTORÁ PREDSTAVUJE NÁHRADY ZA PLNENIE NIEKTORÝCH ZÁVÄZKOV SÚVISIACICH S VEREJNOPROSPEŠNOU SLUŽBOU V ODVETVÍ ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

5.1. Všeobecné ustanovenia

211. V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje zlučiteľnosť štátnej pomoci, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou. V tejto súvislosti sa v článku 14 zmluvy a v protokole č. 26 o službách všeobecného záujmu, ktorý tvorí prílohu k zmluve, stanovujú všeobecné zásady toho, ako členské štáty vymedzujú a poskytujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Podľa protokolu č. 26 zohrávajú národné, regionálne a miestne orgány zásadnú úlohu a majú široké diskrečné právomoci pri poskytovaní, obstarávaní a organizovaní služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré sú čo najviac prispôbené potrebám používateľov. Komisia môže spochybniť špecifikáciu záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme len v prípade zjavného pochybenia členského štátu pri výkone svojej diskrečnej právomoci¹⁶⁴. Právomoc členského štátu definovať službu všeobecného hospodárskeho záujmu však nie je neobmedzená a nemožno ju vykonávať svojvoľne iba preto, aby sa určitému odvetviu umožnilo vyhnúť sa uplatneniu pravidiel hospodárskej súťaže¹⁶⁵.
212. V oznámení o službách všeobecného hospodárskeho záujmu¹⁶⁶, ktoré sa takisto uplatňuje na odvetvie železničnej nákladnej dopravy, Komisia objasnila podmienky, za ktorých sa náhrada za službu vo verejnom záujme má považovať za štátnu pomoc.
213. Okrem toho sa nariadenie o uplatňovaní článkov 107 a 108 zmluvy na pomoc *de minimis* udeľovanú podnikom poskytujúcim služby všeobecného hospodárskeho záujmu¹⁶⁷ vzťahuje aj na odvetvie železničnej nákladnej dopravy. V nariadení Komisia stanovila podmienky, za ktorých sa malé sumy náhrad za služby vo verejnom záujme považujú za náhrady, ktoré neovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi a/ani nenarúšajú hospodársku súťaž, ani nehrozí, že by ju narušili. Za takých okolností náhrady nepatria do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy.
214. Ak chcú členské štáty stanoviť opatrenia, ktoré predstavujú náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou v odvetví železničnej nákladnej dopravy, ktoré nespĺňajú podmienky stanovené v rozsudku vo veci Altmark¹⁶⁸ a predstavujú štátnu pomoc, musia tieto opatrenia notifikovať Komisii v súlade s článkom 108 ods. 3 zmluvy.
215. V týchto usmerneniach sa stanovujú podmienky, za ktorých možno štátnu pomoc, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou v železničnej nákladnej doprave, považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 93 zmluvy¹⁶⁹. Hoci sa rámec pre služby všeobecného hospodárskeho

¹⁶⁴ Rozsudok z 29. novembra 2018, ARFEA/Európska komisia, T-720/16, EU:T:2018:853, bod 88; rozsudok z 24. novembra 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, bod 33.

¹⁶⁵ Rozsudok z 12. februára 2008, BUPA a i./Európska komisia, T-289/03, EU:T:2008:29, bod 168.

¹⁶⁶ Pozri poznámku pod čiarou č. 36.

¹⁶⁷ Pozri poznámku pod čiarou č. 99.

¹⁶⁸ Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Pozri bod 42 a nasl. oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri poznámku pod čiarou č. 36).

¹⁶⁹ Článok 93 zmluvy neobsahuje ustanovenie, ktoré je rovnocenné s článkom 106 ods. 2 druhou vetou zmluvy, podľa ktorého rozvoj obchodu nesmie byť ovplyvnený v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so záujmami EÚ. Súdny dvor už však objasnil, že pri posudzovaní opatrenia pomoci podľa článku 93

záujmu¹⁷⁰ nevzťahuje na odvetvie pozemnej dopravy, Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti zohľadní podmienky stanovené v oddieloch 2.2 až 2.10 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu¹⁷¹ prispôsobené špecifikám odvetvia železničnej nákladnej dopravy, ako sa uvádza v tejto kapitole.

5.2. Skutočné všeobecne prospešné služby

216. Pomoc sa musí poskytovať na skutočné a riadne definované služby všeobecného hospodárskeho záujmu. To znamená, že služby nákladnej dopravy možno považovať za služby všeobecného hospodárskeho záujmu len vtedy, ak príslušný členský štát stanoví, že existuje skutočná potreba takýchto služieb, ktorú trh vôbec alebo v dostatočnej miere neuspokojuje.
217. Pokiaľ ide o definíciu skutočnej služby všeobecného hospodárskeho záujmu, dotknutý členský štát musí preukázať, že služba železničnej nákladnej dopravy má osobitné charakteristiky v porovnaní s charakteristikami komerčných služieb, ak takéto služby na trhu existujú. V tejto súvislosti Komisia objasnila, že členské štáty nemôžu spájať osobitné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme so službami, ktoré už sú alebo môžu byť poskytované v uspokojivej miere a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje členský štát¹⁷².
218. Členské štáty by mali preukázať, že konkrétna služba je v záujme celej spoločnosti¹⁷³ a že riadne zvažili potrebu služieb vo verejnom záujme, a to prostredníctvom verejnej konzultácie alebo iných vhodných nástrojov, a zohľadnili tak záujmy používateľov a poskytovateľov¹⁷⁴. Podľa súdov EÚ skutočnosť, že členský štát nepreukáže, že tieto kritériá sú splnené (t. j. že rozsah záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme je nevyhnutný a primeraný vo vzťahu k skutočnej potrebe služby vo verejnom záujme) alebo že nie sú splnené, môže predstavovať zjavne nesprávne posúdenie, ktoré je Komisia povinná zohľadniť¹⁷⁵.
219. Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia pri kontrole toho, či je rozsah záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme potrebný a primeraný s ohľadom na skutočnú potrebu služby vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy, overí, či príslušný orgán súhrnne posúdil: i) potreby v oblasti dopravy založené na verejnom ciele, ktorý sleduje dotknutý členský štát (t. j. existencia skutočnej potreby služby vo verejnom záujme); ii) do akej miery by samotné trhové sily mohli uspokojiť tieto potreby (t. j. existencia zlyhania trhu) a iii) alternatívne opatrenia, ktoré by mohli uspokojiť rovnaké potreby a zároveň menej narúšali hospodársku súťaž a obchod.
220. Pri posudzovaní dopytu po doprave môžu príslušné orgány zohľadniť nielen existujúci, ale aj potenciálny dopyt používateľov (najmä ak tento očakávaný dopyt môže odôvodnene vyplývať zo sledovania politických cieľov, ako je podpora udržateľnej dopravnej prepojenosti alebo sociálnej súdržnosti). *Ex ante* posúdenie dopytu po službách

zmluvy Komisia musí overiť, že pomoc neohrozuje všeobecné záujmy EÚ; pozri rozsudok z 12. októbra 1978, Komisia/Belgicko, 156/77, uvedený v poznámke od čiarou č. 30, bod 10.

¹⁷⁰ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

¹⁷¹ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

¹⁷² Bod 13 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu; pozri poznámku pod čiarou č. 70.

¹⁷³ Pozri rozhodnutie Komisie z 24. novembra 2023 vo veci SA.32953, Taliansko, *State aid measures in favour of Trenitalia SpA* (Opatrenia štátnej pomoci v prospech spoločnosti Trenitalia SpA) (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), odôvodnenia 443 – 445.

¹⁷⁴ Bod 14 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu; pozri poznámku pod čiarou č. 70.

¹⁷⁵ Rozsudok z 1. marca 2017, Francúzsko/Komisia, T-366/13, EU:T:2017:135, bod 105.

verejnej dopravy sa môže vykonať rôznymi metódami, napríklad použitím historických údajov, reprezentatívnych prieskumov alebo verejných konzultácií s používateľmi s cieľom určiť ich očakávania od služieb vo verejnom záujme.

221. Súčasťou posúdenia trhovej ponuky by v zásade mali byť konzultácie s poskytovateľmi o ich záujme ponúkať príslušné služby prostredníctvom služieb s otvoreným prístupom a posúdenie ich výsledkov. S účastníkmi trhu možno napríklad konzultovať o povahe, objeme a frekvencii služieb, ktoré už poskytujú alebo plánujú poskytovať v dotknutej geografickej oblasti, alebo o výške taríf, ktoré uplatňujú alebo majú v úmysle uplatňovať. Ak účastník trhu poskytuje komerčné služby, prípadne sa očakáva alebo bolo oznámené začatie poskytovania týchto služieb v primerane krátkej lehote (napríklad v železničnej doprave, ak prevádzkovateľ informoval regulačný orgán a manažéra infraštruktúry o svojom zámere začať poskytovať službu podľa článku 38 ods. 4 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore¹⁷⁶), príslušné orgány by ich mali zohľadniť pri špecifikovaní rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pokiaľ neexistujú objektívne dôvody, aby tak neurobili. Aby sa zabránilo vytlačeniu komerčnej ponuky, služby, v prípade ktorých nie je preukázané zlyhanie trhu, nemôžu patriť do rozsahu záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme.
222. Pri zvažovaní toho, či záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v zmluve o službách vo verejnom záujme čo najmenej narúšajú hospodársku súťaž a obchod, príslušný orgán by mal zohľadniť alternatívne opatrenia v súlade s právom EÚ. Ak je napríklad hlavným cieľom verejného záujmu, ktorý opatrenie sleduje, zníženie vplyvu nákladnej dopravy na životné prostredie (napr. preto, lebo trhy, na ktoré sa opatrenie vzťahuje, už využívajú druhy dopravy, ktoré spôsobujú väčšie znečistenie), príslušný orgán by mal vysvetliť, prečo rovnaký výsledok nemožno dosiahnuť menej rušivými opatreniami na koordináciu dopravy (napr. vo forme investícií a/alebo schém prevádzkovej pomoci).

5.3. Potreba poverovacieho aktu s uvedenými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a metódami výpočtu náhrad

223. Poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu musí byť poverený príslušný podnik jedným alebo viacerými aktmi, ktorých formu môže upraviť každý členský štát¹⁷⁷.
224. V poverovacom akte (poverovacích aktoch) by mali byť uvedené najmä tieto informácie: a) obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme; b) dotknutý podnik a územie; c) povaha akýchkoľvek výhradných alebo osobitných práv priznaných podniku orgánom poskytujúcim pomoc; d) opis mechanizmu náhrad a parametre na výpočet, sledovanie a prehodnocovanie náhrad a e) opatrenia na zabránenie vzniku nadmerných náhrad a na vrátenie akýchkoľvek nadmerných náhrad.

5.4. Trvanie obdobia poverenia

225. Trvanie obdobia poverenia by malo byť obmedzené na 15 rokov. Ak však najvýznamnejšie aktíva potrebné na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu predstavujú železničné koľajové vozidlá, ktoré boli úplne alebo čiastočne

¹⁷⁶ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹⁷⁷ Pojem „členský štát“ zahŕňa ústredné, regionálne a miestne orgány uvedeného členského štátu.

financované z verejných zdrojov, trvanie obdobia poverenia by nemalo presiahnuť desať rokov¹⁷⁸.

5.5. Súlad so smernicou o jednotnom európskom železničnom priestore a smernicou o transparentnosti

226. Pomoc, ktorá predstavuje náhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy, sa považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 93 zmluvy len vtedy, ak je v súlade s príslušnými ustanoveniami smernice o jednotnom európskom železničnom priestore¹⁷⁹, prípadne smernice Komisie 2006/111/ES (ďalej len „smernica o transparentnosti“)¹⁸⁰.
227. Pomoc, ktorá nie je v súlade s príslušnými ustanoveniami uvedených smerníc, ako sa uvádza v oddiele 6, sa považuje za pomoc, ktorá ovplyvňuje rozvoj obchodu v rozsahu, ktorý by ohrozil všeobecné záujmy EÚ.

5.6. Súlad s pravidlami verejného obstarávania EÚ

228. Pomoc, ktorá predstavuje náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy, sa považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 93 zmluvy len vtedy, ak zodpovedný orgán pri zverení poskytovania služby danému podniku prostredníctvom zmlúv o službách vo verejnom záujme¹⁸¹ alebo koncesných zmlúv¹⁸² dodržal platné pravidlá EÚ v oblasti verejného obstarávania alebo ak sa zaviazal k ich dodržiavaniu. Zahŕňa to všetky požiadavky týkajúce sa transparentnosti, rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie vyplývajúce priamo zo zmluvy alebo prípadne zo sekundárneho práva EÚ.
229. Pomoc, ktorá nie je v súlade s týmito pravidlami a požiadavkami, sa považuje za pomoc, ktorá ovplyvňuje rozvoj obchodu v rozsahu, ktorý by ohrozil všeobecné záujmy EÚ.

¹⁷⁸ Na konci obdobia poverenia môže prevádzkovateľ previesť tieto železničné koľajové vozidlá na prichádzajúceho prevádzkovateľa alebo na príslušný orgán za predpokladu, že prevod je za trhovú cenu a zohľadňujú sa všetky verejné finančné prostriedky poskytnuté na nákup týchto železničných koľajových vozidiel (pozri bod 234).

¹⁷⁹ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹⁸⁰ Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

¹⁸¹ V článku 2 ods. 1 bodoch 1, 2 a 5 smernice 2014/25/EÚ Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243) sa „zákazky na poskytnutie služieb (zákazky na služby)“ vymedzujú ako odplatné zmluvy uzavreté písomne medzi jedným alebo viacerými obstarávateľmi vykonávajúcimi činnosti uvedené v článkoch 8 až 14 smernice a jedným alebo viacerými hospodárskymi subjektmi, ktorých predmetom je poskytovanie služieb. Ak sú do týchto zmlúv zapojení „verejní obstarávatelia“ v zmysle článku 2 ods. 1 bodu 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65), ktorí nevykonávajú činnosti uvedené v článkoch 8 až 14 smernice 2014/25/EÚ, považujú sa za „verejné zákazky na poskytnutie služieb“ (verejné zákazky na služby) v súlade s článkom 2 ods. 1 bodmi 6 a 9 smernice 2014/24/EÚ.

¹⁸² V článku 5 ods. 1 písm. b) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesíí (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1) sa „koncesia na služby“ vymedzuje ako „odplatná zmluva uzavretá písomne, prostredníctvom ktorej jeden alebo viacerí verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia poverujú poskytovaním a riadením iných služieb, ako je uskutočnenie stavebných prác uvedené v písmene a), jeden alebo viaceré hospodárske subjekty, pričom jej protiplnením je buď len právo na využívanie služieb, ktoré sú predmetom zmluvy, alebo toto právo spolu s peňažným plnením“.

5.7. Nediskriminácia

230. Ak orgán poverí poskytovaním tej istej služby všeobecného hospodárskeho záujmu viacero podnikov, náhrada by sa v prípade každého podniku mala vypočítavať na základe tej istej metódy.

5.8. Výška náhrad

231. Výška náhrad nesmie presahovať sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk.
232. V tejto súvislosti Komisia uplatní kritériá stanovené v bodoch 21 až 50 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu¹⁸³ podľa týchto objasnení.
233. Po prvé, čisté náklady, ktoré sú potrebné alebo sa očakáva, že budú potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, možno určiť buď na základe metodiky čistých nákladov, ktorým sa možno vyhnúť, ako sa uvádza v bodoch 25 až 27 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu¹⁸⁴, alebo na základe metodiky alokácie nákladov, ako sa uvádza v bodoch 28 až 31 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu¹⁸⁵.
234. Po druhé, pokiaľ ide o nákup železničných koľajových vozidiel používaných na poskytovanie služieb vo verejnom záujme, členské štáty by mali zabezpečiť splnenie týchto kumulatívnych podmienok:
- a) štátna pomoc, ktorá už bola získaná a schválená, najmä podľa týchto usmernení (podľa oddielu 4.2.2.3), v súvislosti so železničnými koľajovými vozidlami, ktoré sa použijú na poskytovanie služieb vo verejnom záujme, sa zohľadňuje pri výpočte náhrad za služby vo verejnom záujme;
 - b) v prípade prevodu železničných koľajových vozidiel používaných na poskytovanie služieb vo verejnom záujme po skončení zmluvy na prichádzajúceho prevádzkovateľa alebo na príslušný orgán, prevod by sa mal uskutočniť za trhovú cenu a mali by sa v ňom zohľadňovať všetky verejné finančné prostriedky získané na nákup týchto železničných koľajových vozidiel.

5.9. Ďalšie požiadavky, ktoré môžu byť potrebné na zabezpečenie toho, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ

235. Komisia môže požadovať splnenie podmienok alebo požiadať členské štáty o záväzky za výnimočných okolností, ak požiadavky uvedené v predchádzajúcom texte nie sú dostatočné na riešenie závažných narušení hospodárskej súťaže na vnútornom trhu a pomoc by mohla ovplyvniť obchod spôsobom, ktorý by ohrozil všeobecné záujmy EÚ. V tejto súvislosti Komisia uplatní kritériá stanovené v bodoch 51 až 59 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu¹⁸⁶ s potrebnými úpravami.
236. Komisia konštatuje, že zlyhania trhu zistené členskými štátmi (napr. pri preprave samostatnými vozňami) by mohli mať miestny alebo regionálny rozmer. Komisia preto dôkladne posúdi, či je geografický rozsah každej zmluvy o službách vo verejnom záujme

¹⁸³ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

¹⁸⁴ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

¹⁸⁵ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

¹⁸⁶ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

riadne odôvodnený. V tejto súvislosti Komisia v zásade nepovažuje zmluvu o službách vo verejnom záujme vzťahujúcu sa na celé územie alebo železničnú sieť členského štátu za primeraný spôsob riešenia potenciálneho zlyhania trhu, a to vzhľadom na možné narušenie hospodárskej súťaže, ktoré môže vyplývať zo zadania takejto zmluvy.

5.10. Transparentnosť

237. V prípade náhrad za služby všeobecného hospodárskeho záujmu patriace do rozsahu pôsobnosti tohto oznámenia musí dotknutý členský štát uverejniť na internete alebo iným vhodným spôsobom tieto informácie: a) výsledky verejnej konzultácie alebo iné vhodné nástroje uvedené v bode 218; b) obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme; c) príslušný podnik a prípadne príslušné územie a d) ročné výšky pomoci poskytovanej podniku.

5.11. Podmienky a záväzky pripojené k rozhodnutiam Komisie

238. Podľa článku 9 ods. 4 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589¹⁸⁷ môže Komisia ku kladnému rozhodnutiu pripojiť podmienky, podľa ktorých sa pomoc môže pokladať za zlučiteľnú so spoločným trhom, a môže stanoviť povinnosti, aby sa umožnilo monitorovanie súladu s rozhodnutím. Takéto podmienky a povinnosti môžu byť potrebné na zabezpečenie toho, aby pomoc poskytnutá dotknutým podnikom neviedla k neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže a obchodu na vnútornom trhu. V tejto súvislosti môžu byť na základe konkrétnej situácie každej služby všeobecného hospodárskeho záujmu potrebné pravidelné správy alebo iné povinnosti.

6. FINANČNÉ TOKY VO VERTIKÁLNE INTEGROVANÝCH ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOKH

239. Prijatie za sebou nasledujúcich železničných balíkov uvedených v bode 2 týchto usmernení viedlo k postupnému otvoreniu všetkých operácií železničnej dopravy hospodárskej súťaži. Týmto procesom sa vertikálne integrované železničné podniky dostali do situácie, keď sa na niektoré z ich činností (najmä na riadenie železničnej infraštruktúry) môžu za určitých podmienok stále uplatňovať niektoré výhradné a/alebo osobitné práva, zatiaľ čo činnosti nákladnej a osobnej železničnej dopravy v súčasnosti podliehajú hospodárskej súťaži za podmienok stanovených v smernici o jednotnom európskom železničnom priestore¹⁸⁸ a v nariadení (ES) č. 1370/2007¹⁸⁹.
240. Ako už bolo uvedené v bode 3 týchto usmernení, je veľmi dôležité riadne dodržiavať a presadzovať právny rámec upravujúci finančné transakcie verejných a vertikálne integrovaných podnikov v odvetví železničnej dopravy. Súladom s uplatniteľnými pravidlami finančnej transparentnosti sa: i) zaisťuje, aby pomoc poskytnutá podľa týchto usmernení nebola presmerovaná na iné činnosti, než na ktoré je pomoc schválená a ii) zmiernuje riziko, že výnosy z trhových finančných nástrojov (ako sú dlhopisy), ktoré vertikálne integrované podniky používajú na financovanie svojich operácií, investícií a údržby a rozvoja železničnej infraštruktúry, sa použijú na refinancovanie v rámci skupiny na úkor nových účastníkov a v konečnom dôsledku hospodárskej súťaže.
241. V tejto kapitole sa pripomínajú zásady upravujúce finančné transakcie verejných a vertikálne integrovaných železničných podnikov. Súlad s týmito zásadami je dôležitý

¹⁸⁷ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

¹⁸⁸ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹⁸⁹ Pozri poznámku pod čiarou č. 31.

okrem iného na zabezpečenie toho, aby pomoc na náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy bola zlučiteľná s vnútorným trhom (pozri oddiel 5.5). Dodržiavanie súladu so zásadami je vo všeobecnosti dôležité aj na zabezpečenie správnej alokácie nákladov a príjmov na rôzne činnosti verejných a vertikálne integrovaných podnikov, čím sa zabráni krízovým dotáciám.

242. Finančné transakcie verejných a vertikálne integrovaných podnikov sú upravené smernicou o transparentnosti. Táto smernica sa týka všetkých verejných podnikov¹⁹⁰ a všetkých podnikov, od ktorých sa vyžaduje zavedenie samostatného účtovania, najmä všetkých podnikov poverených vykonávaním služieb vo verejnom záujme¹⁹¹. Podľa článku 1 ods. 2 a článku 4 ods. 1 uvedenej smernice musia členské štáty zabezpečiť, aby:
- i) podniky patriace do rozsahu pôsobnosti smernice viedli samostatné účtovanie pre jednotlivé činnosti;
 - ii) v účtovníctve boli jasne uvedené výdavky a príjmy súvisiace s jednotlivými činnosťami a
 - iii) poskytovali všetky podrobnosti súvisiace s postupom pri rozdeľovaní a pridelovaní výdavkov a príjmov na jednotlivé činnosti.
243. V odvetví železničnej dopravy bola uvedená povinnosť objasnená a podrobnejšie opísaná v smernici o jednotnom európskom železničnom priestore¹⁹², ktorá sa vzťahuje na riadenie železničnej infraštruktúry a na činnosti železničných podnikov v oblasti železničnej dopravy.
244. Podľa článku 6 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore¹⁹³ je oddelenie účtov povinné:
- i) medzi poskytovaním dopravných služieb a podnikaním v súvislosti s riadením železničnej infraštruktúry
 - ii) medzi službami osobnej a nákladnej dopravy a
 - iii) medzi činnosťami vo verejnom záujme a komerčnými činnosťami.
- Okrem toho, pokiaľ ide o finančnú transparentnosť, v článku 7d smernice o jednotnom európskom železničnom priestore¹⁹⁴ sa výslovne vyžaduje toto:
- a) „[p]ôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku sa udeľujú, poskytujú a spravujú na základe trhových sadzieb a podmienok, ktoré odrážajú individuálny rizikový profil dotknutého subjektu¹⁹⁵;
 - b) „[d]lhy manažéra infraštruktúry sa jednoznačne oddelia od dlhov iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Tieto dlhy sa spravujú oddelene [...]“¹⁹⁶ a

¹⁹⁰ V článku 2 písm. b) smernice o transparentnosti sa vymedzuje, že „verejné podniky“ označujú všetky podniky, na ktoré môžu mať orgány verejnej moci, a to priamo alebo nepriamo, dominantný vplyv prostredníctvom ich vlastníctva, finančnej účasti alebo predpisov, ktorými sa riadia. Dominantný vplyv orgánov verejnej moci sa predpokladá vtedy, keď tieto orgány priamo alebo nepriamo vo vzťahu k podniku: i) vlastní väčšiu časť upísaného kapitálu podniku alebo ii) kontrolujú väčšinu hlasov pridelených k akciám, ktoré podniky vydali, alebo iii) môžu dosadiť viac ako polovicu členov do správnych, riadiacich a dozorných orgánov“.

¹⁹¹ V článku 2 písm. d) smernice o transparentnosti vymedzený ako „akýkoľvek podnik, ktorý požíva osobitné alebo výhradné právo priznané členským štátom podľa článku [106 ods. 1] zmluvy alebo je poverený poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku [106 ods. 2] zmluvy, ktorý prijíma náhradu za služby vo verejnom záujme v akejkoľvek forme vo vzťahu k takýmto službám a ktorý prevádzkuje ďalšie činnosti“.

¹⁹² Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹⁹³ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹⁹⁴ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹⁹⁵ Článok 7d ods. 4 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore; pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹⁹⁶ Článok 7d ods. 7 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore; pozri poznámku pod čiarou č. 8.

- c) „[v] rámci vertikálne integrovaných podnikov vedie manažér infraštruktúry podrobné záznamy o všetkých obchodných a finančných vzťahoch s inými právnymi subjektmi v rámci tohto podniku“¹⁹⁷. Právomoc overiť súlad s týmito ustanoveniami majú v prvom rade vnútroštátne regulačné orgány¹⁹⁸.

245. Pokiaľ ide o financovanie manažéra infraštruktúry, v článku 8 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore¹⁹⁹ sa stanovuje, že manažér infraštruktúry prijme podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán by mal byť určený na optimálne a efektívne využívanie, zabezpečovanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov²⁰⁰.

7. PLÁN HODNOTENIA *EX POST*

246. Komisia môže s cieľom ďalej zabezpečiť čo najmenšie narušenie hospodárskej súťaže a obchodu požadovať, aby schémy uvedené v bode 247 boli predmetom hodnotenia *ex post*. V rámci neho sa overí: a) účinnosť opatrenia pomoci na základe vopred stanovených cieľov; b) vplyv opatrenia pomoci na hospodársku súťaž a obchod a či c) počas trvania schémy pomoci nevznikajú žiadne nenáležité rušivé vplyvy, ktoré sú v rozpore so záujmami EÚ.

247. Hodnotenie *ex post* sa vyžaduje v prípade schém, pri ktorých sú riziká potenciálneho narušenia hospodárskej súťaže a obchodu mimoriadne vysoké, t. j. pri ktorých môže hroziť výrazné obmedzenie alebo narušenie hospodárskej súťaže, ak sa vykonávanie nepreskúma včas. Môže to byť napríklad pri schémach, ktoré majú na účely pomoci k dispozícii veľké rozpočtové prostriedky alebo ktoré sa vyznačujú inováciami, alebo ak sa očakávajú výrazné zmeny týkajúce sa trhu, technológie alebo právnych predpisov. V každom prípade sa hodnotenie *ex post* vyžaduje v prípade každej schémy, pri ktorej rozpočet štátnej pomoci alebo účtované výdavky presahujú 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas jej celkového trvania. Celkové trvanie schémy je kombinované trvanie schémy a akýchkoľvek predchádzajúcich schém zahŕňajúcich podobný cieľ a podobnú zemepisnú oblasť, počnúc uverejnením týchto usmernení. Vzhľadom na ciele hodnotenia a aby nevznikla neprimeraná záťaž pre členské štáty, sa počnúc uverejnením týchto usmernení hodnotenia *ex post* vyžadujú iba v prípade schém pomoci, ktorých celkové trvanie presahuje tri roky.

248. Požiadavka na hodnotenie *ex post* sa nemusí dodržať v prípade schém pomoci, ktoré sú bezprostredným pokračovateľom schémy zahŕňajúcej podobný cieľ a podobnú geografickú oblasť, ktorá bola predmetom hodnotenia, ich záverečná hodnotiacia správa bola v súlade s plánom hodnotenia, ktorý schválila Komisia, a neviedli k žiadnym negatívnym zisteniam. Každá schéma, ktorej záverečná hodnotiacia správa nie je v súlade so schváleným plánom hodnotenia, musí byť okamžite pozastavená.

¹⁹⁷ Článok 7d ods. 9 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore; pozri poznámku pod čiarou č. 8.

¹⁹⁸ Podľa článku 56 ods. 12 smernice o jednom európskom železničnom priestore má vnútroštátny regulačný orgán právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení účtov uvedenými v článku 6 smernice a s ustanoveniami o finančnej transparentnosti uvedenými v článku 7d smernice. V prípade vertikálne integrovaných podnikov sa tieto právomoci rozširujú na všetky právne subjekty.

¹⁹⁹ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

²⁰⁰ Článok 8 ods. 3 smernice o jednotnom európskom železničnom priestore; pozri poznámku pod čiarou č. 8.

249. Pokiaľ ide o schémy pomoci, na ktoré sa vzťahuje požiadavka na hodnotenie uvedená v bode 247, členské štáty musia oznámiť návrh plánu hodnotenia, ktorý bude tvoriť neoddeliteľnú súčasť posúdenia schémy Komisiou. Plán sa musí oznámiť:
- a) spolu so schémou pomoci, ak rozpočtové prostriedky štátnej pomoci schémy presahujú 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas jej celkového trvania;
 - b) do 30 pracovných dní od akejkoľvek významnej zmeny, ktorá zvyšuje rozpočet schémy na viac ako 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas celého trvania schémy;
 - c) pokiaľ ide o schémy, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a) ani b), do 30 pracovných dní po zaznamenaní výdavkov v rámci schémy v oficiálnych účtoch v ktoromkoľvek roku vo výške viac ako 150 miliónov EUR.
250. Návrh plánu hodnotenia musí byť v súlade so spoločnými metodickými zásadami, ktoré stanovila Komisia²⁰¹. Členské štáty musia zverejniť plán hodnotenia schválený Komisiou.
251. Hodnotenie *ex post* musí vykonať odborník nezávislý od orgánu poskytujúceho pomoc na základe plánu hodnotenia. Každé hodnotenie musí zahŕňať aspoň jednu priebežnú a jednu záverečnú hodnotiacu správu. Členské štáty musia zverejniť obe správy.
252. Konečná hodnotiacia správa sa musí predložiť Komisii včas, aby mohla posúdiť prípadné predĺženie schémy pomoci, a to najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím jej platnosti. Táto lehota sa môže skrátiť v prípade schém, pri ktorých vznikla požiadavka na hodnotenie v posledných dvoch rokoch ich vykonávania. Presný rozsah a spôsob každého hodnotenia budú stanovené v rozhodnutí o schválení schémy pomoci. V notifikácii každého následného opatrenia pomoci s podobným cieľom treba opísať, akým spôsobom sa zohľadnili výsledky hodnotenia.

8. PREDKLADANIE SPRÁV A MONITOROVANIE

253. Podľa nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589²⁰² a nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004²⁰³ sú členské štáty povinné predkladať Komisii výročné správy v súvislosti s každým opatrením pomoci schváleným podľa týchto usmernení.
254. Členské štáty musia uchovávať podrobné záznamy o všetkých opatreniach pomoci. Tieto záznamy musia obsahovať všetky informácie potrebné na posúdenie toho, či sú splnené všetky podmienky týkajúce sa zlučiteľnosti stanovené v týchto usmerneniach. Členské štáty musia tieto záznamy uchovávať desať rokov od dátumu poskytnutia pomoci a na požiadanie ich musia predložiť Komisii.
255. Okrem toho, pokiaľ ide o pomoc, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, na ktoré sa odkazuje v kapitole 5,

²⁰¹ Pracovný dokument útvarov Komisie, Spoločná metodika na hodnotenie štátnej pomoci, 28. mája 2014 [SWD(2014) 179 final], alebo ktorékoľvek následné dokumenty.

²⁰² Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

²⁰³ Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

Komisia bude uplatňovať aj kapitolu 3 rámca pre služby všeobecného hospodárskeho záujmu²⁰⁴ s potrebnými úpravami (s výnimkou bodu 62 poslednej zarážky a bodu 65).

9. UPLATŇOVANIE

256. Tieto usmernenia nahrádzajú usmernenia pre železničné podniky z roku 2008²⁰⁵.
257. Komisia uplatní tieto usmernenia na notifikovanú pomoc, pri ktorej je potrebné prijať rozhodnutie, po uverejnení týchto usmernení v *Úradnom vestníku Európskej únie*, a to aj v prípade pomoci notifikovanej pred týmto dátumom.
258. V súlade s oznámením Komisie o určení pravidiel uplatniteľných na posúdenie neoprávnene poskytnutej štátnej pomoci²⁰⁶ v prípade neoprávnene poskytnutej pomoci Komisia uplatní pravidlá účinné v čase poskytnutia pomoci. Komisia zodpovedajúcim spôsobom uplatní tieto usmernenia v prípade neoprávnene poskytnutej pomoci, ktorá bola poskytnutá po dni ich uverejnenia.
259. Komisia navrhuje členským štátom tieto vhodné opatrenia podľa článku 108 ods. 1 zmluvy.
- a) Členské štáty zmenia v prípade potreby existujúce schémy pomoci schválené podľa usmernení pre železničné podniky z roku 2008 alebo priamo podľa článku 93 zmluvy s cieľom zosúladiť ich s týmito usmerneniami najneskôr do [31. decembra 2026].
 - b) Členské štáty vyjadria svoj výslovný a bezpodmienečný súhlas s vhodnými opatreniami navrhovanými v bode 259 písm. a) do dvoch mesiacov odo dňa uverejnenia týchto usmernení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Ak Komisia nedostane odpoveď, bude predpokladať, že daný členský štát nesúhlasí s navrhovanými opatreniami.

10. REVÍZIA

260. Komisia sa môže rozhodnúť tieto usmernenia kedykoľvek preskúmať alebo zmeniť, ak by to bolo nevyhnutné z dôvodov súvisiacich s politikou hospodárskej súťaže, s cieľom zohľadniť iné politiky EÚ alebo medzinárodné záväzky, prípadne z akýchkoľvek iných opodstatnených dôvodov.

²⁰⁴ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

²⁰⁵ Pozri poznámku pod čiarou č. 38.

²⁰⁶ Ú. v. ES C 119, 22.5.2002, s. 22.

PRÍLOHA I

Pomoc potrebná na koordináciu dopravy – opatrenia, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, a opatrenia, ktoré sa majú notifikovať podľa týchto usmernení

Hlavný cieľ	Nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy		Usmernenia v oblasti pozemnej a multimodálnej dopravy	
	Opatrenie	Povolená intenzita	Opatrenie	Povolená intenzita
Prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu	Schémy pomoci	50 % oprávnených nákladov [60] % oprávnených nákladov na pomoc poskytnutú na operácie kombinovanej dopravy	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou vyššou, ako je intenzita povolená podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy Schémy pomoci, ktoré nepoužívajú príručku Komisie	75 % oprávnených nákladov
Prevádzková pomoc na zavedenie nových komerčných spojení	Schémy pomoci Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt < 15 miliónov EUR	80 % oprávnených nákladov na prvý rok prevádzky, 70 % na druhý rok, 60 % na tretí rok, 50 % na štvrtý rok a 40 % na piaty rok	Pomoc <i>ad hoc</i> Výška poskytnutej individuálnej pomoci v rámci schémy za projekt ≥ 15 miliónov EUR	80 % oprávnených nákladov na prvý rok prevádzky, 70 % na druhý rok, 60 % na tretí rok, 50 % na štvrtý rok a 40 % na piaty rok
Investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu unimodálnych alebo multimodálnych železničných alebo vnútrozemských vodných dopravných zariadení	Schémy pomoci Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt < 20 miliónov EUR Pomoc <i>ad hoc</i> na terminály udržateľnej multimodálnej nákladnej dopravy < 10 miliónov EUR	50 % oprávnených nákladov, ak je pomoc < 3 milióny EUR na projekt 50 % oprávnených nákladov, ale do výšky rozdielu medzi oprávnenými nákladmi a prevádzkovým ziskom investície počas jej životnosti a konečnej hodnoty, ak je pomoc ≥ 3 milióny EUR na projekt	Pomoc <i>ad hoc</i> Pomoc <i>ad hoc</i> na terminály udržateľnej multimodálnej nákladnej dopravy ≥ 10 miliónov EUR Výška poskytnutej individuálnej pomoci v rámci schémy na projekt ≥ 20 miliónov EUR Schémy pomoci s intenzitou vyššou, ako je intenzita povolená podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov Žiadny strop, ak sa pomoc <i>ad hoc</i> poskytuje na základe súťažného ponukového konania

Investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek	Schémy pomoci Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt < 2 miliónov EUR	50 % oprávnených nákladov, ak je pomoc < 500 000 EUR na projekt 50 % oprávnených nákladov, ale do výšky rozdielu medzi oprávnenými nákladmi a prevádzkovým ziskom investície počas jej životnosti a konečnej hodnoty, ak je pomoc ≥ 500 000 EUR na projekt	Pomoc <i>ad hoc</i> Výška poskytnutej individuálnej pomoci v rámci schémy na projekt ≥ 2 miliónov EUR Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov
Investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu	Schémy pomoci	Nominálna suma príslušného úveru ≤ oprávnené náklady. Krytie zárukou ≤ 80 % príslušného úveru.	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	Nominálna suma príslušného úveru ≤ oprávnené náklady. Krytie zárukou ≤ 90 % príslušného úveru.
Investičná pomoc na nákup INJ a žeriavov na palube plavidiel	Schémy pomoci	30 % oprávnených nákladov (v prípade INJ) 20 % oprávnených nákladov (v prípade žeriavov na palube plavidiel)	Neuplatňuje sa	
Investičná pomoc na interoperabilitu	Schémy pomoci	50 % oprávnených nákladov 80 % oprávnených nákladov (v prípade ERTMS a DAC)	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy alebo na investície, ktoré nie sú zahrnuté v zozname, na ktorý sa vzťahuje nariadenie o skupinovej	50 % oprávnených nákladov 80 % oprávnených nákladov (v prípade ERTMS a DAC) Medzera vo financovaní

			výnimke v odvetví dopravy	<i>obmedzená na 100 % oprávněných nákladov</i>
Investičná pomoc na technickú úpravu a modernizáciu vozidiel a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu	Schémy pomoci	<i>20 % oprávněných nákladov</i>	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy alebo na investície, ktoré nie sú zahrnuté v zozname, na ktorý sa vzťahuje nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	<i>20 % oprávněných nákladov</i> <i>Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávněných nákladov</i>

PRÍLOHA II

Informácie, na ktoré sa odkazuje v bode 82 písm. b)

V informáciách o poskytovaní individuálnej pomoci, na ktorú sa odkazuje v bode 82 písm. b) týchto usmernení, musia byť uvedené tieto údaje:

- a) totožnosť príjemcu individuálnej pomoci²⁰⁷:
 - meno/názov,
 - identifikačný kód príjemcu pomoci;
- b) typ príjemcu pomoci v čase podania žiadosti:
 - MSP,
 - veľký podnik;
- c) región, v ktorom sídli príjemca pomoci (na úrovni NUTS II alebo nižšej);
- d) hlavné odvetvie alebo činnosť príjemcu pomoci, kam má smerovať daná pomoc, s určením na úrovni skupiny NACE (trojmiestny číselný kód)²⁰⁸;
- e) prvok pomoci vyjadrený v plnej výške v národnej mene;
- f) pokiaľ sa líši od prvku pomoci, nominálna výška pomoci vyjadrená v plnej výške v národnej mene²⁰⁹;
- g) nástroj pomoci²¹⁰:
 - grant, bonifikácia úrokovej sadzby, odpísanie pohľadávky,
 - úver, vratné preddavky, návratný grant,
 - záruka,
 - daňové zvýhodnenie alebo oslobodenie od dane,
 - rizikové financovanie,

²⁰⁷ S výnimkou obchodných tajomstiev a ďalších dôverných informácií v náležite odôvodnených prípadoch a so súhlasom Komisie [oznámenie Komisie z 1. decembra 2003 o služobnom tajomstve v rozhodnutiach o štátnej pomoci, K(2003) 4582 (Ú. v. EÚ C 297, 9.12.2003, s. 6)].

²⁰⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1893/2006 z 20. decembra 2006, ktorým sa zavádza štatistická klasifikácia ekonomických činností NACE Revision 2 a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3037/90 a niektoré nariadenia ES o osobitných oblastiach štatistiky (Ú. v. EÚ L 393, 30.12.2006, s. 1).

²⁰⁹ Ekvivalent hrubého grantu alebo v prípade potreby výška investície. Pri prevádzkovej pomoci sa môže uviesť ročná výška pomoci na jedného príjemcu pomoci. V prípade fiškálnych schém možno túto sumu uviesť v rozpätíach stanovených v bode 84. Suma, ktorá sa má zverejniť, je maximálne povolené daňové zvýhodnenie, a nie suma odpočítaná každoročne (napr. pokiaľ ide o daňovú úľavu, má sa uverejniť maximálna povolená daňová úľava, a nie skutočná suma, ktorá môže závisieť od zdaniteľných príjmov a môže sa každý rok meniť).

²¹⁰ Ak sa pomoc poskytuje prostredníctvom viacerých nástrojov pomoci, uvedie sa výška pomoci pre každý nástroj.

- iné (uved'te);
- h) dátum poskytnutia a dátum zverejnenia;
- i) cieľ pomoci;
- j) totožnosť orgánu alebo orgánov poskytujúcich pomoc;
- k) v prípade potreby názov povereného subjektu a názvy vybraných finančných sprostredkovateľov;
- l) referenčné číslo opatrenia pomoci²¹¹.

²¹¹ Ako ho Komisia uviedla v rámci notifikačného postupu uvedeného v kapitole 3.