EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli XXX
[…](2015) XXX draft

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) …/…

z XXX,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 651/2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy

NÁVRH

(Text s významom pre EHP)

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) …/…

z XXX,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 651/2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy

NÁVRH

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 4,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 2015/1588 z 13. júla 2015 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie horizontálnej štátnej pomoci[1], a najmä na jeho článok 1 ods. 1 písm. a) a b),

po porade s Poradným výborom pre štátnu pomoc,

keďže:

(1) V nariadení Komisie č. 651/2014[2] sú vymedzené určité kategórie pomoci, ktoré sú zlučiteľné s vnútorným trhom a oslobodené od povinnosti notifikovať ich Komisii pred ich poskytnutím. V nariadení č. 651/2014 sa stanovuje, že je možné určiť operačné kritériá oslobodenia od notifikačnej povinnosti pre prístavnú a letiskovú infraštruktúru, ak boli na základe prípadov nadobudnuté dostatočné skúsenosti.

(2) Komisia získala na základe prípadov potrebné skúsenosti. S cieľom zjednodušiť a ozrejmiť pravidlá štátnej pomoci, znížiť administratívnu záťaž a umožniť Komisii zamerať sa na tie prípady pomoci, ktoré môžu najviac narušiť hospodársku súťaž, mala by sa pomoc na prístavnú a letiskovú infraštruktúru zahrnúť do rozsahu pôsobnosti nariadenia č. 651/2014.

(3) Investičná pomoc pre regionálne letiská s ročným objemom do troch miliónov cestujúcich môže zlepšiť dostupnosť určitých regiónov a miestny rozvoj v závislosti od osobitostí každého letiska. Podľa skúsenosti, ktoré Komisia nadobudla pri uplatňovaní Usmernení o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti[3], investičná pomoc pre regionálne letiská nespôsobuje neprípustné narušenie obchodu ani hospodárskej súťaže za predpokladu, že sú splnené určité podmienky. Na túto pomoc by sa teda mala vzťahovať skupinová výnimka, pokiaľ spĺňa podmienky stanovené v tomto nariadení. Nie je vhodné stanoviť strop vymedzujúci notifikačnú povinnosť ako výšku pomoci, keďže vplyv opatrenia pomoci na hospodársku súťaž závisí hlavne od veľkosti letiska, nie od veľkosti investície.

---

[1] Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 1.

[2] Nariadenie Komisie (ES) 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).

[3] Ú. v. EÚ C 99, 4.4.2014, s. 3.

(4) Tieto podmienky by mali obmedziť narušenie hospodárskej súťaže, ktoré by oslabovalo rovnaké podmienky na vnútornom trhu, a to najmä zabezpečením primeranosti výšky pomoci. Aby bola pomoc primeraná, nemala by intenzita pomoci prekročiť maximálnu prípustnú intenzitu pomoci stanovenú v tomto nariadení, ktorá sa líši v závislosti od veľkosti letiska, a výška pomoci by nemala prekračovať schodok financovania investičného projektu. Podmienky zlučiteľnosti by mali zabezpečiť otvorený a nediskriminačný prístup k infraštruktúre. Pomoc by sa nemala poskytovať pre letiská nachádzajúce sa v blízkosti existujúceho letiska, z ktorého sa poskytujú pravidelné letecké služby, pretože pomoc poskytovaná pre takéto letiská predstavuje vyššie riziko narušenia hospodárskej súťaže, a preto by mala byť notifikovaná Komisii, okrem prípadu, že sa poskytuje pre veľmi malé letiská (do 50 000 cestujúcich ročne), v prípade ktorých je značné narušenie hospodárskej súťaže vylúčené vzhľadom na veľmi malý objem cestujúcich.

(5) Námorné prístavy sú strategicky dôležité pre dosiahnutie hlavných cieľov Únie, ako sú hladké fungovanie vnútorného trhu a posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti, ako sú vymedzené, okrem iného, v stratégii Európa 2020 a v bielej knihe Komisie s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje“[4]. Ako sa zdôraznilo v oznámení „Prístavy: motor rastu“[5], Únia potrebuje prístavy, ktoré fungujú efektívne vo všetkých námorných regiónoch, čo si vyžaduje efektívnu realizáciu verejných a súkromných investícií. Investície sú potrebné najmä na prispôsobenie prístavnej prístupovej infraštruktúry a prístavnej infraštruktúry a nadstavby na väčšie rozmery a komplexnosť flotily, na využívanie infraštruktúr pre alternatívne palivá a na prísnejšie požiadavky v oblasti životného prostredia. Chýbajúca vysokokvalitná prístavná infraštruktúra má za následok preťaženie a dodatočné náklady pre zasielateľov, prevádzkovateľov dopravy a spotrebiteľov.

(6) Hlavným cieľom dopravnej politiky EÚ je rozvoj vnútrozemských prístavov a ich integrácia do multimodálnej dopravy. Právne predpisy Únie, ako je smernica Rady 92/106/EHS[6], sa výslovne zameriavajú na posilnenie dopravnej intermodality. V bielej knihe „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje“ sa podporuje posun smerom k ekologickejším druhom dopravy, ako sú napríklad železničná a námorná/vnútrozemská vodná doprava. Vo svojom oznámení „Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave – NAIADES II“, Komisia uviedla, že „infraštruktúra vnútrozemských vodných ciest EÚ nie je dostatočne prepojená a integrovaná s inými druhmi dopravy“[7].

(7) Podmienky oslobodenia pomoci pre prístavy od notifikačnej povinnosti by mali byť zamerané na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže, ktoré by oslabovalo rovnaké podmienky na vnútornom trhu, a to najmä zabezpečením primeranosti výšky pomoci. Aby bola pomoc primeraná, nemala by prekročiť maximálnu prípustnú intenzitu pomoci stanovenú v tomto nariadení, ktorá sa v prípade námorných prístavov sa líši v závislosti od veľkosti investičného projektu. Výška pomoci by nemala presiahnuť

---

4 KOM(2011) 144.

5 COM(2013) 295.

6 Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre kombinovanú dopravu tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38).

7 COM(2013) 623.

rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a prevádzkovým ziskom investície. Takisto by sa mal zaistiť otvorený a nediskriminačný prístup k infraštruktúre.

(8) Investície zahrnuté do pracovných plánov pre koridory základnej siete zriadených nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013[8] sú projektmi spoločného záujmu s osobitným strategickým záujmom Únie. Námorné prístavy, ktoré sú súčasťou týchto sietí, predstavujú miesta vstupu a výstupu tovaru prepravovaného do a z Únie. Na investície zamerané na zlepšenie výkonnosti uvedených prístavov by sa mal uplatňovať vyšší strop vymedzujúci notifikačnú povinnosť.

(9) [Nariadením Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec pre prístup na trh s prístavnými službami a finančná transparentnosť prístavov, sa zaviedlo transparentné a oddelené účtovníctvo, čo umožňuje ľahkú identifikáciu využitia verejných prostriedkov riadiacimi orgánmi prístavu a poskytovateľmi prístavných služieb. Táto finančná transparentnosť podporuje efektívne využívanie verejných finančných prostriedkov v prístavoch a v prípade potreby uľahčuje kontrolu štátnej pomoci. Okrem toho sa nariadením zavádzajú spoločné a transparentné postupy zadávania zákaziek na poskytovanie prístavných služieb a transparentného a autonómna politika účtovania poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry.][9]

(10) Na základe skúseností získaných pri uplatňovaní nariadenia č. 651/2014 je takisto vhodné objasniť alebo doplniť určité ustanovenia, ktoré sa ukázali byť ťažko uplatniteľnými. Najmä v prípade schém regionálnej prevádzkovej pomoci v najvzdialenejších regiónoch sa ukázalo, že v praxi je uplatňovanie rozličných pravidiel v prípade kompenzácie dodatočných nákladov na dopravu a kompenzácie iných dodatočných nákladov ťažké, nevhodné na riešenie znevýhodnení uvedených v článku 349 zmluvy a predmetné ustanovenia by sa mali nahradiť metódou, ktorá sa uplatní na všetky dodatočné náklady. Vzhľadom na obmedzené negatívne vplyvy pomoci na kultúru a zachovanie kultúrneho dedičstva na hospodársku súťaž, by sa stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť v prípade pomoci poskytovanej v týchto oblastiach mali zvýšiť.

(11) Nariadenie (EÚ) č. 651/2014 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 651/2014 sa mení takto:

1. Článok 1 sa mení takto:

– a) V odseku 1 sa písmená k) a l) nahrádzajú takto:

„k) pomoc na športové a multifunkčné rekreačné infraštruktúry;

l) pomoc na miestne infraštruktúry;

m) pomoc pre regionálne letiská; a

n) pomoc pre prístavy.“;

---

8 Nariadenie 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).

9 [Európsky parlament a Rada v súčasnosti toto nariadenie preskúmavajú a jeho konečné prijatie sa očakáva do konca roka 2016.]

– b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„Toto nariadenie sa neuplatňuje na:

a) pomoc poskytovanú v odvetví rybolovu a akvakultúry podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1379/2013* s výnimkou pomoci na podporu vzdelávania, pomoci pre MSP na uľahčenie prístupu k financovaniu, pomoci v oblasti výskumu a vývoja, pomoci na inovácie pre MSP, pomoci na znevýhodnených pracovníkov a pracovníkov so zdravotným postihnutím a schémy regionálnej prevádzkovej pomoci v najvzdialenejších regiónoch a riedko osídlených oblastiach;

b) pomoc poskytovanú v odvetví poľnohospodárskej prvovýroby s výnimkou kompenzácie dodatočných nákladov v najvzdialenejších regiónoch a riedko osídlených oblastiach, pomoci pre MSP na poradenské služby, pomoci vo forme rizikového financovania, pomoci na výskum a vývoj, pomoci na inovácie pre MSP, pomoci na ochranu životného prostredia, pomoci na podporu vzdelávania a pomoc na znevýhodnených pracovníkov a pracovníkov so zdravotným postihnutím;

c) pomoc poskytovanú podnikom pôsobiacim v sektore spracovania a marketingu poľnohospodárskych výrobkov – okrem regionálnej prevádzkovej pomoci v najvzdialenejších regiónoch a riedko osídlených oblastiach – a to v týchto prípadoch:

i) ak je výška pomoci stanovená na základe ceny alebo množstva takýchto výrobkov kúpených od prvovýrobcov alebo umiestnených na trh príslušnými podnikmi, alebo

ii) ak je pomoc podmienená tým, že má byť čiastočne alebo úplne postúpená prvovýrobcom;

d) pomoc na uľahčenie zatvorenia uhoľných baní neschopných konkurencie v zmysle rozhodnutia Rady 2010/787;

e) kategórie regionálnej pomoci vyňaté v článku 13.

---

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1379/2013 z 11. decembra 2013 o spoločnej organizácii trhov s produktmi rybolovu a akvakultúry, ktorým sa menia nariadenia Rady (ES) č. 1184/2006 a (ES) č. 1224/2009 a zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 104/2000 (Ú. v. EÚ L 354, 28.12.2013, s. 1).“;

– c) V odseku 4 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) pomoc pre podniky v ťažkostiach, s výnimkou schém pomoci na náhradu škody spôsobenej určitými prírodnými katastrofami a schém regionálnej prevádzkovej pomoci v najvzdialenejších regiónoch a riedko osídlených oblastiach, a to za predpokladu, že v rámci týchto schém nie sú podniky v ťažkostiach oproti iným podnikom zvýhodnené.“

2. Článok 2 sa mení takto:

– a) Odsek 42 sa nahrádza takto:

„42. „regionálna prevádzková pomoc“ je pomoc na zníženie bežných výdavkov podniku. Sem sú zahrnuté kategórie nákladov, ako sú náklady na personál, materiál, zmluvné služby, komunikácie, energiu, údržbu, nájom, administratívu atď., ale vylúčené sú náklady na odpisy a na financovanie, ak boli zahrnuté do oprávnených nákladov pri poskytnutí investičnej pomoci;“;

– b) Odsek 48 sa nahrádza takto:

„48. „riedko osídlené oblasti“ sú regióny NUTS 2 s menej než 8 obyvateľmi na km^2 alebo regióny NUTS 3 s menej než 12,5 obyvateľmi na km^2;“;

– c) Odsek 55 sa nahrádza takto:

„55. „oblasti oprávnené na prevádzkovú pomoc“ sú najvzdialenejšie regióny uvedené v článku 349 zmluvy alebo riedko osídlené oblasti, ako sú vymedzené v odseku 48.“;

– d) Vkladá sa tento odsek:

„61a. „ukončenie vykonávania tej istej alebo podobnej činnosti“ je úplné a aj čiastočné ukončenie vykonávania činnosti, ktoré má za následok stratu značného počtu pracovných miest. Na účely tohto ustanovenia sa strata značného počtu pracovných miest vymedzuje ako strata aspoň 100 pracovných miest v jednej prevádzkarni alebo zníženie počtu pracovných miest v jednej prevádzkarni o najmenej 50 % pracovníkov;“;

– e) Za odsek 143 sa pridávajú tieto odseky:

„Vymedzenie pojmov týkajúcich sa pomoci pre regionálne letiská

144. „letisková infraštruktúra“ je infraštruktúra a vybavenie na poskytovanie letiskových služieb letiskom leteckým spoločnostiam a rôznymi poskytovateľmi služieb vrátane vzletových a pristávacích dráh, terminálov, odbavovacích plôch, rolovacích dráh, centralizovanej infraštruktúry pozemnej obsluhy a ostatných zariadení, ktoré priamo podporujú letiskové služby, okrem infraštruktúry a vybavenia, ktoré sú v prvom rade potrebné na vykonávanie neleteckých činností, ako sú parkoviská, obchody a reštaurácie;

145. „letecká spoločnosť“ je akákoľvek letecká spoločnosť s platným povolením na prevádzku vydaným členským štátom alebo členom Spoločného európskeho leteckého priestoru v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;

146. „letisko“ je subjekt alebo skupina subjektov vykonávajúca hospodársku činnosť poskytovania letiskových služieb leteckým spoločnostiam;

147. „letiskové služby“ sú služby, ktoré letisko alebo jeho pobočka poskytuje leteckým spoločnostiam na zaručenie odbavovania lietadiel (pristávanie, vzlietanie), cestujúcich a nákladu, čím sa leteckým spoločnostiam umožňuje poskytovať služby leteckej dopravy, vrátane poskytovania služieb pozemnej obsluhy a poskytovania centralizovanej infraštruktúry pozemnej obsluhy;

148. „centralizovaná infraštruktúra pozemnej obsluhy“ je infraštruktúra, ktorej prevádzku zvyčajne zabezpečuje prevádzkovateľ letiska a ktorá je daná k dispozícii rôznym poskytovateľom služieb pozemnej obsluhy na letisku za poplatok, s výnimkou vybavenia vlastneného alebo prevádzkovaného poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy;

149. „vysokorýchlostný vlak“ je vlak schopný dosiahnuť rýchlosť viac ako 200 km/h;

150. „služby pozemnej obsluhy“ sú služby poskytované používateľom letísk na letiskách podľa opisu v prílohe k smernici 96/67/ES**;

151. „neletecké činnosti“ sú komerčné služby leteckým spoločnostiam alebo iným používateľom letiska, vrátane pomocných služieb cestujúcim, nákladným prepravcom alebo iným poskytovateľom služieb, prenájmu kancelárií a obchodov, parkovania a hotelov;

Vymedzenie pojmov týkajúcich sa pomoci pre prístavy

152. „prístav“ je územie pevniny a vody pozostávajúce z infraštruktúry a zariadení, ktoré v zásade umožňujú prijímanie plavidiel, ich nakladanie a vykladanie, uskladnenie tovaru, prevzatie a dodanie tohto tovaru alebo nalodenie a vylodenie cestujúcich, a z akejkoľvek inej infraštruktúry, ktorá je potrebná pre prevádzkovateľov dopravy v prístave;

153. „námorný prístav“ je prístav v zásade umožňujúci prijímanie námorných plavidiel;

154. „vnútrozemský prístav“ je prístav iný ako námorný prístav, ktorý má nepriamy prístup do otvoreného mora prostredníctvom vnútrozemských vodných ciest;

155. „prístavná infraštruktúra“ je tvorená infraštruktúrou a zariadeniami, ktoré vytvárajú priamy príjem pre riadiaci orgán prístavu a ktoré zahŕňajú prístaviská používané na zakotvenie lodí, prístavné hrádze, móla a plávajúce pontónové rampy v prílivových oblastiach, prístavné bazény, násypy a rekultivované plochy a prepravné zariadenia v prístave;

156. „nadstavba prístavu“ je usporiadanie povrchu, budov, ako aj mobilných (napr. žeriavov) a pevných zariadení, ktoré priamo súvisia s prepravnou funkciou prístavu;

157. „prístupová infraštruktúra“ je akýkoľvek druh infraštruktúry potrebnej na zabezpečenie prístupu a vstupu používateľov námorných alebo vnútrozemských prístavov z pevniny alebo mora a rieky, najmä prístupové cesty, železničné trate, hrádze, prístupové kanály, plavebné komory;

158. „bagrovanie“ je odstraňovanie piesku, usadenín alebo iných látok z dna prístupovej vodnej cesty do prístavu, aby sa umožnil vstup plavidlám do prístavu;

159. „udržiavacie bagrovanie“ je bežné bagrovanie vykonávané na účely zachovania prístupnosti vodnej cesty;

---

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

** Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36).“

3. Článok 4 sa mení takto:

– a) Odsek 1 sa mení takto:

– i) Písmeno z) sa nahrádza takto:

z) pre investičnú pomoc na kultúru a zachovanie kultúrneho dedičstva: [150] mil. EUR na jeden projekt; pre prevádzkovú pomoc na kultúru a zachovanie kultúrneho dedičstva: [75] mil. EUR na jeden podnik za rok.“,

– ii) Dopĺňajú sa tieto písmená:

„dd) pre investičnú pomoc pre regionálne letiská: intenzity pomoci stanovené v článku 56a ods. 11 a 12;

ee) pre investičnú pomoc pre námorné prístavy: [100] mil. EUR na jeden investičný projekt (alebo [120] mil. EUR na jeden investičný projekt v námornom prístave zahrnutý do pracovného plánu koridoru základnej siete v zmysle článku 47 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013*);

ff) pre investičnú pomoc pre vnútrozemské prístavy: [20] mil. EUR na jeden investičný projekt.“

---

*Nariadenie 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).“

4. V článku 5 ods. 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„k) pomoc vo forme predaja alebo lízingu hmotných aktív pod úrovňou trhových sadzieb, ak je hodnota stanovená buď na základe odhadu nezávislého znalca pred predajom či

prenájmom, alebo na základe odkazu na verejne dostupnú, pravidelne aktualizovanú a všeobecne akceptovanú referenčnú hodnotu.“

5. V článku 6 sa odsek 5 mení takto:

a) Písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) regionálna prevádzková pomoc a regionálna pomoc na rozvoj miest, ak sú splnené relevantné podmienky stanovené v článkoch 15 a 16; “;

b) Písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) pomoc na kompenzáciu dodatočných nákladov na zamestnávanie pracovníkov so zdravotným postihnutím a pomoc na kompenzáciu nákladov na pomoc poskytovanú znevýhodneným pracovníkom, ak sú splnené relevantné podmienky stanovené v článkoch 34 a 35;“;

6. Článok 7 sa mení takto:

– a) V odseku 1 sa dopĺňa tretia veta:

„Výška oprávnených nákladov sa môže vypočítať v súlade s možnosťami zjednodušeného vykazovania nákladov stanovenými v článkoch 67 a 68 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013* za predpokladu, že operácia je aspoň čiastočne financovaná z niektorého fondu EÚ, takže je možné použiť tieto možnosti zjednodušeného vykazovania nákladov, a že predmetná kategória nákladov je oprávnená podľa príslušného ustanovenia o oslobodení od notifikačnej povinnosti.“;

– b) V odseku 3 sa prvá veta nahrádza takto:

„Pomoc splatná v budúcnosti, napríklad pomoc splatná v niekoľkých splátkach, sa diskontuje na jej hodnotu v čase jej poskytnutia.“;

– c) Odsek 4 sa vypúšťa.

---

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013 zo 17. decembra 2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 320).

7. Článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12

Monitorovanie

1. Aby mohla Komisia monitorovať pomoc oslobodenú od notifikačnej povinnosti týmto nariadením, členské štáty – alebo alternatívne, v prípade pomoci poskytnutej na projekty Európskej územnej spolupráce, členský štát, v ktorom sídli riadiaci orgán – uchovávajú podrobné záznamy s informáciami a podpornou dokumentáciou potrebnou na zistenie toho, či boli splnené všetky podmienky stanovené v tomto nariadení. Takéto záznamy sa uchovávajú 10 rokov odo dňa poskytnutia *ad hoc* pomoci alebo poslednej pomoci poskytnutej na základe schémy.

2. V prípade schém, v rámci ktorých sa fiškálna pomoc poskytuje automaticky na základe daňových priznaní príjemcov, a pri ktorých neexistuje kontrola *ex ante*, či sú v prípade každého príjemcu splnené všetky podmienky zlučiteľnosti, členské štáty vytvoria vhodný kontrolný mechanizmus s cieľom vykonať pravidelne raz za fiškálny rok – aspoň *ex post* a na

základe vzorky – kontrolu zameranú na to, či sú splnené všetky podmienky zlučiteľnosti, a s cieľom vyvodiť potrebné závery. Členské štáty uchovávajú podrobné záznamy o každej kontrole aspoň 10 rokov odo dňa kontroly.

3. Príslušný členský štát poskytne Komisii v lehote 20 pracovných dní alebo v dlhšej lehote stanovenej v žiadosti všetky informácie a podpornú dokumentáciu, ktoré Komisia považuje za potrebné na monitorovanie uplatňovania tohto nariadenia, a to vrátane informácií uvedených v odsekoch 1 a 2.“

8. Článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13

Rozsah regionálnej pomoci

Tento oddiel sa neuplatňuje na:

a) pomoc v prospech činností v oceliarskom odvetví, odvetví ťažby uhlia, odvetví lodného staviteľstva alebo odvetví syntetických vlákien;

b) pomoc pre odvetvie dopravy, ako aj na súvisiacu infraštruktúru a výrobu energie, jej distribúciu a súvisiacu infraštruktúru, s výnimkou schém prevádzkovej pomoci v najvzdialenejších regiónoch a riedko osídlených oblastiach;

c) regionálnu pomoc vo forme schém zameraných na obmedzený počet špecifických odvetví hospodárskej činnosti; schémy zamerané na činnosti spojené s cestovným ruchom, širokopásmové infraštruktúry alebo spracovanie a marketing poľnohospodárskych výrobkov sa nepovažujú za zamerané na špecifické odvetvia hospodárskej činnosti;

d) individuálnu regionálnu investičnú pomoc príjemcovi, ktorý v čase podania žiadosti o pomoc
i) v rámci dvoch predchádzajúcich rokov ukončil vykonávanie tej istej alebo podobnej činnosti v prevádzkarni v EHP alebo
ii) má konkrétne plány ukončiť takúto činnosť v rámci obdobia začínajúceho dňom podania žiadosti o pomoc a končiaceho dva roky po ukončení počiatočnej investície.
Toto sa týka len ukončenia realizovaného v rámci inej zmluvnej strany Dohody o EHP, než je strana, v rámci ktorej sa pomoc poskytne.

e) regionálnu prevádzkovú pomoc poskytnutú podnikom, ktorých hlavná činnosť patrí do oddielu K „Finančné a poisťovacie činnosti“ klasifikácie NACE Rev. 2, alebo podnikom, ktoré vykonávajú činnosti v rámci skupiny, ktorej hlavná činnosť patrí do triedy 70.10 „Vedenie firiem“ alebo 70.22 „Poradenské služby v oblasti podnikania a riadenia“ NACE Rev. 2.“

9. Článok 14 sa mení takto:

– a) V odseku 6 sa prvá veta druhého pododseku nahrádza takto:

„V prípade nadobudnutia aktív prevádzkarne v zmysle článku 2 ods. 49 alebo ods. 51 by sa mali zohľadniť len náklady na nákup aktív od tretích strán, ktoré nie sú v žiadnom vzťahu voči nadobúdateľovi.“;

– b) V odseku 7 sa prvá veta nahrádza takto:

„V prípade pomoci pre veľké podniky na zásadnú zmenu výrobného procesu musia oprávnené náklady prevyšovať odpisy aktív súvisiacich s činnosťou, ktorá sa má modernizovať, vykonané počas predchádzajúcich troch fiškálnych rokov.“

10. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Regionálna prevádzková pomoc

1. Schémy regionálnej prevádzkovej pomoci v najvzdialenejších regiónoch a riedko osídlených oblastiach sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.

2. V riedko osídlených oblastiach kompenzujú schémy regionálnej prevádzkovej pomoci dodatočné náklady na dopravu tovaru vyrobeného v oblastiach oprávnených na prevádzkovú pomoc, ako aj dodatočné náklady na dopravu tovaru ďalej spracúvaného v týchto oblastiach, ak sú splnené tieto podmienky:

a) príjemcovia vykonávajú svoju výrobnú činnosť v týchto oblastiach;

b) pomoc je objektívne kvantifikovateľná vopred na základe fixnej sumy alebo tonokilometrov alebo inej relevantnej jednotky;

c) dodatočné náklady na dopravu sa vypočítajú na základe trasy prepravy tovaru v rámci štátnych hraníc príslušného členského štátu s použitím dopravných prostriedkov, ktoré majú za následok najnižšie náklady pre príjemcu.

Intenzita pomoci nepresiahne 100 % dodatočných nákladov na dopravu stanovených v tomto odseku.

3. V najvzdialenejších regiónoch kompenzujú schémy prevádzkovej pomoci dodatočné prevádzkové náklady, ktoré vznikli v najvzdialenejších regiónoch v priamom dôsledku jedného alebo viacerých trvalých znevýhodnení uvedených v článku 349 zmluvy, ak príjemcovia vykonávajú svoju hospodársku činnosť v najvzdialenejšom regióne a ak sú splnené tieto podmienky:

a) ročná výška pomoci na jedného príjemcu v rámci všetkých schém prevádzkovej pomoci nepresahuje jeden z týchto percentuálnych podielov:

i) pre podniky, ktoré vykonávajú výrobnú činnosť:

– […%] ročnej hrubej pridanej hodnoty vytvorenej príjemcom v dotknutom najvzdialenejšom regióne; alebo

– […. %] ročných nákladov práce, ktoré vznikli príjemcovi v dotknutom najvzdialenejšom regióne; alebo

– […. %] ročného obratu príjemcu, ktorý dosiahol v dotknutom najvzdialenejšom regióne;

ii) pre podniky vykonávajúce iné činnosti:

– […%] ročnej hrubej pridanej hodnoty vytvorenej príjemcom v dotknutom najvzdialenejšom regióne; alebo

– […. %] ročných nákladov práce, ktoré vznikli príjemcovi v dotknutom najvzdialenejšom regióne; alebo

– […. %] ročného obratu príjemcu, ktorý dosiahol v dotknutom najvzdialenejšom regióne;

iii) percentuálne podiely uvedené v bodoch i) a ii) sa môžu zvýšiť o [... percentuálnych bodov] v najvzdialenejších regiónoch, ktoré sa nachádzajú viac ako 4 000 km od hlavného mesta príslušného členského štátu; alebo

b) pre podniky s ročným obratom do [300 000 EUR], ako alternatíva k percentuálnym podielom stanoveným v písmene a), ročná výška pomoci na jeden prijímajúci podnik v rámci všetkých schém prevádzkovej pomoci nepresahuje [150 000 EUR].“

11. V článku 21 ods. 16 sa úvodná veta nahrádza takto:

„Opatrenie rizikového financovania poskytujúce záruky alebo úvery oprávneným podnikom alebo kvázi kapitálové investície, ktoré majú štruktúru ako dlh, do oprávnených podnikov musí spĺňať tieto podmienky:“

12. V článku 22 sa odsek 2 nahrádza takto:

„Oprávnené podniky sú nekótované malé podniky, ktoré boli zapísané do obchodného registra pred najviac piatimi rokmi, za predpokladu, že takýto malý podnik novo zapísaný do obchodného registra:

a) začne s vykonávaním činnosti, ktorá je pre tento podnik nová;
b) ešte neprerozdeľoval zisky a
c) nevznikol v dôsledku koncentrácie.

Pri oprávnených podnikoch, na ktoré sa nevzťahuje povinný zápis do obchodného registra, sa za začiatok päťročnej lehoty týkajúcej sa oprávnenosti môže považovať buď okamih, keď podnik začne vykonávať svoju hospodársku činnosť, alebo keď mu vzniká daňová povinnosť z hospodárskej činnosti.“

13. V článku 31 ods. 3 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) prevádzkové náklady na školiteľov a účastníkov vzdelávania týkajúce sa priamo vzdelávacieho projektu, ako sú cestovné výdavky, náklady na ubytovanie, náklady na materiál a dodávky priamo súvisiace s projektom, odpisy nástrojov a vybavenia, ak sa používajú výlučne na daný projekt vzdelávania.“

14. V článku 52 sa vkladá tento odsek:

„2a. Namiesto stanovenia oprávnených nákladov podľa odseku 2 možno maximálnu výšku pomoci na projekt stanoviť na základe súťažného výberového konania v zmysle odseku 4.“

15. Článok 53 sa mení takto:

– a) V odseku 2 sa písm. a) nahrádza takto:

„a) múzeá, archívy, knižnice, umelecké a kultúrne centrá alebo priestory určené na umelecké a kultúrne účely, divadlá, kiná, opery, koncertné siene, iné organizácie venujúce sa živým vystúpeniam, inštitúcie filmového dedičstva a ďalšie podobné umelecké a kultúrne infraštruktúry, organizácie a inštitúcie;“;

– b) V odseku 9 sa prvá veta nahrádza takto:

„V prípade činností vymedzených v odseku 2 písm. f) nesmie maximálna výška pomoci presahovať ani rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a diskontovanými príjmami projektu, ani 70 % oprávnených nákladov.“

16. V článku 54 ods. 4 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„V obidvoch prípadoch platí, že maximálne výdavky, ktoré sú predmetom povinnosti územnej viazanosti, v žiadnom prípade nepresiahnu 80 % celkového rozpočtu na produkciu.

Členské štáty môžu na účely oprávnenosti projektov na pomoc vyžadovať minimálnu úroveň produkčnej činnosti na príslušnom území, táto úroveň však nesmie presiahnuť 50 % celkového rozpočtu na produkciu.“

17. Za článok 56 sa vkladajú tieto oddiely:

„ODDIEL 14

Pomoc pre regionálne letiská

Článok 56a

Investičná pomoc pre regionálne letiská

1. Investičná pomoc pre letiská je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 zmluvy a je oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.

2. Príslušná investícia sa opiera o uspokojivú strednodobú perspektívu využitia letiskovej kapacity, ktorá bola stanovená na základe primeraných predpovedí objemu cestujúcich.

3. Letisko musí byť otvorené všetkým potenciálnym používateľom a nesmie byť vyhradené pre jedného konkrétneho používateľa. V prípade fyzického obmedzenia kapacity sa prideľovanie uskutočňuje na základe vecných, objektívnych, transparentných a nediskriminačných kritérií.

4. Pomoc sa neposkytne letisku nachádzajúcemu sa vo vzdialenosti 100 km alebo 60 minút jazdy autom, autobusom, vlakom alebo vysokorýchlostným vlakom od existujúceho letiska, z ktorého sa poskytujú pravidelné letecké dopravné služby v zmysle článku 2 ods. 16 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008.

5. Pomoc sa neposkytuje letiskám s priemerným ročným objemom nad tri milióny cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá. Od pomoci nemožno očakávať, že na letisku povedie k zvýšeniu priemerného ročného objemu nad tri milióny cestujúcich v priebehu dvoch finančných rokov nasledujúcich po poskytnutí pomoci.

6. Tento článok sa neuplatňuje na letiská s priemerným ročným objemom viac než 200 000 ton nákladu počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá. Neuplatňuje sa ani v prípade, že sa od pomoci očakáva, že na letisku povedie k zvýšeniu priemerného ročného objemu prepraveného nákladu nad 200 0000 ton v priebehu dvoch finančných rokov nasledujúcich po poskytnutí pomoci.

7. Odsek 4 sa nevzťahuje na letiská s ročným objemom do 50 000 cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc skutočne poskytnutá, za predpokladu, že sa od pomoci neočakáva, že na letisku povedie k zvýšeniu priemerného ročného objemu nad 50 000 cestujúcich.

8. Pomoc sa neposkytuje na premiestnenie existujúcich letísk alebo na vznik nového letiska prevádzkujúceho osobnú dopravu (vrátane prestavby existujúceho malého letiska na letisko prevádzkujúce osobnú dopravu).

9. Výška pomoci nepresahuje rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a prevádzkovým ziskom investície. Prevádzkový zisk sa od oprávnených nákladov odpočíta *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania.

10. Oprávnené náklady sú náklady súvisiace s investíciami do letiskovej infraštruktúry.

11. Výška pomoci nepresahuje:

a) 50 % oprávnených nákladov v prípade letísk s priemerným ročným objemom prepravených cestujúcich od jedného milióna do troch miliónov cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc poskytnutá;

b) 75 % oprávnených nákladov v prípade letísk s priemerným ročným objemom do jedného milióna cestujúcich počas dvoch finančných rokov predchádzajúcich roku, v ktorom je pomoc poskytnutá.

12. V prípade letísk nachádzajúcich sa vo vzdialených regiónoch sa maximálna intenzita pomoci môže zvýšiť o 20 percentuálnych bodov.

ODDIEL 15

Pomoc pre prístavy

Článok 56b

Investičná pomoc pre námorné prístavy

1. Investičná pomoc pre námorné prístavy je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 zmluvy a je oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.

2. Oprávnenými nákladmi sú (vrátane nákladov na plánovanie) náklady na investície:

a) do výstavby a modernizácie infraštruktúr námorných prístavov a do nadstavby, okrem mobilných zariadení; a

b) do výstavby a modernizácie prístupovej infraštruktúry vrátane bagrovania – okrem udržiavacieho bagrovania – v prípade komerčne využívaných infraštruktúr námorných prístavov.

Investičné náklady týkajúce sa činností, ktoré nesúvisia s dopravou, vrátane priemyselných výrobných zariadení využívaných v prístave, kancelárií alebo predajní, nie sú oprávnenými nákladmi.

3. Výška pomoci nepresahuje rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a prevádzkovým ziskom investície. Prevádzkový zisk sa od oprávnených nákladov odpočíta *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania.

4. Maximálna intenzita pomoci, pokiaľ ide o investície podľa odseku 2 písm. a), nesmie presiahnuť:

a) v prípade oprávnených nákladov do [20] mil. EUR: [100] % oprávnených nákladov;

b) v prípade oprávnených nákladov nad [20] mil. EUR a do [50] mil. EUR: [80] % oprávnených nákladov;

c) v prípade oprávnených nákladov nad [50] mil. EUR a do [100] mil. EUR: [50] % oprávnených nákladov;

d) v prípade oprávnených nákladov do [120] mil. EUR týkajúcich sa námorných prístavov zahrnutých do pracovného plánu koridoru základnej siete v zmysle článku 47 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013: [50] % oprávnených nákladov.

Maximálna intenzita pomoci, pokiaľ ide o investície podľa odseku 2 písm. b), nesmie presiahnuť [100]% oprávnených nákladov.

5. Intenzity pomoci stanovené v ods. 4 prvom pododseku písmenách b), c) a d) sa môžu zvýšiť o [10] percentuálnych bodov v prípade investícií umiestnených v podporovaných

oblastiach spĺňajúcich podmienky článku 107 ods. 3 písm. a) zmluvy a o [5] percentuálnych bodov v prípade investícií umiestnených v podporovaných oblastiach spĺňajúcich podmienky článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy.

6. Akákoľvek investícia, ktorú začne realizovať ten istý príjemca v období do [troch] rokov od začatia prác na inej investícii, na ktorú bola poskytnutá pomoc v tom istom námornom prístave, sa považuje za súčasť jedného investičného projektu.

7. Akákoľvek koncesia alebo iné zverenie výstavby, modernizácie, prevádzky alebo prenájmu prístavnej infraštruktúry a nadstavby tretej strane sa prideľuje na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe, pričom sa podľa potreby riadne zohľadňujú uplatniteľné pravidlá verejného obstarávania Únie [a nariadenia, ktorým sa stanovuje rámec pre prístup na trh s prístavnými službami a finančná transparentnosť prístavov[10]]. Trvanie akejkoľvek koncesie alebo iného zverenia tretej strane, pokiaľ ide o prenájom alebo prevádzku infraštruktúry, môže byť maximálne [30] rokov.

8. Infraštruktúra sa sprístupní zainteresovaným používateľom na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe. Cena účtovaná za používanie infraštruktúry zodpovedá trhovej cene.

Článok 56c

Investičná pomoc pre vnútrozemské prístavy

1. Investičná pomoc pre vnútrozemské prístavy je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a je oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.

2. Oprávnenými nákladmi sú (vrátane nákladov na plánovanie) náklady na investície:

a) do výstavby a modernizácie infraštruktúr vnútrozemských prístavov a do nadstavby, okrem mobilných zariadení; a

b) do výstavby a modernizácie prístupovej infraštruktúry vrátane bagrovania – okrem udržiavacieho bagrovania – v prípade komerčne využívaných infraštruktúr vnútrozemských prístavov.

Investičné náklady týkajúce sa činností, ktoré nesúvisia s dopravou, vrátane priemyselných výrobných zariadení využívaných v prístave, kancelárií alebo predajní, nie sú oprávnenými nákladmi.

3. Výška pomoci nepresahuje rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a prevádzkovým ziskom investície. Prevádzkový zisk sa od oprávnených nákladov odpočíta *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania.

4. Intenzita pomoci nepresahuje [100] % oprávnených nákladov.

5. Akákoľvek investícia, ktorú začne realizovať ten istý príjemca v období do [troch] rokov od začatia prác na inej investícii, na ktorú bola poskytnutá pomoc v tom istom vnútrozemskom prístave, sa považuje za súčasť jedného investičného projektu.

6. Akákoľvek koncesia alebo iné zverenie výstavby, modernizácie, prevádzky alebo prenájmu prístavnej infraštruktúry a nadstavby tretej strane sa prideľuje na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe, pričom sa podľa potreby riadne zohľadňujú uplatniteľné

[10] [Európsky parlament a Rada v súčasnosti toto nariadenie preskúmavajú a jeho konečné prijatie sa očakáva do konca roka 2016.]

pravidlá obstarávania. Trvanie akejkoľvek koncesie alebo iného zverenia tretej strane, pokiaľ ide o prenájom alebo prevádzku infraštruktúry, môže byť maximálne [30] rokov.

7. Infraštruktúra sa sprístupní zainteresovaným používateľom na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe. Cena účtovaná za používanie infraštruktúry zodpovedá trhovej cene.“

18. V článku 58 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje na individuálnu pomoc poskytnutú pred nadobudnutím účinnosti príslušných ustanovení tohto nariadenia, ak táto pomoc spĺňa všetky podmienky stanovené v tomto nariadení s výnimkou článku 9.“

Článok 2

Prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 651/2014 sa menia takto:

1. Príloha II sa nahrádza...

[V prílohe II (informačný formulár, ktorý sa má zaslať členským štátom) sa v časti II vytvoria nové riadky pre nové kategórie pomoci (investičná pomoc pre letiská, námorné prístavy a vnútrozemské prístavy) a riadok pre pomoc pre MSP (články 17 až 20) sa rozdelí do rôznych riadkov (podľa článkov).]

2. V prílohe III sa poznámka pod čiarou č. 2 nahrádza takto:

„2. 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).“

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Komisiu
predseda