EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne XXX
[…](2015) XXX draft

**NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) …/...**

**ze dne XXX,**

**kterým se mění nařízení (EU) č. 651/2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem**

**PŘEDLOHA**

(Text s významem pro EHP)

**NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) …/...**

**ze dne XXX,**

**kterým se mění nařízení (EU) č. 651/2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem**

**PŘEDLOHA**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 4 této smlouvy,

s ohledem na nařízení Rady (EU) 2015/1588 ze dne 13. července 2015 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na určité kategorie horizontální státní podpory[1], a zejména na čl. 1 odst. 1 písm. a) a b) uvedeného nařízení,

po konzultaci s Poradním výborem pro státní podpory,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Komise (EU) č. 651/2014[2] stanoví určité kategorie podpory, jež jsou prohlášeny za slučitelné s vnitřním trhem a vyňaty z povinnosti být před svým poskytnutím oznámeny Komisi. Nařízení č. 651/2014 stanoví, že budou-li shromážděny dostatečné zkušenosti z praxe, mohou být vypracována praktická kritéria pro vynětí podpory na přístavní a letištní infrastrukturu.

(2) Komise nyní získala nezbytné zkušenosti z praxe. Aby se zjednodušila a vyjasnila pravidla pro státní podpory, snížila administrativní zátěž a Komise se mohla zaměřit na případy, které potenciálně nejvíce narušují hospodářskou soutěž, měla by být podpora pro přístavní a letištní infrastrukturu zahrnuta do oblasti působnosti nařízení č. 651/2014.

(3) Investiční podpora na regionální letiště s ročním objemem provozu do tří milionů cestujících může v závislosti na specifikách každého letiště jak zlepšit dostupnost určitých regionů, tak posílit místní rozvoj. Na základě zkušeností, které Komise získala při uplatňování Pokynů ke státní podpoře letišť a leteckých společností[3], nevede investiční podpora na regionální letiště za předpokladu, že jsou splněny určité podmínky, k nepřiměřenému narušení obchodu a hospodářské soutěže. Měla by se tedy na ni vztahovat bloková výjimka, pokud splňuje podmínky stanovené v tomto nařízení. Není vhodné stanovit prahovou hodnotu oznamovací povinnosti z hlediska výše podpory, jelikož dopad opatření podpory na hospodářskou soutěž závisí hlavně na velikosti letiště, nikoli na velikosti investice.

---

1 Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 1.

2 Nařízení Komise č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

3 Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3.

(4) Uvedené podmínky by měly být zaměřeny na omezení narušení hospodářské soutěže, jež by na vnitřním trhu podkopávala rovné podmínky, a to zejména tím, že bude zajištěna přiměřenost výše podpory. Aby byla podpora přiměřená, neměla by intenzita podpory překročit maximální povolenou intenzitu podpory stanovenou v tomto nařízení, jež se liší podle velikosti letiště, a výše podpory by neměla překročit schodek financování dané investice. Podmínky slučitelnosti by měly zajišťovat otevřený a nediskriminační přístup k infrastruktuře. Podpora by neměla být poskytována letištím umístěným v blízkosti stávajícího letiště, z něhož jsou provozovány pravidelné letecké služby, jelikož podpora takovým letištím znamená vyšší riziko narušení hospodářské soutěže, a měla by být tudíž oznámena Komisi; výjimkou jsou případy, kdy je podpora poskytnuta velmi malým letištím (do 50 000 cestujících ročně), u nichž je výrazné narušení hospodářské soutěže z důvodu velmi malého objemu provozu vyloučeno.

(5) Námořní přístavy mají strategický význam pro dosažení důležitých cílů Unie, např. řádného fungování vnitřního trhu a upevnění hospodářské, sociální a územní soudržnosti, jež jsou uvedeny mimo jiné ve strategii Evropa 2020 a v bílé knize Komise nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“[4]. Jak je zdůrazněno ve sdělení „Přístavy jako motor růstu“[5], Unie potřebuje přístavy, jež účinně fungují ve všech námořních oblastech, což si žádá efektivní veřejné a soukromé investice. Investice jsou nezbytné zejména k přizpůsobení infrastruktury přístupu k přístavům a přístavní infrastruktury a superstruktury většímu objemu a složitosti loďstva, použití infrastruktury pro alternativní paliva a přísnějším požadavkům na environmentální výkonnost. Nedostatek kvalitní přístavní infrastruktury vede k dopravní přetíženosti a dodatečným nákladům pro zasilatele, provozovatele dopravy i spotřebitele.

(6) Rozvoj vnitrozemských přístavů a jejich začlenění do multimodální dopravy je důležitým cílem dopravní politiky Unie. Právní předpisy Unie, jako je směrnice Rady 92/106/EHS[6], se výslovně zaměřují na posílení intermodality v dopravě. Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ rovněž podporuje přechod ke způsobům dopravy, jež jsou šetrnější k životnímu prostředí, např. k železniční a námořní/vnitrozemské vodní dopravě. Ve sdělení „Směrem ke kvalitní vnitrozemské vodní dopravě NAIADES II“ Komise uvedla, že „[i]nfrastruktura vnitrozemské vodní dopravy v EU je nedostatečně propojená a integrovaná s jinými obory dopravy“[7].

(7) Podmínky vynětí podpory na přístavy by měly být zaměřeny na omezení narušení hospodářské soutěže, jež by na vnitřním trhu podkopávala rovné podmínky, a to zejména tím, že bude zajištěna přiměřenost výše podpory. Aby byla podpora přiměřená, neměla by překročit maximální povolenou intenzitu podpory stanovenou v tomto nařízení, jež se u námořních přístavů liší podle velikosti investičního projektu. Výše podpory by neměla přesáhnout výši rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem z investice. Zajištěn by měl být rovněž otevřený a nediskriminační přístup k infrastruktuře.

---

4 KOM(2011) 144.

5 COM(2013) 295.

6 Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro kombinovanou přepravu zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

7 COM(2013) 623.

(8) Investice zahrnuté do pracovních plánů koridorů hlavní sítě zavedených nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013[8] jsou projekty společného zájmu se zvláštním strategickým zájmem pro Unii. Námořní přístavy, jež jsou součástí těchto sítí, představují místa vstupu a výstupu zboží přepravovaného do a z Unie. Na investice zaměřené na zlepšení výkonnosti těchto přístavů by se měla uplatňovat vyšší prahová hodnota oznamovací povinnosti.

(9) [Nařízením Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje rámec pro přístup na trh přístavních služeb a finanční transparentnost přístavů, bylo zavedeno transparentní a oddělené účetnictví, jež umožňuje snadnou identifikaci použití veřejných zdrojů řídicími orgány přístavu a poskytovateli přístavních služeb. Tato finanční transparentnost podporuje účinné využívání veřejných finančních prostředků v přístavech a v případě potřeby usnadňuje kontrolu státní podpory. Nařízením se kromě toho zavádí společné a transparentní postupy zadávání zakázek na poskytování přístavních služeb a transparentní a autonomní politika účtování poplatků za používání přístavní infrastruktury.][9]

(10) Na základě zkušeností získaných při uplatňování nařízení č. 651/2014 je rovněž vhodné objasnit či změnit některá ustanovení, jež se ukázala jako obtížně použitelná. Pokud jde zejména o režimy regionální provozní podpory pro nejvzdálenější regiony, ukázalo se, že uplatňovat různá pravidla pro úhradu dodatečných nákladů na dopravu a úhradu dalších dodatečných nákladů je v praxi obtížné a nevhodné pro řešení znevýhodnění uvedených v článku 349 Smlouvy a že uvedená ustanovení by měla být nahrazena metodou, která se bude vztahovat na všechny dodatečné náklady. Vzhledem k omezeným negativním účinkům podpory kultury a zachování kulturního dědictví na hospodářskou soutěž by se měly zvýšit prahové hodnoty oznamovací povinnosti pro podporu v této oblasti.

(11) Nařízení (EU) č. 651/2014 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

Nařízení (EU) č. 651/2014 se mění takto:

(1) článek 1 se mění takto:

– a) v odstavci 1 se písmena k) a l) nahrazují tímto:

„k) podpora na sportovní a multifunkční rekreační infrastrukturu;

l) podpora na místní infrastrukturu;

m) podpora na regionální letiště a

n) podpora na přístavy.“;

– b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„Toto nařízení se nepoužije na:

---

8 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

9 [Nařízení v současnosti přezkoumává Evropský parlament a Rada a jeho konečné přijetí se očekává do konce roku 2016.]

a) podporu poskytnutou v odvětví rybolovu a akvakultury, na niž se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1379/2013*, s výjimkou podpory na vzdělávání, podpory přístupu malých a středních podniků k financování, podpory v oblasti výzkumu a vývoje, podpory na inovace určené malým a středním podnikům, podpory pro znevýhodněné pracovníky a pracovníky se zdravotním postižením a režimů regionální provozní podpory v nejvzdálenějších regionech a řídce osídlených oblastech;

b) podporu poskytnutou v odvětví zemědělské prvovýroby, s výjimkou náhrady dodatečných nákladů v nejvzdálenějších regionech a řídce osídlených oblastech, podpory na poradenství ve prospěch malých a středních podniků, podpory rizikového financování, podpory výzkumu a vývoje, podpory na inovace určené malým a středním podnikům, podpory na ochranu životního prostředí, podpory na vzdělávání a podpory pro znevýhodněné pracovníky a pracovníky se zdravotním postižením;

c) podporu poskytnutou v odvětví zpracování a uvádění zemědělských produktů na trh kromě regionální provozní podpory v nejvzdálenějších regionech a řídce osídlených oblastech, a to v následujících případech:

i) je-li výše podpory stanovena na základě ceny nebo množství těchto produktů získaných od prvovýrobců nebo uvedených na trh dotyčnými podniky nebo

ii) je-li poskytnutí podpory závislé na podmínce, že bude zčásti nebo zcela předána prvovýrobcům;

d) podporu k usnadnění uzavírání nekonkurenceschopných uhelných dolů podle rozhodnutí Rady 2010/787;

e) kategorie regionální podpory vyňaté v článku 13.

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1379/2013 ze dne 11. prosince 2013 o společné organizaci trhů s produkty rybolovu a akvakultury a o změně nařízení Rady (ES) č. 1184/2006 a (ES) č. 1224/2009 a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 104/2000 (Úř. věst. L 354, 28.12.2013, s. 1).“;

– c) v odstavci 4 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) podporu určenou podnikům v obtížích, s výjimkou režimů podpory na náhradu škod způsobených některými přírodními pohromami a režimů regionální provozní podpory v nejvzdálenějších regionech a řídce osídlených oblastech, za předpokladu, že se v rámci těchto režimů nedostává podnikům v obtížích příznivějšího zacházení než jiným podnikům.“;

(2) článek 2 se mění takto:

– a) bod 42 se nahrazuje tímto:

„42) „regionální provozní podporou“ se rozumí podpora určená k snížení běžných výdajů podniku. K těmto výdajům patří např. osobní náklady, náklady na materiál, smluvní služby, komunikaci, energii, údržbu, nájemné, správní náklady atd., nepatří k nim však odpisy a finanční náklady, pokud byly zahrnuty do způsobilých nákladů při poskytnutí investiční podpory;“;

– b) bod 48 se nahrazuje tímto:

„48) „řídce osídlenými oblastmi“ se rozumí regiony NUTS 2 s méně než 8 obyvateli na $km^2$ nebo regiony NUTS 3 s méně než 12,5 obyvatele na $km^2$;“;

– c) bod 55 se nahrazuje tímto:

„55) „oblastmi způsobilými k získání provozní podpory“ se rozumí nejvzdálenější region podle článku 349 Smlouvy nebo řídce osídlená oblast podle definice v bodě 48;“;

– d) vkládá se nový bod, který zní:

„61a) „ukončením stejné nebo podobné činnosti“ se rozumí úplné a také částečné ukončení činnosti, jež vede ke značnému úbytku pracovních míst. Pro účely tohoto ustanovení je značný úbytek pracovních míst definován jako zaniknutí alespoň 100 pracovních míst v jedné provozovně nebo jako snížení počtu pracovních míst v jedné provozovně alespoň o 50 % pracovníků;“;

– e) za bod 143 se doplňují nové body, které znějí:

„**Definice v oblasti podpory na regionální letiště**

144) „letištní infrastrukturou“ se rozumí infrastruktura a vybavení, jejichž prostřednictvím letiště poskytuje letištní služby leteckým společnostem a různým poskytovatelům služeb, včetně přistávacích a vzletových drah, terminálů, odbavovacích a pojezdových ploch, centralizované infrastruktury pro pozemní odbavování a jakýchkoli dalších zařízení, která přímo podporují letecké služby, vyjma infrastruktury a vybavení, které jsou nutné především pro provádění jiných než leteckých činností, jako jsou parkoviště, obchody a restaurace;

145) „leteckou společností“ se rozumí letecká společnost s platnou provozní licencí vydanou členským státem nebo členem společného evropského vzdušného prostoru podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008*;

146) „letištěm“ se rozumí subjekt nebo skupina subjektů, který/á vykonává hospodářskou činnost spočívající v poskytování letištních služeb leteckým společnostem;

147) „letištními službami“ se rozumí služby, které leteckým společnostem poskytuje letiště nebo některá z jeho dceřiných společností s cílem zajistit odbavení letadel od přistání po vzlet a odbavení cestujících a nákladu, aby letecké společnosti mohly poskytovat služby letecké dopravy, včetně poskytování služeb pozemního odbavování a poskytování centralizované infrastruktury pro pozemní odbavování;

148) „centralizovanou infrastrukturou pro pozemní odbavování“ se rozumí infrastruktura, kterou obvykle provozuje provozovatel letiště a jež je za úplatu dána k dispozici různým poskytovatelům služeb pozemního odbavování působícím na letišti, vyjma vybavení vlastněného nebo provozovaného poskytovateli služeb pozemního odbavování;

149) „vysokorychlostním vlakem“ se rozumí vlak, který může dosáhnout rychlosti přes 200 km/h;

150) „službami pozemního odbavování“ se rozumí služby poskytované uživatelům letiště na letištích, které jsou popsány v příloze směrnice 96/67/ES**;

151) „jinými než leteckými činnostmi“ se rozumí komerční služby poskytované leteckým společnostem nebo jiným uživatelům letiště, včetně doplňkových služeb cestujícím, zasilatelům nebo jiným poskytovatelům služeb, pronájmu kanceláří a obchodů, parkovišť a hotelů;

**Definice v oblasti podpory na přístavy**

152) „přístavem“ se rozumí areál vodní plochy a pobřežního pozemku, který tvoří infrastruktura a zařízení, jež mají umožnit především příjem plavidel, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží či nalodění a vylodění cestujících, a další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu;

153) „námořním přístavem“ se rozumí přístav určený především pro příjem námořních plavidel;

154) „vnitrozemským přístavem“ se rozumí jiný než námořní přístav s nepřímým přístupem k otevřenému moři prostřednictvím vnitrozemských vodních cest;

155) „přístavní infrastrukturou“ se rozumí infrastruktura a zařízení, jež vytvářejí přímý příjem pro řídicí orgán přístavu a které zahrnují kotviště používaná ke kotvení lodí, přístavní hráze, mola a plovoucí pontonové rampy v přílivových oblastech, přístavní bazény, násypy a rekultivované plochy a dopravní zařízení v přístavním areálu;

156) „přístavní superstrukturou“ se rozumí povrchové úpravy, budovy a mobilní (např. jeřáby) a pevné zařízení, jež přímo souvisí s dopravní funkcí přístavu;

157) „přístupovou infrastrukturou“ se rozumí druh infrastruktury nezbytný pro zajištění přístupu a vstupu uživatelů po zemi či moři nebo řece do námořního nebo vnitrozemského přístavu, zejména přístupové komunikace, přístupové železniční tratě, přístavní hráze, přístupové kanály a zdymadla;

158) „bagrováním pod vodou“ se rozumí odstranění písku, sedimentu nebo jiných látek ze dna vodní přístupové cesty do přístavu s cílem uvolnit plavidlu přístup do přístavu;

159) „údržbovým bagrováním pod vodou“ se rozumí běžné bagrování pod vodou prováděné za účelem zachování přístupnosti vodní cesty.

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

** Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).“;

(3) článek 4 se mění takto:

– a) odstavec 1 se mění takto:

– i) písmeno z) se nahrazuje tímto:

„z) u investiční podpory kultury a zachování kulturního dědictví: [150] milionů EUR na projekt; u provozní podpory kultury a zachování kulturního dědictví: [75] milionů EUR na podnik ročně;“;

– ii) doplňují se nová písmena, která znějí:

„dd) u investiční podpory na regionální letiště: intenzity podpory stanovené v čl. 56a odst. 11 a 12;

ee) u investiční podpory na námořní přístavy: [100] milionů EUR na jeden investiční projekt (nebo [120] milionů EUR na jeden investiční projekt v námořním přístavu zahrnutém do pracovního plánu koridoru hlavní sítě podle článku 47 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013*);

ff) u investiční podpory na vnitrozemské přístavy: [20] milionů EUR na jeden investiční projekt.

---

*Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).“;

(4) v čl. 5 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„k) podpora ve formě prodeje nebo pronájmu hmotného majetku pod úrovní tržních sazeb, jestliže je hodnota stanovena buď nezávislým odborným posudkem před prodejem či pronájmem, nebo odkazem na veřejně dostupnou, pravidelně aktualizovanou a obecně uznávanou referenční hodnotu.“;

(5) v článku 6 se odstavec 5 mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) regionální provozní podpora a regionální urbanistická podpora, jsou-li splněny příslušné podmínky článků 15 a 16; “;

b) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) podpora na úhradu dodatečných nákladů na zaměstnávání pracovníků se zdravotním postižením a podpora na náhradu nákladů na asistenci poskytovanou znevýhodněným pracovníkům, jsou-li splněny příslušné podmínky článků 34 a 35;“;

(6) článek 7 se mění takto:

– a) v odstavci 1 se doplňuje třetí věta, která zní:

„Výši způsobilých nákladů lze vypočítat v souladu se zjednodušeným vykazováním nákladů podle článků 67 a 68 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013* za předpokladu, že daná operace je alespoň částečně financována z fondu EU, u něhož je možné použít zjednodušené vykazování nákladů, a daná kategorie nákladů je způsobilá podle příslušného ustanovení o vynětí.“;

– b) v odstavci 3 se první věta nahrazuje tímto:

„Podpora splatná v budoucnu, například podpora splatná v několika splátkách, se diskontuje na svou hodnotu v okamžiku poskytnutí.“;

– c) odstavec 4 se zrušuje;

---

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 320).

(7) článek 12 se nahrazuje tímto:

„*Článek 12*

**Kontrola**

1. Aby mohla Komise kontrolovat podporu, která je tímto nařízením vyňata z oznamovací povinnosti, jsou členské státy, respektive v případě podpory poskytnuté na projekty Evropské územní spolupráce členský stát, v němž se nachází řídicí orgán, povinny vést podrobné záznamy s informacemi a podklady, které jsou nezbytné k ověření, zda jsou splněny všechny podmínky tohoto nařízení. Tyto záznamy se uchovávají po dobu deseti let ode dne poskytnutí podpory *ad hoc* nebo ode dne, kdy byla v rámci příslušného režimu poskytnuta poslední podpora.

2. V případě režimů, v jejichž rámci je daňová podpora poskytována automaticky na základě daňových přiznání příjemců a neprovádí se předběžná kontrola, zda jsou u každého příjemce splněny všechny podmínky slučitelnosti, členské státy zavedou vhodný kontrolní mechanismus, pomocí něhož pravidelně jednou za účetní období alespoň následně a na

základě vzorku ověřují, zda jsou splněny všechny podmínky slučitelnosti, a vyvozují nezbytné závěry. Členské státy uchovávají podrobné záznamy o kontrolách alespoň po dobu deseti let ode dne provedení kontroly.

3. Dotčený členský stát poskytne Komisi ve lhůtě dvaceti pracovních dnů nebo ve lhůtě delší, která je stanovena v žádosti, všechny informace a podklady, které Komise považuje za nezbytné ke kontrole uplatňování tohoto nařízení, včetně informací uvedených v odstavcích 1 a 2.“;

(8) článek 13 se nahrazuje tímto:

*„Článek 13*

**Rozsah regionální podpory**

Tento oddíl se nepoužije na:

a) podporu ve prospěch činností v odvětví oceli, v uhelném průmyslu, v odvětví stavby lodí nebo v odvětví výroby syntetických vláken;

b) podporu v odvětví dopravy, jakož i v odvětví související infrastruktury, ve výrobě a distribuci energie a v oblasti energetické infrastruktury s výjimkou režimů provozní podpory v nejvzdálenějších regionech a řídce osídlených oblastech;

c) regionální podporu ve formě režimů, které jsou zaměřeny na vybraná zvláštní odvětví hospodářské činnosti; za režimy zaměřené na zvláštní odvětví hospodářské činnosti se nepovažují režimy zaměřené na cestovní ruch, širokopásmovou infrastrukturu a zpracování a uvádění zemědělských produktů na trh;

d) jednotlivou regionální investiční podporu poskytnutou příjemci, který v době podání žádosti o podporu
i) ukončil stejnou nebo podobnou činnost v provozovně v EHP v předchozích dvou letech nebo
ii) má konkrétní plány na to, že tuto činnost ukončí v období od podání žádosti o podporu do dvou let poté, co dokončí počáteční investici.
Toto se týká pouze ukončení, k němuž dojde v jiné smluvní straně EHP než ve smluvní straně, v níž bude poskytnuta podpora;

e) regionální provozní podporu poskytnutou podnikům, jejichž hlavní činnosti spadají do sekce K „Peněžnictví a pojišťovnictví“ klasifikace NACE Rev. 2, nebo podnikům, které provádějí činnosti v rámci skupiny a jejichž hlavní činnosti spadají do třídy 70.10 „Činnosti vedení podniků“ nebo 70.22 „Ostatní poradenství v oblasti podnikání a řízení“ klasifikace NACE Rev. 2.“;

(9) článek 14 se mění takto:

– a) v odst. 6 druhém pododstavci se první věta nahrazuje tímto:

„V případě pořízení majetku provozovny ve smyslu čl. 2 bodu 49 nebo 51 se zohlední pouze náklady na nákup majetku od třetích osob, které nejsou spřízněny s kupujícím.“;

– b) v odstavci 7 se první věta nahrazuje tímto:

„V případě podpory poskytnuté velkým podnikům na zásadní změnu výrobního postupu musí být způsobilé náklady vyšší než odpisy provedené za předcházející tři účetní období z majetku užívaného při činnosti, jež má být modernizována.“;

(10) článek 15 se nahrazuje tímto:

„*Článek 15*

**Regionální provozní podpora**

1. Režimy regionální provozní podpory v nejvzdálenějších regionech a řídce osídlených oblastech jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.

2. V řídce osídlených oblastech poskytují režimy regionální provozní podpory náhradu za dodatečné náklady na dopravu zboží, které bylo vyrobeno v oblastech způsobilých k získání provozní podpory, jakož i dodatečné náklady na dopravu zboží, které je v těchto oblastech dále zpracováváno, a to za následujících podmínek:

a) příjemci vyvíjejí v těchto oblastech svou výrobní činnost;

b) podpora je objektivně předem vyčíslitelná pevnou částkou, v tunách na kilometr nebo v jiné vhodné jednotce;

c) dodatečné náklady na dopravu zboží jsou vypočteny na základě trasy zboží v rámci vnitrostátních hranic dotčeného členského státu za použití dopravních prostředků, jež jsou pro příjemce spojeny s nejnižšími náklady.

Intenzita podpory nepřesáhne 100 % dodatečných nákladů na dopravu zboží stanovených v tomto odstavci.

3. V nejvzdálenějších regionech poskytují režimy provozní podpory náhradu za dodatečné provozní náklady, které vznikly v nejvzdálenějších regionech v přímém důsledku jednoho či více trvalých znevýhodnění uvedených v článku 349 Smlouvy, za předpokladu, že příjemci vyvíjejí v některém z nejvzdálenějších regionů svou hospodářskou činnost, a za těchto podmínek:

a) roční výše podpory na příjemce v rámci všech režimů provozní podpory nepřesáhne jeden z následujících procentních podílů:

i) u podniků zabývajících se výrobními činnostmi:

— […%] hrubé přidané hodnoty, kterou za rok vytvoří příjemce v dotyčném nejvzdálenějším regionu, nebo

— […%] nákladů na pracovní sílu, které za rok vzniknou příjemci v dotyčném nejvzdálenějším regionu, nebo

— […%] ročního obratu, jehož příjemce dosáhl v dotyčném nejvzdálenějším regionu;

ii) u podniků zabývajících se jinými činnostmi:

— […%] hrubé přidané hodnoty, kterou za rok vytvoří příjemce v dotyčném nejvzdálenějším regionu, nebo

— […%] nákladů na pracovní sílu, které za rok vzniknou příjemci v dotyčném nejvzdálenějším regionu, nebo

— […%] ročního obratu, jehož příjemce dosáhl v dotyčném nejvzdálenějším regionu;

iii) procentní podíly stanovené v bodech i) a ii) lze v nejvzdálenějších regionech, jež se nachází více než 4 000 km od hlavního města dotčeného členského státu, zvýšit o […procentní body / procentních bodů]; nebo

b) u podniků s ročním obratem do [300 000 EUR] roční výše podpory na podnik, který je příjemcem, v rámci všech režimů provozní podpory nepřesáhne – namísto procentních podílů uvedených v písmeni a) – [150 000 EUR].“;

(11) v čl. 21 odst. 16 se úvodní věta nahrazuje tímto:

„Opatření v oblasti rizikového financování, jímž jsou způsobilým podnikům poskytnuty záruky či půjčky nebo jímž jsou poskytnuty kvazikapitálové investice do způsobilých podniků se strukturou dluhu, musí splňovat tyto podmínky:“;

(12) v článku 22 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„Způsobilými podniky jsou nekotované malé podniky v době do pěti let od své registrace, za předpokladu, že tento nově registrovaný malý podnik:

a) začne vykonávat činnost, která je pro něj nová;
b) dosud nerozděloval zisk a
c) nevznikl spojením podniků.

Pokud jde o způsobilé podniky, které nepodléhají registraci, za počátek pětiletého období způsobilosti lze považovat okamžik, kdy podnik zahájil svou hospodářskou činnost nebo kdy mu vznikla daňová povinnost z hospodářské činnosti.“;

(13) v článku 31 se odst. 3 písm. b) nahrazuje tímto:

„b) provozní náklady školitelů a školených osob přímo spojené s projektem vzdělávání, např. cestovní výdaje, náklady na ubytování, výdaje na materiál a vybavení přímo spojené s projektem, odpisy nástrojů a vybavení v rozsahu, který připadá na jejich výlučné používání pro projekt vzdělávání.“;

(14) v článku 52 se vkládá nový odstavec, který zní:

„2a. Namísto stanovení způsobilých nákladů podle odstavce 2 lze maximální výši podpory na projekt stanovit na základě výběrového řízení ve smyslu odstavce 4.“;

(15) článek 53 se mění takto:

– a) v odstavci 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) muzea, archivy, knihovny, umělecká a kulturní centra či prostory, divadla, kina, opery, koncertní síně, další organizace pořádající živá vystoupení, filmové archivy a další podobná umělecká a kulturní zařízení, organizace a instituce;“;

– b) v odstavci 9 se první věta nahrazuje tímto:

„Pokud jde o činnosti definované v odst. 2 písm. f), maximální výše podpory nepřesáhne buď rozdíl mezi způsobilými náklady a diskontovanými výnosy z projektu, nebo 70 % způsobilých nákladů.“;

(16) v čl. 54 odst. 4 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„V obou případech nesmí maximální výdaje, pro něž platí povinnost územní vázanosti, v žádném případě překročit 80 % z celkového rozpočtu produkce.

Členské státy mohou rovněž vyžadovat, aby produkční činnosti na projektech, jež mají být způsobilé z hlediska podpory, dosáhly na dotyčném území určitého minimálního objemu, tento objem však nesmí překročit 50 % z celkového rozpočtu produkce.“;

(17) za článek 56 se vkládají nové oddíly, které znějí:

„ODDÍL 14

***Podpora na regionální letiště***

*Článek 56a*

**Investiční podpora na regionální letiště**

1. Investiční podpora na letiště je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 Smlouvy a je vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.

2. Dotyčná investice se opírá o uspokojivou střednědobou perspektivu využití kapacity letiště, jež byla stanovena na základě přiměřených odhadů objemu provozu.

3. Letiště musí být otevřené všem potenciálním uživatelům a nesmí být určeno jednomu specifickému uživateli. V případě fyzického omezení kapacity se přidělování provádí podle relevantních, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií.

4. Podpora se neposkytne letišti, jež se nachází ve vzdálenosti do 100 km nebo 60 minut jízdy autem, autobusem, vlakem nebo vysokorychlostním vlakem od stávajícího letiště, z něhož jsou provozovány pravidelné letecké služby ve smyslu čl. 2 bodu 16 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008.

5. Podpora se neposkytne letištím s průměrným ročním objemem provozu nad tři miliony cestujících během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta. Podpora nemůže vést ke zvýšení průměrného ročního objemu provozu na letišti nad tři miliony cestujících během dvou účetních období následujících po poskytnutí podpory.

6. Tento článek se nevztahuje na letiště s průměrným ročním objemem nákladní dopravy nad 200 000 tun během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta. Neuplatní se ani v případě, že podpora může vést ke zvýšení průměrného ročního objemu nákladní dopravy na letišti nad 200 000 tun během dvou účetních období následujících po poskytnutí podpory.

7. Odstavec 4 se nevztahuje na letiště s ročním objemem provozu do 50 000 cestujících během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora skutečně poskytnuta, za předpokladu, že podpora nemůže na letišti vést ke zvýšení průměrného ročního objemu provozu nad 50 000 cestujících.

8. Podpora se neposkytne na přemístění stávajících letišť či na vytvoření nového letiště pro přepravu cestujících (včetně přeměny stávajícího malého letiště na letiště pro přepravu cestujících).

9. Výše podpory nepřesáhne výši rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem z investice. Od způsobilých nákladů se odečte provozní zisk, a to buď *ex ante* na základě odůvodněných předpokladů, nebo uplatněním mechanismu zpětného vymáhání podpory.

10. Způsobilými náklady jsou náklady související s investicemi do letištní infrastruktury.

11. Výše podpory nepřesáhne:

a) 50 % způsobilých nákladů v případě letišť s průměrným ročním objemem provozu od jednoho do tří milionů cestujících během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora poskytnuta;

b) 75 % způsobilých nákladů v případě letišť s průměrným ročním objemem provozu do jednoho milionu cestujících během dvou účetních období předcházejících roku, v němž je podpora poskytnuta.

12. Maximální intenzity podpory se mohou v případě letišť nacházejících se v odlehlých regionech zvýšit o 20 procentních bodů.

ODDÍL 15

***Podpora na přístavy***

*Článek 56b*

**Investiční podpora na námořní přístavy**

1. Investiční podpora na námořní přístavy je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 Smlouvy a je vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.

2. Způsobilými náklady jsou (včetně nákladů na plánování) náklady na investice:

a) do výstavby či modernizace infrastruktury a superstruktury námořního přístavu, s výjimkou mobilního zařízení, a

b) do výstavby či modernizace přístupové infrastruktury včetně bagrování pod vodou, s výjimkou údržbového bagrování pod vodou, v případě komerčně využívané infrastruktury námořního přístavu.

Investiční náklady týkající se činností, které nesouvisí s dopravou, včetně průmyslových výrobních zařízení využívaných v rámci přístavu, kanceláří nebo obchodů, jsou nezpůsobilé.

3. Výše podpory nepřesáhne výši rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem z investice. Od způsobilých nákladů se odečte provozní zisk, a to buď *ex ante* na základě odůvodněných předpokladů, nebo uplatněním mechanismu zpětného vymáhání podpory.

4. Maximální intenzita podpory u investic podle odst. 2 písm. a) nepřesáhne:

a) v případě způsobilých nákladů do [20] milionů EUR: [100] % způsobilých nákladů;

b) v případě způsobilých nákladů nad [20] milionů EUR a do [50] milionů EUR: [80] % způsobilých nákladů;

c) v případě způsobilých nákladů nad [50] milionů EUR a do [100] milionů EUR: [50] % způsobilých nákladů;

d) v případě způsobilých nákladů do [120] milionů EUR souvisejících s námořními přístavy zahrnutými do pracovního plánu koridoru hlavní sítě podle článku 47 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013: [50] % způsobilých nákladů.

Maximální intenzita podpory u investic podle odst. 2 písm. b) nepřesáhne [100] % způsobilých nákladů.

5. V případě investic, které jsou realizovány v podporovaných oblastech splňujících podmínky čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy, lze intenzity podpory stanovené v odst. 4 prvním pododstavci písm. b), c) a d) navýšit o [10] procentních bodů a v případě investic, které jsou realizovány v podporovaných oblastech splňujících podmínky čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, o [5] procentních bodů.

6. Investice, kterou tentýž příjemce zahájí během [tří] let ode dne, kdy byly zahájeny práce na jiné podpořené investici v témže námořním přístavu, se považuje za součást jediného investičního projektu.

7. Jakékoli koncese nebo jiná pověření třetí strany k výstavbě, modernizaci, provozu nebo pronájmu přístavní infrastruktury a superstruktury se řídí otevřenými, transparentními a nediskriminačními podmínkami, v příslušných případech s náležitým zohledněním pravidel

Unie pro zadávání veřejných zakázek [a nařízení, kterým se zřizuje rámec pro přístup na trh přístavních služeb a finanční transparentnost přístavů[10]]. Doba trvání koncese nebo jiného pověření třetí strany k pronájmu nebo provozu infrastruktury nepřesáhne maximální délku [30] let.

8. Infrastruktura je k dispozici uživatelům, kteří o to projeví zájem, za otevřených, transparentních a nediskriminačních podmínek. Cena účtovaná za užívání infrastruktury odpovídá ceně tržní.

*Článek 56c*

**Investiční podpora na vnitrozemské přístavy**

1. Investiční podpora na vnitrozemské přístavy je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a je vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.

2. Způsobilými náklady jsou (včetně nákladů na plánování) náklady na investice:

a) do výstavby či modernizace infrastruktury a superstruktury vnitrozemského přístavu, s výjimkou mobilního zařízení, a

b) do výstavby či modernizace přístupové infrastruktury včetně bagrování pod vodou, s výjimkou údržbového bagrování pod vodou, v případě komerčně využívané infrastruktury vnitrozemského přístavu.

Investiční náklady týkající se činností, které nesouvisí s dopravou, včetně průmyslových výrobních zařízení využívaných v rámci přístavu, kanceláří nebo obchodů, jsou nezpůsobilé.

3. Výše podpory nepřesáhne výši rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem z investice. Od způsobilých nákladů se odečte provozní zisk, a to buď *ex ante* na základě odůvodněných předpokladů, nebo uplatněním mechanismu zpětného vymáhání podpory.

4. Maximální intenzita podpory nepřesáhne [100] % způsobilých nákladů.

5. Investice, kterou tentýž příjemce zahájí během [tří] let ode dne, kdy byly zahájeny práce na jiné podpořené investici v témže vnitrozemském přístavu, se považuje za součást jediného investičního projektu.

6. Jakékoli koncese nebo jiná pověření třetí strany k výstavbě, modernizaci, provozu nebo pronájmu přístavní infrastruktury a superstruktury se řídí otevřenými, transparentními a nediskriminačními podmínkami, v příslušných případech s náležitým zohledněním pravidel pro zadávání veřejných zakázek. Doba trvání koncese nebo jiného pověření třetí strany k pronájmu nebo provozu infrastruktury nepřesáhne maximální délku [30] let.

7. Infrastruktura je k dispozici uživatelům, kteří o to projeví zájem, za otevřených, transparentních a nediskriminačních podmínek. Cena účtovaná za užívání infrastruktury odpovídá ceně tržní.“;

(18) v článku 58 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení se použije na jednotlivou podporu poskytnutou před vstupem příslušných ustanovení tohoto nařízení v platnost, pokud tato podpora splňuje veškeré podmínky stanovené v tomto nařízení, s výjimkou článku 9.“

[10] [Nařízení v současnosti přezkoumává Evropský parlament a Rada a jeho konečné přijetí se očekává do konce roku 2016.]

*Článek 2*

Přílohy nařízení (EU) č. 651/2014 se mění takto:

(1) příloha II se nahrazuje...

[V příloze II (informační list zasílaný členským státem) se v části II vytvoří nové položky pro nové kategorie podpory (investiční podpora na letiště, námořní přístavy a vnitrozemské přístavy) a položka pro podporu určenou malým a středním podnikům (články 17 až 20) se rozdělí do několika položek (podle článků).];

(2) v příloze III se poznámka pod čarou 2 nahrazuje tímto:

„2. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1893/2006 ze dne 20. prosince 2006, kterým se zavádí statistická klasifikace ekonomických činností NACE Revize 2 a kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3037/90 a některá nařízení ES o specifických statistických oblastech (Úř. věst. L 393, 30.12.2006, s. 1).“

*Článek 3*

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Komisi*
*předseda / předsedkyně*