



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

PRÍLOHA

k

OZNÁMENIU KOMISIE

Schválenie obsahu návrhu nariadenia Komisie, ktorým sa určité kategórie pomoci v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy vyhlasujú za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 93, 107 a 108 zmluvy

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

PRÍLOHA
Nariadenie Komisie, ktorým sa určité kategórie pomoci v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy vyhlasujú za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 93, 107 a 108 zmluvy

(Text s významom pre EHP)

NÁVRH

EURÓPSKA KOMISIA,

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

so zreteľom na 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 dopravy¹, najmä na jeho článok 1,

po konzultácii s Poradným výborom pre štátnu pomoc,

keďže:

- (1) Financovanie zo strany štátu, ktoré spĺňa kritériá stanovené v článku 107 ods. 1 zmluvy, predstavuje štátnu pomoc a podľa článku 108 ods. 3 zmluvy sa musí Komisii notifikovať. Podľa článku 109 zmluvy však Rada môže určiť kategórie pomoci, ktoré sú od tejto notifikačnej povinnosti oslobodené. V súlade s článkom 108 ods. 4 zmluvy Komisia môže prijať nariadenia týkajúce sa týchto kategórií štátnej pomoci.
- (2) Nariadením Rady (EÚ) 2022/2586 sa Komisia oprávňuje vyhlásiť, že pomoc na koordináciu dopravy, ako sa uvádza v článku 93 zmluvy, môže byť za určitých podmienok oslobodená od notifikačnej povinnosti.
- (3) Pomoc pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu sa považuje za zlučiteľnú so zmluvou, ak spĺňa potreby koordinácie dopravy alebo ak predstavuje náhradu za plnenie niektorých záväzkov neoddeliteľne súvisiacich s verejnoprospešnou službou v súlade s článkom 93 zmluvy.
- (4) Na dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti klimateckej neutrality, ktoré Komisia navrhla v roku 2019 a ktoré sú stanovené v Európskej zelenej dohode², je potrebná zásadná zelená a digitálna transformácia dopravy v EÚ. V rámci stratégie Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu do roku 2020³ vyzvala EÚ členské štáty, aby prijali opatrenia na zvýšenie udržateľnosti všetkých druhov dopravy a aby podporili prechod na udržateľnejšie druhy dopravy.
- (5) V článku 11 zmluvy sa zdôrazňuje záväzok Únie chrániť životné prostredie a udržateľnosť, pričom sa zdôrazňuje začlenenie environmentálnych požiadaviek do

¹ Ú. v. EÚ L 338, 30.12.2022, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final/2].

³ COM(2020) 789 final.

vymedzenia a vykonávania jej politík a činností. Komisia uznáva význam udržateľných postupov v doprave.

- (6) Na základe skúseností Komisie s uplatňovaním článku 93 zmluvy niektoré kategórie štátnej pomoci, ktoré spĺňajú potreby koordinácie dopravy, nevedú k žiadnemu výraznému narušeniu hospodárskej súťaže a obchodu medzi členskými štátmi za predpokladu, že spĺňajú určité jasné kritériá zlučiteľnosti stanovené na základe rozsiahlej rozhodovacej praxe.
- (7) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať na opatrenia štátnej pomoci poskytované podnikom v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy.
- (8) Pomoc, ktorá spĺňa všetky podmienky stanovené v tomto nariadení, t. j. všeobecné, ako aj osobitné podmienky týkajúce sa príslušných kategórií pomoci, by mala byť oslobodená od notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ods. 3 zmluvy.
- (9) Štátna pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, na ktorú sa nevzťahuje toto nariadenie, aj naďalej podlieha notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy. Týmto nariadením nie je dotknutá možnosť členských štátov notifikovať pomoc, ktorej ciele zodpovedajú cieľom, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.
- (10) Toto nariadenie by malo umožniť väčšie zjednodušenie a malo by zvýšiť transparentnosť, efektívne hodnotenie a kontroly dodržiavania pravidiel štátnej pomoci na vnútroštátnej úrovni aj na úrovni EÚ, pričom by malo zachovať inštitucionálne právomoci Komisie a členských štátov. To je v súlade s oznámením Komisie s názvom Modernizácia štátnej pomoci EÚ⁴ a s výsledkom kontroly vhodnosti uskutočnenej Komisiou v roku 2020⁵, podľa ktorého je potrebné znížiť administratívne zaťaženie a zabezpečiť efektívnosť verejných výdavkov.
- (11) Všeobecné podmienky uplatňovania tohto nariadenia sú stanovené na základe súboru spoločných zásad, ktorými sa zabezpečuje, že pomoc: i) slúži na účely koordinácie dopravy; ii) má jasný stimulačný účinok; iii) je potrebná, vhodná a primeraná; iv) poskytuje sa úplne transparentne a podlieha kontrolnému mechanizmu a pravidelnému hodnoteniu a v) neovplyvňuje hospodársku súťaž a obchod v rozsahu, ktorý by ohrozoval všeobecné záujmy EÚ.
- (12) Aby sa zabezpečilo, že pomoc je potrebná a má stimulačný účinok na ďalší rozvoj činností alebo projektov, nemalo by sa toto nariadenie uplatňovať na pomoc určenú na činnosti, do ktorých by sa príjemca v každom prípade zapojil aj bez poskytnutia pomoci. Podľa tohto nariadenia by pomoc mala byť oslobodená od notifikačnej povinnosti iba vtedy, keď sa podporovaný projekt alebo podporovaná činnosť začnú realizovať až po tom, ako príjemca predložil písomnú žiadosť o poskytnutie pomoci.
- (13) V prípade akejkoľvek investičnej pomoci *ad hoc* patriacej do pôsobnosti tohto nariadenia a poskytnutej príjemcovi, ktorý je veľkým podnikom, by členský štát mal popri splnení podmienok súvisiacich so stimulačným účinkom a uplatňovaných na príjemcov, ktorí sú MSP, zabezpečiť aj to, aby príjemca zanalyzoval životaschopnosť podporovanej investície s pomocou a bez pomoci a dokázal to v internej dokumentácii.

⁴ COM(2012) 209, 8. 5. 2012.

⁵ Pracovný dokument útvarov Komisie z 30. októbra 2020 – Kontrola vhodnosti balíka modernizácie štátnej pomoci z roku 2012, usmernení pre železnice a poistenia krátkodobých vývozných úverov [SWD(2020) 257 final].

V takýchto prípadoch by mal členský štát overiť, či takáto dokumentácia potvrdzuje, že pomoc bude mať za následok podstatné zvýšenie rozsahu investície podporovanej vďaka pomoci, podstatné zvýšenie celkovej sumy vynaloženej príjemcom na takúto investíciu a/alebo podstatné zvýšenie rýchlosti dokončenia investície.

- (14) Na automatické schémy pomoci vo forme daňového zvýhodnenia by sa mali naďalej vzťahovať osobitné podmienky týkajúce sa stimulačného účinku, keďže pomoc poskytnutá na základe týchto schém sa poskytuje automaticky. Táto osobitná podmienka znamená, že týmito schémami pomoci by sa mali podporovať len projekty alebo činnosti, na ktorých sa začne pracovať po nadobudnutí účinnosti týchto schém. Táto podmienka by sa však neuplatňovala v prípade následných schém pomoci, ak sa na danú činnosť vzťahovali už predchádzajúce schémy vo forme daňového zvýhodnenia. Rozhodujúcim momentom na posúdenie stimulačného účinku následných schém pomoci je moment, keď sa po prvýkrát stanovilo daňové opatrenie v pôvodnej schéme.
- (15) Prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu, ktorá spĺňa podmienky tohto nariadenia, by sa mala považovať za pomoc so stimulačným účinkom, ak sa pomoc preniesie na používateľov, a tým sa zvýši dopyt po udržateľných dopravných službách a po prechode na iné druhy dopravy. Cieľom zverejnenia je zvýšiť povedomie o opatreniach, ktoré sú k dispozícii na zníženie rozdielu v konkurencieschopnosti medzi udržateľnými druhmi pozemnej dopravy a výlučne cestnou dopravou alebo inými konkurenčnými druhmi dopravy, ktoré viac znečisťujú životné prostredie, a má preto zabezpečiť, aby sa pomoc premietla do ceny, ktorú majú používatelia zaplatiť. Prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu by sa v žiadnom prípade nemala poskytovať, ak spôsob dopravy, ktorý viac znečisťuje životné prostredie, nie je reálnou alternatívou k udržateľnému spôsobu dopravy. Zatiaľ čo v prípade osobnej dopravy existuje vždy komerčne výhodnejšia alternatíva dopravy po železnici alebo vnútrozemských vodných cestách, ktorá viac znečisťuje životné prostredie, v odvetví nákladnej dopravy závisí konkurencieschopnosť od vzdialenosti, na ktorú sa doprava uskutočňuje. To sa nevzťahuje na prepravu 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.
- (16) Na účely transparentnosti, rovnakého zaobchádzania a účinného monitorovania by sa toto nariadenie malo uplatňovať len na pomoc, pri ktorej možno *ex ante* presne vypočítať ekvivalent hrubého grantu bez potreby vykonať posúdenie rizika (ďalej len „transparentná pomoc“). Pre určité nástroje pomoci, ako sú úvery, záruky, daňové opatrenia, opatrenia rizikového financovania, a najmä vratné preddavky, sa v tomto nariadení stanovuje, za akých podmienok ich možno považovať za transparentné. Kapitálové injekcie by sa nemali považovať za transparentnú pomoc. V prípade malých a stredných podnikov (ďalej len „MSP“) sú v oznámení Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk⁶ uvedené úrovne ročných prémie, pri prekročení ktorých by sa štátna záruka nepovažovala za pomoc.
- (17) S cieľom zabezpečiť, aby bola pomoc primeraná a obmedzená na nevyhnutnú výšku, sa v tomto nariadení stanovuje maximálna výška pomoci vo forme intenzity pomoci vo vzťahu k súboru oprávnených nákladov. Na základe skúseností Komisie sa intenzita pomoci stanovuje na úrovni, ktorou sa minimalizujú narušenia hospodárskej súťaže

⁶ Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10.

a obchodu spôsobené podporovanou činnosťou a súčasne sa vhodne rieši zlyhanie trhu alebo iná prekážka koordinácie dopravy.

- (18) Do výpočtu intenzity pomoci by sa mali zahrnúť iba oprávnené náklady. Určenie oprávnených nákladov by malo byť podložené zrozumiteľnými, konkrétnymi a aktuálnymi písomnými dôkazmi. Týmto nariadením sa od notifikačnej povinnosti neoslobodzuje pomoc, ktorá presahuje príslušnú intenzitu pomoci. Na výpočet by sa mali použiť všetky číselné údaje pred odpočítaním daní alebo iných poplatkov. Pomoc splatná v niekoľkých splátkach by sa mala diskontovať na jej hodnotu v čase jej poskytnutia. Oprávnené náklady by sa takisto mali diskontovať na ich hodnotu v čase poskytnutia pomoci. Úroková sadzba, ktorá sa má použiť na účely diskontovania a na výpočet výšky pomoci, ak pomoc nemá formu priameho grantu, by mala byť diskontná sadzba a referenčná sadzba platná v čase poskytnutia pomoci. Tieto sadzby sú stanovené v oznámení Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb⁷.
- (19) Komisia by mala zabezpečiť, aby schválená pomoc neovplyvňovala hospodársku súťaž a obchod v rozsahu, ktorý by ohrozoval všeobecné záujmy EÚ. Pomoc poskytnutá príjemcovi, voči ktorému sa nárokuje vrátenie pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, ktorým bola pomoc vyhlásená za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom, by preto mala byť vyňatá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
- (20) Pomoc podnikom v ťažkostiach by mala byť vyňatá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, pretože takáto pomoc by sa mala posudzovať podľa Usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach⁸.
- (21) Týmto nariadením sa konsolidujú rozsiahle skúsenosti, ktoré Komisia získala pri posudzovaní prevádzkovej pomoci určenej na zníženie externých nákladov na dopravu. Takáto pomoc by sa mala vyčíslieť na základe externých nákladov, ktorým sa zabráni prijatím zelenšieho dopravného riešenia v porovnaní s konkurenčným, viac znečisťujúcim druhom dopravy, ako je napríklad výlučne cestná doprava. Pomoc môže mať podobu zníženia poplatkov, ktoré platia železničné podniky za používanie infraštruktúry železničnej siete, v porovnaní s poplatkami, ktoré platia prevádzkovatelia ciest za používanie cestnej infraštruktúry. Toto nariadenie by sa malo vzťahovať na prevádzkovú pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu, len ak sú narušenia hospodárskej súťaže a obchodu obmedzené a podliehajú presne vymedzeným podmienkam. Vtedy sa externé náklady, ktorým sa predíde, vypočítajú v súlade s pravidlami a metodikou stanovenými v Príručke Komisie o externých nákladoch na dopravu⁹ a intenzita pomoci zostáva pod určitými prahovými hodnotami. Tým sa zabezpečí, že je prísne obmedzená na kompenzáciu externých nákladov spojených s používaním udržiavateľnejšieho spôsobu dopravy.
- (22) Toto nariadenie by sa okrem toho malo vzťahovať na prevádzkovú pomoc na podporu železničných podnikov alebo organizátorov dopravy pri zavádzaní nových komerčných spojení, len ak sú narušenia hospodárskej súťaže a obchodu obmedzené a podliehajú presne vymedzeným podmienkam. Ide o i) nové komerčné spojenia železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy a ii) nové komerčné spojenia železničnej osobnej dopravy na pravidelnú osobnú dopravu medzi dopravnými

⁷ Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁸ Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1.

⁹ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. a i., *Handbook on the external costs of transport* (Príručka o externých nákladoch na dopravu) – verzia 2019 – 1.1, Úrad pre publikácie, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

terminálmi, ktoré sa buď nachádzajú v rôznych členských štátoch (ďalej len „cezhraničná železničná osobná doprava“), alebo sú od seba vzdialené viac ako 400 kilometrov (ďalej len „ďiaľková železničná osobná doprava“). Výška pomoci sa vypočíta vo vzťahu k prevádzkovým stratám, ktoré vznikli príjemcovi počas prvých piatich rokov prevádzky nového komerčného spojenia, a intenzita pomoci zostáva pod určitou prahovou hodnotou.

- (23) Investícia do železničných a vnútrozemských vodných unimodálnych a multimodálnych dopravných zariadení a do súkromných vlečiek v celej EÚ má zásadný význam pre zabezpečenie prepojenia a udržateľného fungovania hospodárstva a súdržnosti medzi členskými štátmi. Takýmito investíciami sa podporujú priority stratégie Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu do roku 2020¹⁰, v ktorej sa uprednostňuje rozvoj multimodálnych dopravných zariadení. Toto nariadenie sa vzťahuje na investičnú pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu železničných zariadení, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy, zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy a súkromných vlečiek. V záujme jasnosti sa toto nariadenie vzťahuje aj na štátnu pomoc pre tie multimodálne dopravné zariadenia, ktoré sa nachádzajú v námorných prístavoch a majú železničné alebo vnútrozemské vodné spojenia. Na základe skúseností Komisie s posudzovaním tohto typu pomoci je cieľom tohto nariadenia znížiť administratívne zaťaženie spôsobené notifikáciou jasných opatrení štátnej pomoci a umožniť Komisii zamerať sa na prípady, ktoré môžu najviac narušať hospodársku súťaž. Podmienky oslobodenia investičnej pomoci pre železničné zariadenia, zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy, zariadenia železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy a súkromné vlečky od notifikačnej povinnosti by mali obmedziť narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, ktoré by ohrozovali rovnaké podmienky na vnútornom trhu, a to najmä zabezpečením primeranosti pomoci.
- (24) Toto nariadenie by sa malo vzťahovať na investičnú pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a určitých kategórií vybavenia používaného v službách prekládky súvisiacich s udržateľnou multimodálnou dopravou (t. j. intermodálnych nákladových jednotiek a žeriavov na palube plavidiel), len ak sú narušenia hospodárskej súťaže a obchodu obmedzené. V prípade nákupu vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu ide o prípad, keď má pomoc formu záruky pre kupujúceho vozidla za presne stanovených podmienok. Pokiaľ ide o nákup určitých typov vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu, je to prípad schém pomoci, ktoré sa vzťahujú na žeriavy na palube plavidiel a intermodálne nákladové jednotky, kde intenzita pomoci zostáva pod presne stanovenými prahovými hodnotami.
- (25) V súlade s dopravnou a digitálnou politikou Únie je potrebné vyvinúť ďalšie úsilie, aby sa umožnila komunikácia medzi rôznymi informačnými systémami v oblasti dopravy, koordinácia dopravných sietí a cezhraničná hospodárska súťaž a aby sa zlepšila bezpečnosť dopravy v EÚ. Je to potrebné z dôvodu rozdielných noriem dopravných sietí a chýbajúcej technickej harmonizácie, nekompatibilných nástrojov a systémov na zber a zdieľanie údajov, ako aj z dôvodu obáv o dátovú suverénitu. Okrem toho sa Komisia poučila zo svojich skúseností pri posudzovaní opatrení na podporu interoperability, ktoré jej boli notifikované podľa usmernení prijatých Komisiou v roku 2008 o štátnej

¹⁰ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom *Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti* [COM(2020) 789 final, 9.12.2020].

pomoci železničným podnikom¹¹. Z týchto skúseností vyplýva, že akútne zlyhania trhu existujú z dôvodu zlyhania koordinácie a nevýhody prvého hráča, keď výhody spojené s prijatím konkrétnej technológie alebo normy presahujú komerčný záujem prevádzkovateľov dopravy.

- (26) Ide napríklad o systémy riadenia vlakov a dopravy, ako je Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS). 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), automatickú prevádzku vlaku (ATO) a prevádzkové predpisy. Vzhľadom na obmedzené negatívne účinky na hospodársku súťaž a obchod, ktoré má pomoc na interoperabilitu, a vzhľadom na získané skúsenosti by sa na takúto pomoc malo toto nariadenie vzťahovať za presne vymedzených podmienok a v prípade, že príslušné vozidlo na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu zostane zaregistrované v príslušnom vnútroštátnom registri a/alebo v príslušnom európskom registri vozidiel počas piatich rokov po realizácii investície.
- (27) Na podporu konkurencieschopnosti železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy je takisto potrebné podporovať technickú úpravu a modernizáciu vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a určitých kategórií vybavenia na udržiavateľnú multimodálnu dopravu. Podpora takýchto investícií by mala podliehať podmienkam obmedzujúcim narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, ktoré by ohrozili rovnaké podmienky na vnútornom trhu. Podmienkami by sa mala zabezpečiť najmä nevyhnutnosť a primeranosť pomoci a mali by zahŕňať záruky týkajúce sa typu pomoci, oprávnených príjemcov a oprávnených nákladov.
- (28) Pomoc podnikom na prispôsobenie sa budúcim normám Únie by mohla viesť k skoršiemu dosiahnutiu vysokej úrovne harmonizácie a štandardizácie. Pomoc by sa nemala poskytovať v prípade, že investície prinášajú podnikom dosiahnutie súladu s normami Únie, ktoré už boli prijaté. Ak však príslušná norma EÚ už bola prijatá, ale ešte nenadobudla účinnosť, môže mať pomoc stimulačný účinok len vtedy, ak motivuje k uskutočneniu a dokončeniu investície aspoň 12 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti normy, pokiaľ sa norma neuplatňuje so spätnou účinnosťou. 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.
- (29) Vzhľadom na vyššie riziko neprimeraných narušení hospodárskej súťaže a obchodu by Komisia mala pri notifikácii posúdiť určité kategórie pomoci, ak sa týkajú vysokých súm pomoci poskytnutej na jeden projekt. Každá poskytnutá pomoc, ktorá prevyšuje tieto stropy, by mala naďalej podliehať notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy. Stropy stanovené v tomto nariadení by sa nemali obchádzať umelým rozdeľovaním projektov do niekoľkých projektov s podobnými črtami, cieľmi alebo príjemcami.

¹¹ Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13).

- (30) Keďže veľké schémy pomoci majú potenciálne väčší dosah na obchod a hospodársku súťaž, mali by schémy pomoci s rozpočtovými prostriedkami, ktoré v konkrétnom roku alebo celkovo presahujú určitý strop založený na absolútnej hodnote, v zásade podliehať hodnoteniu štátnej pomoci. Cieľom hodnotenia by malo byť overenie dosiahnutia predpokladov a podmienok nevyhnutných pre zlučiteľnosť schémy a overenie účinnosti opatrenia pomoci vzhľadom na jeho všeobecné a špecifické ciele. V rámci hodnotenia by sa mal uviesť aj vplyv schémy na hospodársku súťaž a obchod. V záujme zabezpečenia rovnakého zaobchádzania by sa hodnotenie štátnej pomoci malo vykonávať na základe plánu hodnotenia schváleného Komisiou. Hoci by sa takéto plány mali zvyčajne vypracovať ešte v čase navrhovania schémy a schváliť v dostatočnom predstihu pred nadobudnutím účinnosti danej schémy, nemuselo by to byť možné vo všetkých prípadoch. S cieľom neodďaľovať nadobudnutie účinnosti schém by sa preto toto nariadenie malo uplatňovať na takéto schémy počas počiatočného obdobia najviac šiestich mesiacov. Komisia môže po schválení plánu hodnotenia rozhodnúť o predĺžení tohto obdobia. Na tento účel by sa mal plán hodnotenia notifikovať Komisii do 20 pracovných dní od nadobudnutia účinnosti schémy. Komisia môže zároveň výnimočne rozhodnúť, že vzhľadom na špecifické charakteristiky daného prípadu hodnotenie nie je nutné.
- (31) Komisia by mala od členského štátu dostať požadované informácie, aby mohla posúdiť plán hodnotenia. Komisia by mala bez zbytočného odkladu požiadať aj o ďalšie informácie. Členskému štátu to umožní poskytnúť chýbajúce informácie, aby Komisia mohla prijať rozhodnutie. Zmeny schém, ktoré sú predmetom hodnotenia, okrem zmien, ktoré nemôžu ovplyvniť zlučiteľnosť schémy pomoci v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia alebo nemôžu významne ovplyvniť obsah schváleného plánu hodnotenia, by sa mali posudzovať s prihliadnutím na výsledky takéhoto hodnotenia a mali by sa vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Zmeny, ako sú výlučne formálne úpravy alebo administratívne úpravy vrátane zmien vykonaných v rámci opatrení spolufinancovaných EÚ, by sa v zásade nemali považovať za zmeny, ktoré významne ovplyvňujú obsah schváleného plánu hodnotenia.
- (32) S cieľom určiť, či sa dodržiavajú stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť a maximálne intenzity pomoci stanovené v tomto nariadení, by sa mala vziať do úvahy celková výška opatrení štátnej pomoci poskytnutej na podporovanú činnosť alebo podporovaný projekt. V tomto nariadení by sa mali stanoviť okolnosti, za akých sa môžu kumulovať rôzne kategórie pomoci. Pomoc oslobodená od notifikačnej povinnosti na základe tohto nariadenia sa môže kumulovať s akoukoľvek inou zlučiteľnou pomocou oslobodenou od notifikačnej povinnosti na základe iných nariadení alebo schválenou Komisiou, ak sa takéto opatrenia týkajú rozdielnych identifikovateľných oprávnených nákladov. Ak sa rôzne zdroje pomoci vzťahujú na tie isté – čiastočne alebo úplne sa prekrývajúce – identifikovateľné oprávnené náklady, kumulácia je povolená do najvyššej intenzity pomoci alebo výšky pomoci uplatniteľnej na takúto pomoc podľa tohto nariadenia. V tomto nariadení by sa mali takisto stanoviť osobitné pravidlá kumulácie opatrení pomoci s identifikovateľnými oprávnenými nákladmi a bez identifikovateľných oprávnených nákladov a pravidlá kumulácie s pomocou *de minimis*. Pomoc *de minimis* sa často neposkytuje na osobitné identifikovateľné oprávnené náklady ani ju k týmto nákladom nemožno priradiť. V takých prípadoch by malo byť možné voľne kumulovať pomoc *de minimis* so štátnou pomocou oslobodenou od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia. Keď sa však pomoc *de minimis* poskytuje na tie isté identifikovateľné oprávnené náklady ako štátna pomoc oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia, kumulácia je povolená len do výšky maximálnej intenzity pomoci uvedenej v kapitole II.

- (33) Financovanie, ktoré je centrálne spravované inštitúciami, agentúrami, spoločnými podnikmi alebo inými orgánmi Únie a ktoré nie je priamo ani nepriamo pod kontrolou členských štátov, štátnu pomoc nepredstavuje. Ak sa takéto financovanie Únie kombinuje so štátnou pomocou, pri určovaní toho, či sa dodržiavajú stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť a maximálne intenzity pomoci, by sa mala zohľadňovať len štátna pomoc. Platí to za predpokladu, že celková výška verejného financovania poskytnutého v súvislosti s tými istými oprávnenými nákladmi nepresahuje najvýhodnejšiu mieru financovania stanovenú v uplatniteľných pravidlách práva Únie.
- (34) Transparentnosť štátnej pomoci je nevyhnutná z hľadiska správneho uplatňovania pravidiel zmluvy a vedie k lepšiemu dodržiavaniu pravidiel, väčšej zodpovednosti, partnerským hodnoteniam a v konečnom dôsledku k efektívnejšiemu vynakladaniu verejných prostriedkov. S cieľom zabezpečiť transparentnosť by členské štáty mali vytvoriť komplexné webové sídla venované štátnej pomoci, a to na regionálnej alebo celoštátnej úrovni, na ktorých budú uvedené súhrnné informácie o každom opatrení pomoci oslobodenom od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia. V súlade so štandardnou praxou týkajúcou sa uverejňovania informácií podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1024¹² by sa mal používať štandardný formát, vďaka ktorému možno informácie vyhľadávať, sťahovať a ľahko uverejňovať na internete. Na webovom sídle Komisie by mali byť uverejnené odkazy na webové sídla všetkých členských štátov venované štátnej pomoci. Súhrnné informácie o každom opatrení pomoci, ktoré je oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia, by mali byť v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2022/2586 uverejnené na webovom sídle Komisie.
- (35) Presadzovanie pravidiel štátnej pomoci do veľkej miery závisí od spolupráce členských štátov. Členské štáty by preto mali prijať všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania tohto nariadenia, a to aj v prípade individuálnej pomoci poskytovanej podľa schém, na ktoré sa vzťahuje skupinová výnimka, so všetkými príslušnými podmienkami.
- (36) V záujme zabezpečenia účinného monitorovania opatrení pomoci v súlade s nariadením Rady (EÚ) 2022/2586 je vhodné stanoviť požiadavky týkajúce sa podávania správ zo strany členských štátov o opatreniach pomoci, ktoré boli oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia. Okrem toho je vhodné stanoviť pravidlá týkajúce sa záznamov, ktoré by členské štáty mali viesť o pomoci oslobodenej od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia, a to vzhľadom na premŕčiaciu dobu stanovenú v článku 16 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589¹³.
- (37) S cieľom posilniť účinnosť podmienok zlučiteľnosti stanovených v tomto nariadení by Komisia mala mať možnosť do budúcnosti odňať výhodu skupinovej výnimky v prípade nedodržania týchto požiadaviek. Komisia by mala mať možnosť obmedziť odňatie výhody skupinovej výnimky na určité druhy pomoci, určitých príjemcov alebo opatrenia pomoci prijaté určitými orgánmi, a to v prípade, že sa nedodržanie ustanovení tohto nariadenia týka len obmedzenej skupiny opatrení alebo určitých orgánov. Takéto ciele odňatie výhody by malo byť primeranou nápravou, ktorá priamo súvisí so

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1024 z 20. júna 2019 o otvorených dátach a opakovanom použití informácií verejného sektora (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 172, 26.6.2019, s. 56).

¹³ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

zisteným nedodržaním ustanovení tohto nariadenia. Ak pomoc nie je notifikovaná a nespĺňa všetky podmienky na oslobodenie od notifikačnej povinnosti, predstavuje neoprávnenú pomoc, ktorú Komisia preskúma v rámci príslušného postupu stanoveného v nariadení (EÚ) 2015/1589 týkajúceho sa nenotifikovanej pomoci. V prípade nesplnenia podmienok zlučiteľnosti stanovených v kapitolách I a II by odňatie výhody skupinovej výnimky do budúcnosti nemalo mať vplyv na skutočnosť, že na predchádzajúce opatrenia, ktoré boli v súlade s týmto nariadením, sa skupinová výnimka vzťahovala.

- (38) S cieľom odstrániť rozdiely, ktoré by mohli mať za následok narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, a uľahčiť koordináciu medzi rôznymi iniciatívami Únie a vnútroštátnymi iniciatívami týkajúcimi sa MSP, ako aj z dôvodov administratívnej jasnosti a právnej istoty, vymedzenie pojmu MSP v zmysle prílohy I k tomuto nariadeniu vychádza z vymedzenia uvedeného v odporúčaní Komisie 2003/361/ES¹⁴.
- (39) Politika štátnej pomoci by sa mala pravidelne preskúmať na základe skúseností Komisie v tejto oblasti. Obdobie uplatňovania tohto nariadenia by preto malo byť obmedzené. Je vhodné stanoviť prechodné ustanovenia vrátane pravidiel, ktoré sa budú uplatňovať na schémy pomoci oslobodené od notifikačnej povinnosti ku koncu obdobia uplatňovania tohto nariadenia. Takéto pravidlá by mali poskytnúť členským štátom čas na prispôbenie sa budúcemu režimu,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Kapitola I – Spoločné ustanovenia

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na tieto kategórie pomoci:
- a) schémy prevádzkovej pomoci na zníženie externých nákladov na dopravu;
 - b) schémy prevádzkovej pomoci na zavedenie nových komerčných spojení;
 - c) schémy investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy, železničných zariadení alebo zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj schémy investičnej pomoci *ad hoc* a schémy investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu terminálov železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej nákladnej dopravy;
 - d) schémy investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek;

¹⁴ Odporúčanie Komisie zo 6. mája 2003 o vymedzení mikropodnikov, malých a stredných podnikov (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- e) schémy investičnej pomoci na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu;
- f) schémy investičnej pomoci na nákup intermodálnych nákladových jednotiek (INJ) a žeriavov na palube plavidiel;
- g) schémy investičnej pomoci na interoperabilitu;
- h) schémy investičnej pomoci na prispôsobenie a modernizáciu vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu.

2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na žiadnu z týchto kategórií pomoci:

- a) schémy pomoci, ktoré výslovne nevylučujú vyplatenie individuálnej pomoci v prospech podniku, voči ktorému sa nárokuje vrátenie pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, ktorým bola pomoc poskytnutá tým istým členským štátom vyhlásená za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom;
- b) pomoc *ad hoc* v prospech podniku, voči ktorému sa nárokuje vrátenie pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, ktorým bola pomoc poskytnutá tým istým členským štátom vyhlásená za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom;
- c) pomoc, ktorá je podmienená uprednostňovaním používania domácich produktov pred dovážanými;
- d) pomoc podnikom v ťažkostiach;
- e) opatrenia štátnej pomoci, v prípade ktorých samotný obsah, podmienky s nimi spojené alebo ich metódy financovania predstavujú neoddeliteľné porušenie práva Únie, a to najmä:
 - i) opatrenia pomoci, pri ktorých je poskytnutie pomoci podmienené povinnosťou, aby príjemca mal hlavné sídlo v príslušnom členskom štáte alebo aby bol usadený predovšetkým v príslušnom členskom štáte. Požiadavka, aby mal príjemca v čase vyplatenia pomoci prevádzkareň alebo pobočku v členskom štáte poskytujúcom pomoc, je však prípustná;
 - ii) pomoc, ktorej poskytnutie je podmienené povinnosťou, aby príjemca používal domáce produkty alebo služby;
- f) štátna pomoc na poskytovanie služieb verejnej železničnej a inej koľajovej dopravy a cestnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 1370/2007¹⁵;

¹⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

- g) štátna pomoc na poskytovanie služieb verejnej dopravy po vnútrozemských vodných cestách, ak sa členské štáty rozhodli uplatňovať na tieto služby nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007¹⁶;
- h) štátna pomoc na prístavnú infraštruktúru, ktorú Komisia posudzuje priamo podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, ak sa na ňu nevzťahuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014¹⁷, alebo ak je prístavná infraštruktúra potrebná na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a podlieha pravidlám stanoveným v rozhodnutí Komisie 2012/21/EÚ¹⁸ a v oznámení Komisie o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme;
- i) schémy pomoci uvedené v kapitole II, ak patria do rozsahu pôsobnosti článku 20, od šiestich mesiacov po nadobudnutí ich účinnosti. Komisia však môže po posúdení príslušného plánu hodnotenia, ktorý jej daný členský štát notifikoval, rozhodnúť o tom, že toto nariadenie sa bude na schému pomoci uplatňovať naďalej počas obdobia dlhšieho ako šesť mesiacov. Pri predkladaní plánov hodnotenia predkladajú členské štáty aj všetky informácie, ktoré Komisia vyžaduje na vykonanie posúdenia plánov hodnotenia a na prijatie rozhodnutia;
- j) akékoľvek zmeny schém uvedených v písmene i) iné než zmeny, ktoré neovplyvňujú zlučiteľnosť schémy pomoci podľa tohto nariadenia alebo výrazným spôsobom neovplyvňujú obsah schváleného plánu hodnotenia.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia 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, vymedzená ako percentuálny podiel oprávnených nákladov pred odpočítaním daní alebo iných poplatkov;

¹⁶ Pozri článok 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

¹⁷ Nariadenie 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)].

- 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) „vyhradená infraštruktúra“ je infraštruktúra, ktorá je vybudovaná pre vopred identifikovateľný podnik (podniky) a ktorá je prispôbena jeho (ich) potrebám;
- f) „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;
- g) „európsky register vozidiel“ je register podľa článku 47 ods. 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797¹⁹ a článku 19 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629²⁰;
- h) „plán hodnotenia“ je dokument, ktorý obsahuje aspoň tieto prvky: ciele schémy pomoci, ktorá sa má hodnotiť, 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, ktoré sa použijú na jeho výber, a spôsoby, ako zabezpečiť zverejnenie hodnotenia;
- i) „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;
- j) „individuálna pomoc“ je i) pomoc *ad hoc* a ii) poskytnutie pomoci jednotlivým príjemcom na základe schémy pomoci;
- k) „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 Únii a používa sa na vykonávanie vnútrozemskej vodnej dopravy, s výnimkou zariadení alebo vybavenia, ktoré sú potrebné na vykonávanie nedopravných činností;
- l) „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;

¹⁹ 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).

²⁰ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- m) „intermodálna nákladová jednotka“ (INJ) je kontajner, výmenná nadstavba, náves/nákladné cestné motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktoré sa používajú na intermodálnu dopravu;
- 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) „interoperabilita“ sú neprerušené dopravné toky tovaru alebo cestujúcich, najmä medzi členskými štátmi alebo druhmi dopravy;
- p) „multimodálna doprava“ je preprava tovaru alebo cestujúcich minimálne dvoma rôznymi druhmi dopravy;
- q) „mobilné zariadenie terminálu“ je zariadenie používané na nakládku, vykládku a prekládku tovaru a intermodálnych nákladových jednotiek a na prepravu nákladu v oblasti terminálu;
- r) „vnútroštátny register“ je register, ktorý vedie členský štát podľa článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 alebo článku 17 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629;
- s) „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;
- t) „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;
- u) „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;
- v) „nový účastník“ je železničný podnik v zmysle článku 3 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ²¹, ktorý spĺňa obe tieto podmienky:
 - i) získal licenciu pre príslušný trhovú segment podľa článku 17 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ menej ako 20 rokov pred poskytnutím pomoci;
 - ii) nie je prepojený v zmysle článku 3 ods. 3 prílohy I k tomuto nariadeniu so železničným podnikom, ktorý získal licenciu v zmysle článku 3 ods. 14 smernice 2012/34/EÚ pred 1. januárom 2010;

²¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), ktorou sa konsoliduje a s účinnosťou od 17. júna 2015 zrušuje smernica 91/440/EHS, zmenená smernicou 2001/12/ES a smernicou 2004/51/ES, a smernica 2007/58/ES.

- w) „nedopravné činnosti“ sú komerčné služby pre dopravné podniky alebo iných používateľov zariadení, ktoré nesúvisia so železničnou, s vnútrozemskou vodnou ani udržiavateľnou multimodálnou dopravou, vrátane doplnkových služieb pre cestujúcich, zasielateľov alebo iných poskytovateľov služieb, ako je napríklad prenájom kancelárií, obchodov a hotelov;
- x) „prevádzkový zisk“ je rozdiel medzi diskontovanými príjmami a diskontovanými prevádzkovými nákladmi počas ekonomickej životnosti investície, ak je tento rozdiel kladný. Prevádzkové náklady zahŕňajú náklady, ako napríklad osobné náklady, náklady na materiál, zmluvné služby, komunikáciu, energiu, údržbu, nájom a administratívu, ale nezahŕňajú náklady na odpisy a financovanie, ak sa na ne vzťahovala investičná pomoc. Diskontovaním príjmov a prevádzkových nákladov s použitím vhodnej diskontnej sadzby sa umožní dosiahnuť primeraný zisk;
- y) „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 2012/34/EÚ, ako aj akákoľvek vyhradená infraštruktúra, ktorá slúži súkromne vlastnenej a prevádzkovej časti železničnej infraštruktúry;
- z) „terminál železničnej a/alebo vnútrozemskej vodnej multimodálnej nákladnej dopravy“ je štruktúra vybavená na prekládku medzi aspoň dvoma druhmi dopravy (pričom jedným z nich je železničná alebo vnútrozemská vodná doprava) alebo medzi dvoma rôznymi železničnými systémami, ako sú napríklad terminály vo vnútrozemských alebo v námorných prístavoch, pozdĺž vnútrozemských vodných ciest alebo na letiskách a multimodálnych logistických platformách;
- aa) „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 EÚ a je potrebné na poskytovanie železničnej 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;
- bb) „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 Únii a uvádza sa v prílohe II k smernici 2012/34/EÚ, s výnimkou zariadení alebo vybavenia, ktoré sú potrebné na vykonávanie nedopravných činností;
- cc) „železničný podnik“ je akýkoľvek verejný alebo súkromný podnik uvedený v článku 3 ods. 1 bode 1 smernice 2012/34/EÚ;
- dd) „platforma RIS“ je elektronická platforma s jednotným prístupovým bodom pre používateľov RIS, do ktorej sa zasielajú informácie vnútroštátnych riečnych

informačných služieb, ktorá poskytuje informačné služby týkajúce sa plavebnej dráhy, riečnych informačných služieb, plavby a dopravy vrátane plánovania trás a dopravy a ktorá slúži na elektronické nahlasovanie podľa zásady „jedenkrát a dost“;

- 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 Európou²²;
- gg) „malý a stredný podnik“ alebo „MSP“ je podnik, ktorý spĺňa podmienky stanovené v prílohe I k tomuto nariadeniu;
- 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;
- ii) „udržateľná multimodálna doprava“ je preprava tovaru alebo cestujúcich aspoň dvoma rôznymi druhmi dopravy, pričom aspoň jedným z použitých druhov dopravy je železničná alebo vnútrozemska vodná doprava, alebo cestná doprava, ak je kombinovaná s príbrežnou námornou dopravou;
- jj) „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ sú aplikácie, 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;
- kk) „prevádzkovateľ dopravy“ je akýkoľvek podnik prepravujúci cestujúcich a/alebo náklad v odvetviach železničnej, vnútrozemskej vodnej a/alebo multimodálnej dopravy;

²²

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.

- ll) „organizátor dopravy“ je akýkoľvek podnik, ktorý organizuje prepravu tovaru a vyberá si medzi rôznymi druhmi dopravy (ako sú logistické spoločnosti, zasielatelia, prevádzkovatelia multimodálnej dopravy);
- mm) „podnik v ťažkostiach“ je podnik, ktorý spĺňa kritériá stanovené v článku 2 bode 18 nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014;
- nn) „vozidlo na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu“ je:
 - i) loď vnútrozemskej plavby alebo
 - ii) železničné koľajové vozidlo.

Článok 3

Podmienky oslobodenia od notifikačnej povinnosti

Schémy pomoci, individuálna pomoc poskytnutá podľa schém pomoci a pomoc *ad hoc* sa považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy, ak takáto pomoc spĺňa všetky podmienky stanovené v kapitole I a osobitné podmienky týkajúce sa príslušnej kategórie pomoci stanovené v kapitole II.

Článok 4

Stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť

Toto nariadenie sa neuplatňuje, ak sú prekročené tieto stropy vyjadrené maximálnou výškou pomoci:

- a) v prípade individuálnej prevádzkovej pomoci na zavedenie nových komerčných spojení poskytnutej v rámci schémy: 15 miliónov EUR na jedno spojenie;
- b) v prípade individuálnej investičnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na výstavbu, modernizáciu a obnovu železničných zariadení, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy: 20 miliónov EUR na jeden projekt;
- c) v prípade investičnej pomoci *ad hoc* na výstavbu, modernizáciu a obnovu terminálov železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej nákladnej dopravy: 10 miliónov EUR na jeden projekt;
- d) v prípade individuálnej investičnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na súkromné vlečky: 2 milióny EUR na jeden projekt.

Článok 5

Transparentnosť pomoci

1. Toto nariadenie sa uplatňuje len na transparentnú pomoc.

2. Pomoc sa považuje za transparentnú, ak možno presne vypočítať ekvivalent hrubého grantu pomoci *ex ante*, pričom nie je potrebné vykonať posúdenie rizika.
3. Na účely tohto nariadenia sa za transparentnú pomoc považujú tieto formy pomoci:
 - a) pomoc vo forme grantov a bonifikácie úrokov;
 - b) pomoc vo forme úverov, ak sa ekvivalent hrubého grantu pomoci vypočítal na základe referenčnej sadzby platnej v čase poskytnutia pomoci;
 - c) pomoc vo forme daňového zvýhodnenia a znížených poplatkov, ak sa v opatrení stanovuje horná hranica, ktorou sa zabezpečí, že nedôjde k prekročeniu uplatniteľného stropu;
 - d) pomoc v podobe záruk, ak je splnená jedna z týchto podmienok:
 - i) ekvivalent hrubého grantu sa vypočítal na základe poplatkov podľa pravidla bezpečného prístavu stanovených v oznámení Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 zmluvy na štátnu pomoc vo forme záruk²³;
 - ii) metodika na výpočet ekvivalentu hrubého grantu záruky – po oznámení takejto metodiky Komisii podľa niektorého záväzného aktu prijatého Komisiou v oblasti štátnej pomoci platného v danom čase – bola pred vykonaním opatrenia schválená na základe oznámenia Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk, pričom schválená metodika výslovne upravuje druh záruky a druh príslušnej transakcie v kontexte uplatňovania tohto nariadenia;
 - iii) pomoc sa poskytuje na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu vo forme záruk v súlade s podmienkami stanovenými v článku 14 tohto nariadenia.

Článok 6

Stimulačný účinok

1. Toto nariadenie sa uplatňuje iba na pomoc, ktorá má stimulačný účinok.
2. Pomoc sa považuje za pomoc, ktorá má stimulačný účinok, ak príjemca podal písomnú žiadosť o poskytnutie pomoci príslušnému členskému štátu pred začatím práce na projekte alebo činnosti. Žiadosť o poskytnutie pomoci obsahuje aspoň tieto informácie:
 - a) názov a veľkosť podniku;
 - b) opis projektu alebo činnosti vrátane dátumu jeho začatia a ukončenia;
 - c) miesto realizácie projektu alebo činnosti;
 - d) zoznam nákladov na projekt alebo činnosť;

²³ Oznámenie 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.

- e) typ pomoci (grant, úver, záruka, vratný preddavok, kapitálová injekcia alebo iný typ) a výška verejných financií potrebných na projekt alebo činnosť.
3. Pomoc *ad hoc* poskytnutá veľkým podnikom sa považuje za pomoc, ktorá má stimulačný účinok, ak okrem zabezpečenia splnenia podmienok stanovených v odseku 2 členský štát pred poskytnutím príslušnej pomoci overil, že v dokumentácii vypracovanej príjemcom sa stanovuje, že pomoc prinesie jeden alebo viacero z týchto výsledkov:
- a) podstatné zväčšenie rozsahu projektu alebo činnosti v dôsledku poskytnutia pomoci;
 - b) podstatné zvýšenie celkovej sumy vynaloženej príjemcom na projekt alebo činnosť v dôsledku poskytnutia pomoci;
 - c) podstatné urýchlenie dokončenia daného projektu alebo činnosti.
4. Odchyľne od odsekov 2 a 3 sa opatrenia vo forme daňového zvýhodnenia považujú za pomoc, ktorá má stimulačný účinok, ak sú splnené tieto kumulatívne podmienky:
- a) opatrenie vytvára nárok na pomoc v súlade s objektívnymi kritériami a bez ďalšieho uplatnenia diskrečnej právomoci členského štátu;
 - b) opatrenie bolo schválené a nadobudlo účinnosť pred začatím práce na podporovanom projekte alebo podporovanej činnosti s výnimkou prípadu následných schém pomoci za predpokladu, že na danú činnosť sa už vzťahovali predchádzajúce schémy vo forme daňového zvýhodnenia.
5. Odchyľne od odsekov 2, 3 a 4 sa pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu považuje za pomoc, ktorá má stimulačný účinok, ak sú splnené podmienky stanovené v článku 10.

Článok 7

Intenzita pomoci a oprávnené náklady

1. Na účely výpočtu intenzity pomoci a oprávnených nákladov sa použijú číselné údaje pred odpočítaním daní alebo iných poplatkov. Pri výpočte intenzity pomoci a oprávnených nákladov sa však neberie do úvahy daň z pridanej hodnoty účtovaná k oprávneným nákladom alebo výdavkom, ktorá môže byť podľa uplatniteľných vnútroštátnych daňových právnych predpisov vrátená. Oprávnené náklady je potrebné doložiť príslušnými písomnými dôkazmi, ktoré sú zrozumiteľné, konkrétne a aktuálne. Výška oprávnených nákladov sa môže vypočítavať v súlade so zjednodušeným vykazovaním nákladov za predpokladu, že operácia je aspoň čiastočne financovaná z niektorého fondu Únie, ktorý umožňuje použiť zjednodušené vykazovanie nákladov, a že predmetná kategória nákladov je oprávnená podľa príslušných ustanovení tohto nariadenia. V takýchto prípadoch sa uplatňuje zjednodušené vykazovanie nákladov stanovené v príslušných pravidlách, ktorými sa riadi daný fond Únie.
2. Okrem toho v prípade projektov realizovaných v súlade s plánmi obnovy a odolnosti schválenými Radou podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady

(EÚ) 2021/241²⁴ sa výška oprávnených nákladov môže takisto vypočítať v súlade so zjednodušeným vykazovaním nákladov za predpokladu, že sa použije zjednodušené vykazovanie nákladov stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013²⁵ alebo v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060²⁶.

3. Ak sa pomoc poskytuje inou formou než formou grantu, výška pomoci sa rovná ekvivalentu hrubého grantu pomoci.
4. Pomoc splatná v budúcnosti vrátane pomoci splatnej v niekoľkých splátkach sa diskontuje na jej hodnotu v čase jej poskytnutia. Oprávnené náklady sa diskontujú na ich hodnotu v čase poskytnutia pomoci. Ako úroková sadzba na diskontné účely sa použije diskontná sadzba uplatniteľná v čase poskytnutia pomoci.

Článok 8

Kumulácia

1. Pri zisťovaní toho, či sú stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť v súlade so stropmi vymedzujúcimi notifikačnú povinnosť stanovenými v článku 4 a s maximálnymi intenzitami pomoci stanovenými v kapitole II, sa zohľadňuje celková výška štátnej pomoci pre podporovanú činnosť alebo projekt, alebo podnik (v závislosti od druhu pomoci).
2. Ak sa financovanie zo strany Únie, ktoré centrálné riadia inštitúcie, agentúry, spoločné podniky alebo iné orgány Únie a ktoré nie je priamo ani nepriamo pod kontrolou členského štátu, kombinuje so štátnou pomocou, tak sa pri zisťovaní toho, či sú dodržané stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť a maximálne intenzity pomoci alebo maximálna výška pomoci, zohľadňuje len táto štátna pomoc, za predpokladu, že celková suma verejného financovania poskytnutá vo vzťahu k tým istým oprávneným nákladom nepresahuje najvýhodnejšiu mieru financovania stanovenú v práve Únie.
3. Pomoc s identifikovateľnými oprávnenými nákladmi oslobodená od notifikačnej povinnosti týmto nariadením sa môže kumulovať s:
 - a) akoukoľvek inou štátnou pomocou za predpokladu, že sa tieto opatrenia týkajú iných identifikovateľných oprávnených nákladov;

²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti (Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060 z 24. júna 2021, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde plus, Kohéznom fonde, Fonde na spravodlivú transformáciu a Európskom námornom, rybolovnom a akvakultúrnom fonde a rozpočtové pravidlá pre uvedené fondy, ako aj pre Fond pre azyl, migráciu a integráciu, Fond pre vnútornú bezpečnosť a Nástroj finančnej podpory na riadenie hraníc a vízovú politiku (Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

- b) akoukoľvek inou štátnou pomocou v súvislosti s tými istými – čiastočne alebo úplne sa prekrývajúcimi – oprávnenými nákladmi za predpokladu, že sa v dôsledku takejto kumulácie neprekročí najvyššia intenzita pomoci alebo výška pomoci uplatniteľná na túto pomoc v súlade s týmto nariadením;
- c) akoukoľvek pomocou *de minimis* v súvislosti s tými istými oprávnenými nákladmi za predpokladu, že sa v dôsledku takejto kumulácie neprekročí najvyššia intenzita pomoci alebo výška pomoci uplatniteľná na túto pomoc v súlade s týmto nariadením.

Článok 9

Uverejňovanie a informácie

1. Príslušný členský štát zabezpečí, aby sa na komplexnom webovom sídle venovanom štátnej pomoci na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni zverejňovali:
 - a) súhrnné informácie uvedené v článku 19 v štandardizovanom formáte stanovenom v prílohe III k tomuto nariadeniu alebo odkaz na prístup k nim;
 - b) úplné znenie každého opatrenia pomoci podľa článku 19 alebo odkaz na prístup k úplnému zneniu;
 - c) informácie stanovené v prílohe IV k tomuto nariadeniu o každom poskytnutí individuálnej pomoci, ktorá presahuje 100 000 EUR.
2. V prípade schém pomoci vo forme daňového zvýhodnenia sa podmienky stanovené v odseku 1 považujú za splnené, ak členské štáty uverejnia požadované informácie o sumách individuálnej pomoci v týchto rozpätiach v miliónoch EUR:
 - 0,1 – 0,5,
 - 0,5 – 1,
 - 1 – 2,
 - 2 – 5,
 - 5 – 10,
 - 10 – 15,
 - 15 a viac.
3. Informácie uvedené v odseku 1 písm. c) musia byť usporiadané a prístupné v štandardizovanom formáte, ktorý sa uvádza v prílohe III, a musí byť možné ich účinne vyhľadávať a sťahovať. Tieto informácie sa uverejnia do šiestich mesiacov odo dňa poskytnutia pomoci, alebo v prípade pomoci vo forme daňového zvýhodnenia do jedného roka odo dňa, keď sa musí predložiť daňové priznanie. Budú k dispozícii najmenej desať rokov odo dňa poskytnutia pomoci.
4. Úplné znenie schémy pomoci alebo pomoci *ad hoc* v zmysle odseku 1 obsahuje predovšetkým výslovný odkaz na toto nariadenie, a to s uvedením jeho názvu a odkazu

na uverejnenie v *Úradnom vestníku Európskej únie*, ako aj na osobitné ustanovenia kapitoly II týkajúce sa danej schémy pomoci, prípadne na vnútroštátne právne predpisy, vďaka čomu sa zabezpečí dodržiavanie príslušných ustanovení tohto nariadenia. K schéme pomoci alebo pomoci *ad hoc* sú pripojené ich vykonávacie ustanovenia a zmeny.

5. Komisia na svojom webovom sídle uverejní:
 - a) odkazy na webové sídla venované štátnej pomoci uvedené v odseku 1;
 - b) súhrnné informácie uvedené v článku 19.

Kapitola II – Osobitné ustanovenia pre rôzne kategórie pomoci

ODDIEL 1 – PREVÁDZKOVÁ POMOC

Pododdiel A – Prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu

Článok 10

Pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu

1. Schémy prevádzkovej pomoci na zníženie externých nákladov na dopravu sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 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. Na podporu môžu byť oprávnené operácie železničnej, vnútrozemskej vodnej a/alebo udržateľnej multimodálnej osobnej a nákladnej dopravy. Pomoc sa poskytuje prevádzkovateľom dopravy a/alebo organizátorom dopravy, ktorí sa rozhodnú pre udržateľné riešenia pozemnej dopravy.
3. Oprávnené náklady sú tou časťou externých nákladov na dopravu, ktorej sa dá vyhnúť unimodálnym alebo multimodálnym využívaním železničnej, vnútrozemskej vodnej a/alebo príbrežnej námornej dopravy v rámci udržateľnej multimodálnej dopravy v porovnaní s konkurenčnými druhmi dopravy, ktoré viac znečisťujú životné prostredie. Ušetrené externé náklady sa vypočítajú v súlade s pravidlami a metodikou stanovenými v Príručke Komisie o externých nákladoch na dopravu v znení zmien alebo nahradení²⁷. Členské štáty môžu použiť metodiku externých nákladov na pokrytie akýchkoľvek prevádzkových nákladov vrátane prevádzkových nákladov súvisiacich s využívaním infraštruktúry.
4. Intenzita pomoci nesmie presiahnuť [50] % oprávnených nákladov.

²⁷ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. a i., *Handbook on the external costs of transport* (Príručka o externých nákladoch na dopravu) – verzia 2019 – 1.1, Úrad pre publikácie, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

5. Intenzita pomoci sa môže zvýšiť o [5 – 10] % percentuálnych bodov v prípade pomoci poskytnutej na operácie kombinovanej dopravy, ako sa vymedzuje v článku 1 smernice 92/106/EHS²⁸.
6. V prípade pomoci poskytnutej na dopravné operácie v odvetví nákladnej dopravy nesmie vzdialenosť prekonaná v rámci daného druhu dopravy, na ktorý sa pomoc poskytuje, presiahnuť:
 - a) v prípadoch multimodálnej dopravy:
 - 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:
 - i) 350 kilometrov v prípade železničnej dopravy (s výnimkou prepravy samostatnými vozňami);
 - ii) 375 kilometrov v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy.
7. S cieľom zabezpečiť, aby sa pomoc poskytovala len na skutočne poskytnuté udržateľné služby pozemnej dopravy, sa pomoc poskytuje na základe skutočne poskytnutých jednotiek dopravnej služby, ako sú osobokilometre v prípade služieb osobnej dopravy, tonokilometre alebo vozidlokilometre v prípade služieb nákladnej dopravy alebo, všeobecnejšie, na základe jednotky produkcie dopravnej služby, a nie na základe paušálnej sumy.
8. Pomoc poskytnutá železničnému podniku a prevádzkovateľom vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy má za následok zachovanie alebo zintenzívnenie prechodu na iné druhy dopravy. Na tento účel železničné podniky a prevádzkovatelia vnútrozemskej vodnej dopravy a príbrežnej námornej dopravy zverejnia aspoň tieto informácie o prijatej pomoci: orgán poskytujúci pomoc, dátum poskytnutia pomoci, prijaté sumy pomoci, obdobie a operácie, na ktoré sa pomoc vzťahuje.

Pododdiel B – Prevádzková pomoc na zavedenie nových komerčných spojení

Článok 11

Pomoc na zavedenie nových komerčných spojení

1. Schémy pomoci na zavedenie nových komerčných spojení železničnej nákladnej dopravy a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy a nových komerčných spojení železničnej osobnej dopravy sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 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.

²⁸ Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38 [po prijatí zmeny smernice 92/106/EHS [2023/0396 (COD)] bude znenie nahradené slovami „v súlade s článkom 1c ods. 2 smernice 92/106/EHS“].

2. Pomoc sa poskytuje:
- a) železničným podnikom a/alebo organizátorom dopravy, ktorí zhromažďujú dopyt a organizujú pravidelné operácie nákladnej dopravy medzi dopravnými terminálmi s cieľom zaviesť nové komerčné spojenia železničnej nákladnej dopravy a vnútrozemskej vodnej dopravy, a/alebo
 - b) železničným podnikom, ktoré organizujú pravidelnú osobnú dopravu medzi dopravnými terminálmi, ktoré sa buď nachádzajú v rôznych členských štátoch („cezhraničná železničná osobná doprava“), alebo sú od seba vzdialené viac ako 400 kilometrov („diaľková železničná osobná doprava“).
3. Pomoc môže mať formu grantov vyplácaných pravidelne na obdobia nepresahujúce jeden rok.
4. Oprávnenými nákladmi sú prevádzkové straty, ktoré vznikli v súvislosti s príslušným spojením, a to najviac počas piatich rokov odo dňa, keď príjemca začne prevádzkovať nové komerčné spojenie. Bez toho, aby bola dotknutá predchádzajúca veta, prevádzkové náklady súvisiace so zavedením nového spojenia a predchádzajúce tomuto zavedeniu sa môžu zohľadniť a premietnuť do kvantifikácie oprávnených nákladov súvisiacich s prvým rokom prevádzky nového komerčného spojenia.
5. Na účely tohto článku sa prevádzkovými stratami rozumie záporný rozdiel medzi príjmami a prevádzkovými nákladmi, ktoré vznikli v súvislosti s príslušným spojením, ako aj prevádzkovými nákladmi na práce súvisiace so zavedením nového komerčného spojenia a predchádzajúce tomuto zavedeniu. Intenzita pomoci nesmie presiahnuť 80 % oprávnených nákladov v prvom roku, 70 % oprávnených nákladov v druhom roku, 60 % oprávnených nákladov v treťom roku, 50 % oprávnených nákladov vo štvrtom roku a 40 % oprávnených nákladov v piatom roku.
6. 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, zahŕňajú všetky príjmy získané z nového komerčného spojenia.
7. Ak sa pomoc vypláca vopred, oprávnené náklady sa odhadnú *ex ante* na základe primeraných odhadov a diskontujú sa na ich hodnotu v čase poskytnutia pomoci. Členské štáty zavedú mechanizmus monitorovania a spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov, aby sa zabezpečilo, že pomoc neprekročí povolenú intenzitu pomoci.

ODDIEL 2 – INVESTIČNÁ POMOC

Pododdiel A – Investičná pomoc na zariadenia unimodálnej a multimodálnej železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a súkromné vlečky

Článok 12

Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu unimodálnych a multimodálnych železničných a vnútrozemských vodných dopravných zariadení

1. Pomoc na výstavbu, modernizáciu alebo obnovu (vrátane náhrady) železničných zariadení, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy 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. Pomoc sa poskytuje každému podniku, ktorý buduje, modernizuje a/alebo obnovuje železničné zariadenia, zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadenia železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej dopravy na základe schém, s výnimkou pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu terminálov železničnej a vnútrozemskej vodnej multimodálnej nákladnej dopravy, ktorá sa môže poskytnúť aj ako pomoc *ad hoc*. Pomoc *ad hoc* sa môže poskytnúť len vtedy, ak potenciálny dopyt po kapacite aspoň v strednodobom horizonte prevyšuje súčasnú kombinovanú kapacitu podporovaného zariadenia a iných existujúcich alebo už plánovaných zariadení, ktoré by mohli primerane slúžiť ako alternatívy k podporovanému zariadeniu.
3. Oprávnenými nákladmi sú investičné náklady do hmotného (dlhodobého a hnuťelného) a nehmotného majetku priamo súvisiace s výstavbou, modernizáciou alebo obnovou príslušného zariadenia. Investícia môže zahŕňať povrchové úpravy (napríklad na účely skladovania), pevné zariadenia (napríklad sklady a budovy terminálov) a mobilné zariadenia terminálu (napríklad žeriavy) umiestnené v zariadení na poskytovanie služieb súvisiacich s dopravou. Oprávnené sú aj náklady na štúdie uskutočniteľnosti a topologické štúdie, ako aj náklady na plánovanie a inštaláciu.
4. Náklady súvisiace s nedopravnými činnosťami nie sú oprávnené.
5. Výška pomoci nesmie prekročiť nižší z týchto stropov:
 - a) rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a súčtom prevádzkového zisku investície počas jej ekonomickej životnosti a diskontovanej konečnej hodnoty tejto investície (zostatková hodnota na konci ekonomickej životnosti investície). Prevádzkový zisk zahŕňa aj prírastkový prevádzkový čistý zisk z nedopravných činností súvisiacich s dopravnými činnosťami, ktoré sa majú vykonávať v príslušnom zariadení (napríklad prenájom obchodných priestorov nachádzajúcich sa v zariadení). Prevádzkový zisk a konečná hodnota sa od oprávnených nákladov odpočítajú *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo *ex post* prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov;
 - b) 50 % oprávnených nákladov.
6. V prípade pomoci, ktorá nepresahuje 3 milióny EUR na projekt, možno ako alternatívu k uplatneniu metódy uvedenej v odseku 5 stanoviť maximálnu výšku pomoci až na úrovni 50 % oprávnených nákladov.

7. Prístup k podporovanému zariadeniu je otvorený, transparentný a nediskriminačný pre všetkých zainteresovaných používateľov v súlade s odvetvovými právnymi predpismi vrátane smernice 2012/34/EÚ.
8. Akákoľvek koncesia alebo iné poverenie tretej strany výstavbou, modernizáciou, prevádzkou alebo prenájom podporovaného zariadenia sa uskutočňuje na konkurenčnom, transparentnom, nediskriminačnom a bezpodmienečnom základe.
9. Ak sú vlastníkom, prevádzkovateľom a akýkoľvek plánovaný koncový používateľ podporovaného dopravného zariadenia súčasťou toho istého podniku alebo sú prepojenými podnikmi v zmysle prílohy I k tomuto nariadeniu, prevádzka zariadenia sa zadáva na základe otvoreného, konkurenčného, transparentného a nediskriminačného postupu²⁹.

Článok 13

Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek

1. Schémy pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu (vrátane náhrady) súkromných vlečiek sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 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. Pomoc sa poskytuje každému podniku, ktorý buduje, modernizuje a obnovuje súkromné vlečky.
3. Oprávnenými nákladmi sú investičné náklady do hmotného (dlhodobého a hnuteľného) a nehmotného majetku priamo súvisiace s výstavbou, modernizáciou a obnovou súkromnej vlečky. Investičné náklady môžu zahŕňať štúdie uskutočniteľnosti a topologické štúdie a náklady na plánovanie a inštaláciu. Nakladacie/vykladacie plošiny a zariadenia používané na nakládku/vykládku vlakov na mieste vyhradeného používateľa (používateľov) sa do oprávnených nákladov nezahŕňajú.
4. Výška pomoci nesmie prekročiť nižší z týchto stropov:
 - a) rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a súčtom prevádzkového zisku investície počas jej ekonomickej životnosti a diskontovanej konečnej hodnoty tejto investície (zostatková hodnota na konci ekonomickej životnosti investície). Prevádzkový zisk a konečná hodnota sa od oprávnených nákladov odpočítajú *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo *ex post* prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov;
 - b) 50 % oprávnených nákladov.
5. V prípade pomoci, ktorá nepresahuje 500 000 EUR na projekt, možno ako alternatívu k uplatneniu metódy uvedenej v odseku 4 stanoviť maximálnu výšku pomoci až na úrovni 50 % oprávnených nákladov.

²⁹ Na postupe sa môžu zúčastniť aj dotknuté prepojené podniky.

Pododdiel B – Investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu

Článok 14

Pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu

1. Schémy investičnej pomoci na podporu nákupu vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 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. Oprávnenými nákladmi sú všetky investičné náklady spojené s nákupom nových alebo použitých vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä cenu vozidla a náklady na doručenie. Náklady na projektové štúdie, poradenstvo alebo inžinierske práce môžu byť oprávnené za predpokladu, že sú spojené s investíciami uvedenými v tomto článku a sú ich súčasťou.
3. Pomoc sa poskytuje:
 - a) novým účastníkom v odvetví železničnej dopravy;
 - b) železničným podnikom, prevádzkovateľom vnútrozemskej vodnej dopravy alebo lízingovým spoločnostiam v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, ak sa kvalifikujú ako MSP.
4. Pomoc má formu záruky pre kupujúceho vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu. Záruky sa môžu poskytovať priamo konečným príjemcom alebo úverovým inštitúciám a iným finančným inštitúciám ako finančným sprostredkovateľom (pokiaľ si príjemca ponechá slobodný výber finančného sprostredkovateľa). Finančný sprostredkovateľ musí byť schopný preukázať, že používa mechanizmus, ktorý zaisťuje, aby boli výhody v čo najväčšom možnom rozsahu postúpené 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.
5. Záruka sa poskytuje na nové individuálne pôžičky na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu. Nominálna suma príslušného úveru nesmie presiahnuť oprávnené náklady. Výška krytia záruky nesmie presiahnuť 80 % príslušného úveru. Verejné záruky sa poskytujú za poplatok vo výške najmenej 50 bázičných bodov, ak je úverový rating poskytujúceho členského štátu rovný AAA-A.
6. Trvanie záruky je obmedzené na maximálne 15 rokov.
7. 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 sa čisté dodatočné náklady na interoperabilitu, ako sú vymedzené v článku 16 ods. 6, a/alebo investície do modernizácie a technickej úpravy, ako sú vymedzené v článku 17 ods. 6, vylúčia z oprávnených nákladov uvedených v odseku 2.

Článok 15

Pomoc na nákup intermodálnych nákladových jednotiek a žeriavov na palube plavidiel

1. Schémy investičnej pomoci na nákup nových alebo použitých intermodálnych nákladových jednotiek a/alebo žeriavov na palube plavidiel sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 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. Pomoc sa poskytuje každému podniku, ktorý investuje do nákupu intermodálnych nákladových jednotiek a žeriavov na palube plavidiel.
3. Oprávnené náklady dosahujú:
 - a) v prípade intermodálnych nákladových jednotiek (INJ): výšku rozdielu v nákladoch medzi prepravnými jednotkami používanými výlučne na cestnú dopravu a INJ, ktoré sa môžu prekladať na účely udržateľnej multimodálnej dopravy;
 - b) v prípade žeriavov na palube plavidiel: výšku plnej nadobúdacej ceny.
4. Oprávnené náklady môžu zahŕňať štúdie uskutočniteľnosti a náklady na plánovanie a inštaláciu.
5. Výška pomoci nesmie presiahnuť intenzitu pomoci 30 % oprávnených nákladov v situácii uvedenej v odseku 3 písm. a) a 20 % oprávnených nákladov v situácii uvedenej v odseku 3 písm. b).

Pododdiel C – Investičná pomoc na interoperabilitu a technickú úpravu a modernizáciu

Článok 16

Pomoc na interoperabilitu

1. Schémy investičnej pomoci na podporu investícií do hmotného a nehmotného majetku, ktoré prispievajú k nepretržitým dopravným tokom medzi členskými štátmi alebo druhmi dopravy, sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 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. Pomoc sa poskytne každému podniku, ktorý realizuje investície do zavádzania technológií na podporu interoperability uvedených v odseku 3.
3. Oprávnené sú tieto investičné projekty:
 - a) Európsky systém riadenia vlakov (ETCS), budúci železničný mobilný komunikačný systém (FRMCS) a automatická prevádzka vlaku (ATO) ako

súčasť Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), ako sa uvádza v sekundárnych právnych predpisoch Únie³⁰;

- b) digitálne samočinné spriahadlo (DAC)³¹;
- 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 potrebné na zavedenie riečnych informačných služieb, ako je platforma RIS, elektronický mapový zobrazovací a informačný systém na vnútrozemskú navigáciu, plavebné správy pre veliteľov lodí, vnútrozemský automatický identifikačný systém a medzinárodné elektronické hlásenie;
- j) telematické aplikácie v nákladnej doprave a iný softvér v nákladnej doprave, pokiaľ prispievajú k nepretržitým dopravným tokom, najmä systémy intermodálnej identifikácie, sledovania a výsledovateľnosti a intermodálne platformy na výmenu údajov. Na podporu nie sú oprávnené investície do aplikácií pre osobnú dopravu, ako sú systémy, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas nej, rezervačné a platobné systémy pre cestujúcich, odbavovanie batožiny a riadenie spojení medzi osobnými vlakmi a spojení s inými druhmi osobnej dopravy.

4. Oprávnené náklady sú všetky náklady potrebné na realizáciu oprávnených investícií. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä náklady potrebné na nákup a inštaláciu príslušnej technológie, náklady na riadenie projektu a náklady na dodanie. Náklady na údržbu nie sú oprávnené na podporu. Náklady súvisiace so štúdiami, s testovaním a so schvaľovaním a s pilotnými a prototypovými inštaláciami sú oprávnené na podporu. Majetok financovaný z pomoci na interoperabilitu môže byť nový alebo použitý. Pokiaľ ide o investície do interoperability súvisiace s ERTMS, oprávnené na podporu sú náklady súvisiace s integráciou funkcií európskeho globálneho navigačného satelitného systému (EGNSS) v rámci ERTMS. Náklady súvisiace s globálnym systémom mobilných komunikácií v železničnej doprave (GSM-R) nie sú oprávnené na podporu.

³⁰ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a náviesenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 380).

³¹ DAC je interoperabilný komponent na samočinné spriahanie a rozsprehovanie 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. Nielenže zvýši efektivitu vďaka automatizačným procesom, ale zabezpečí aj dostatok 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.]

5. Intenzita pomoci nesmie presiahnuť:
 - a) 80 % oprávnených nákladov na investičné projekty, na ktoré sa vzťahuje odsek 3 písm. a) a b);
 - b) 50 % oprávnených nákladov na investičné projekty, na ktoré sa vzťahuje odsek 3 písm. c) až j).
6. Pokiaľ ide o investície do interoperability vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu alebo do intermodálnej nákladovej jednotky alebo žerjavu na palube plavidiel, ktorých nákup sa plánuje, oprávnené náklady sa musia obmedziť na čisté dodatočné náklady na interoperabilitu za predpokladu, že tieto náklady už nie sú pokryté z inej formy pomoci, najmä pomoci podľa článkov 14 a 15. Čisté dodatočné náklady na interoperabilitu sa vypočítajú ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na nákup vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu alebo intermodálnej nákladovej jednotky alebo žerjavu na palube plavidiel, ktorých nákup sa plánuje a ktoré sú vybavené takýmito investíciami, na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup toho istého vozidla alebo intermodálnej nákladovej jednotky alebo žerjavu na palube plavidiel alebo podobného vozidla bez investícií do interoperability v kontrafaktuálnom scenári na strane druhej.
7. Najmenej päť rokov po poskytnutí pomoci musia zmluvné dojednania o odplatnom prevode alebo používaní (napríklad lízing) majetku financovaného z pomoci na interoperabilitu obsahovať doložku, v ktorej sa uvádza, že investícia zabezpečujúca interoperabilitu príslušného majetku bola financovaná zo štátnej pomoci. Uvádzať sa v nej musia aj príslušné povinnosti stanovené v odseku 9 a výška pomoci.
8. Investícia sa musí zrealizovať a dokončiť aspoň jeden rok pred dátumom, keď sa podporovaná investícia stane na úrovni EÚ povinnou.
9. Vozidlá na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, na ktoré sa vzťahuje podporovaná investícia, zostanú zaregistrované v príslušnom vnútroštátnom registri ktoréhokoľvek členského štátu alebo v príslušnom európskom registri najmenej päť rokov po realizácii investície.

Článok 17

Pomoc na technickú úpravu a modernizáciu vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu

1. Schémy investičnej pomoci na podporu investícií do hmotného a nehmotného majetku, ktoré prispievajú k technickej úprave a modernizácii vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 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. Pomoc sa poskytuje každému podniku, ktorý vykonáva investície do technickej úpravy a modernizácie vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu, ako sa uvádza v odseku 3.
3. Oprávnené sú tieto investície:

- a) modernizácia a/alebo renovácia železničných koľajových vozidiel;
 - b) modernizácia a/alebo renovácia lodí vnútrozemskej plavby, napríklad s cieľom zlepšiť hydrodynamiku a účinnosť;
 - c) modernizácia a/alebo renovácia vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu;
 - d) technické prispôsobenie plavidiel novým typom nákladu;
 - e) telematické aplikácie v nákladnej doprave a iný softvér v nákladnej doprave, na ktoré sa nevzťahuje článok 16, ako sú systémy poskytujúce informácie výlučne v rámci jedného druhu dopravy alebo digitálne rezervačné a platobné systémy, ktoré neprispievajú k nepretržitým dopravným tokom. Na podporu nie sú oprávnené investície do aplikácií pre osobnú dopravu, ako sú systémy, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas nej, rezervačné a platobné systémy pre cestujúcich, odbavovanie batožiny a riadenie spojení medzi osobnými vlakmi a spojení s inými druhmi osobnej dopravy;
 - 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.
4. Oprávnené náklady sú všetky náklady potrebné na realizáciu oprávnených investícií. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä náklady potrebné na nákup a inštaláciu príslušnej technológie, náklady súvisiace s modernizáciou existujúcej nainštalovanej technológie, náklady na riadenie projektu a náklady na dodanie. Náklady súvisiace so štúdiami, s testovaním a so schvaľovaním a s pilotnými a prototypovými inštaláciami sú oprávnené na pomoc.
 5. Intenzita pomoci nesmie presiahnuť 20 % oprávnených nákladov.
 6. Pokiaľ ide o investície do vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorých nákup sa plánuje, oprávnené náklady sa musia obmedziť na čisté dodatočné náklady na technickú úpravu a modernizáciu za predpokladu, že tieto náklady už nie sú pokryté z inej formy pomoci, najmä pomoci podľa článkov 14 a 15. Čisté dodatočné náklady na technickú úpravu a modernizáciu sa vypočítajú ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na nákup vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorého nákup sa plánuje a ktoré je vybavené takýmito investíciami, na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup toho istého alebo podobného vozidla, ktoré si vyžaduje technické úpravy a modernizáciu, v kontrafaktuálnom scenári na strane druhej.
 7. Najmenej päť rokov po poskytnutí pomoci musia zmluvné dojednania o odplatnom prevode alebo používaní (napr. lízing) majetku financovaného z pomoci na technickú úpravu a modernizáciu vozidiel a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu obsahovať doložku, v ktorej sa uvádza, že úprava alebo modernizácia príslušného majetku bola financovaná zo štátnej pomoci, a v ktorej sa špecifikuje výška pomoci.
 8. Investícia sa musí zrealizovať a dokončiť aspoň jeden rok pred dátumom, keď sa podporovaná investícia stane na úrovni EÚ povinnou.

Kapitola III – Monitorovanie

Článok 18

Odňatie výhody skupinovej výnimky

Ak členský štát poskytne pomoc, ktorá je týmto nariadením údajne oslobodená od notifikačnej povinnosti bez toho, aby boli splnené podmienky stanovené v kapitolách I až II, Komisia môže po tom, ako poskytla príslušnému členskému štátu možnosť vyjadriť svoje stanovisko, prijať rozhodnutie, na základe ktorého sa všetky alebo niektoré budúce opatrenia pomoci prijaté príslušným členským štátom, ktoré by inak spĺňali požiadavky tohto nariadenia, musia notifikovať Komisii v súlade s článkom 108 ods. 3 zmluvy. Opatrenia, ktoré sa majú notifikovať, môžu byť obmedzené na opatrenia, ktorými sa poskytujú určité typy pomoci alebo ktoré sa poskytujú určitým príjemcom, alebo opatrenia pomoci prijaté určitými orgánmi príslušného členského štátu.

Článok 19

Podávanie správ

Členské štáty zašlú Komisii:

- a) prostredníctvom elektronického notifikačného systému Komisie súhrnné informácie o každom opatrení pomoci oslobodenom podľa tohto nariadenia v štandardizovanom formáte stanovenom v prílohe III k tomuto nariadeniu, spolu s odkazom na prístup k úplnému zneniu opatrenia pomoci vrátane jeho zmien, a to do 20 pracovných dní odo dňa, keď opatrenie nadobudlo účinnosť;
- b) v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 794/2004³² výročnú správu v elektronickej forme o uplatňovaní tohto nariadenia. Táto výročná správa obsahuje informácie uvedené v nariadení Komisie (ES) č. 794/2004 za každý celý rok alebo každú časť roka, počas ktorého sa toto nariadenie uplatňuje.

Článok 20

Hodnotenie

1. Schémy pomoci uvedené v článku 1 ods. 2 písm. i) a j) podliehajú hodnoteniu *ex post*, ak majú rozpočet na štátnu pomoc alebo vykázané výdavky presahujúce 150 miliónov EUR v danom roku alebo 750 miliónov EUR počas celého obdobia ich trvania. Celkové trvanie je kombinované trvanie schémy a akejkoľvek predchádzajúcej schémy vzťahujúcej sa na podobný cieľ a podobnú geografickú oblasť, počnúc XXX. Vzhľadom na ciele hodnotenia a s cieľom zabrániť neprimeranému zaťaženiu

³² Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

členských štátov sa hodnotenia *ex post* požadujú len v prípade schém pomoci, ktorých celkové trvanie presahuje tri roky, počnúc XXX.

2. Od požiadavky hodnotenia *ex post* možno upustiť v prípade schém pomoci, ktoré bezprostredne nasledujú za schémou vzťahujúcou sa na podobný cieľ a geografickú oblasť, ktorá bola predmetom hodnotenia. Podmienkou je vypracovanie záverečnej hodnotiacej správy v súlade s plánom hodnotenia, ktorý schválila Komisia a ktorý nepriniesol žiadne negatívne zistenia. Ak záverečná hodnotiacia správa schémy nie je v súlade so schváleným plánom hodnotenia, táto schéma sa okamžite pozastaví. Na žiadnu následnú schému takejto pozastavenej schémy vzťahujúcu sa na podobný cieľ a geografickú oblasť sa výhoda skupinovej výnimky neuplatňuje.
3. Cieľom hodnotenia je overenie dosiahnutia predpokladov a podmienok nevyhnutných pre zlučiteľnosť schémy, najmä potrebnosti a účinnosti opatrenia pomoci vzhľadom na jeho všeobecné a špecifické ciele. V rámci hodnotenia sa takisto posúdi vplyv schémy na hospodársku súťaž a obchod.
4. V prípade schém pomoci, ktoré podliehajú požiadavke na hodnotenie podľa odseku 1, členské štáty notifikujú návrh plánu hodnotenia takto:
 - a) do 20 pracovných dní od nadobudnutia účinnosti schémy, ak rozpočtové prostriedky štátnej pomoci schémy presahujú 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas celkového trvania;
 - b) do 30 pracovných dní od významnej zmeny, ktorou sa zvýšia rozpočtové prostriedky schémy na viac ako 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas celkového trvania schémy;
 - c) do 30 pracovných dní od zaznamenania výdavkov v rámci schémy v oficiálnych účtoch v ktoromkoľvek roku vo výške viac ako 150 miliónov EUR.
5. Návrh plánu hodnotenia musí byť v súlade so spoločnou metodikou hodnotenia štátnej pomoci, ktorú prijala Komisia. Členské štáty zverejnia plán hodnotenia schválený Komisiou.
6. Hodnotenie *ex post* vykoná na základe plánu hodnotenia znalec nezávislý od orgánu poskytujúceho pomoc. Každé hodnotenie zahŕňa aspoň jednu priebežnú a jednu záverečnú hodnotiacu správu. Členské štáty zverejnia obe správy.
7. Záverečná hodnotiacia správa sa predloží Komisii najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím účinnosti schémy oslobodenej od notifikačnej povinnosti. Táto lehota sa môže skrátiť v prípade schém, pri ktorých vznikla požiadavka na hodnotenie v posledných dvoch rokoch ich vykonávania. Presný rozsah a postup každého hodnotenia sa stanoví v rozhodnutí o schválení plánu hodnotenia. Pri notifikácii každého následného opatrenia pomoci s podobným cieľom sa opíše, akým spôsobom sa zohľadnili výsledky hodnotenia.

Článok 21

Monitorovanie

1. Aby mohla Komisia monitorovať pomoc, ktorá je podľa tohto nariadenia oslobodená od notifikačnej povinnosti, členské štáty uchovávajú podrobné záznamy s informáciami a podpornou dokumentáciou, ktoré sú potrebné na zistenie toho, či sú splnené všetky podmienky stanovené v tomto nariadení. Takéto záznamy sa uchovávajú desať rokov odo dňa poskytnutia pomoci *ad hoc* alebo poslednej individuálnej pomoci poskytnutej na základe danej schémy.
2. V prípade schém, v rámci ktorých sa fiškálna pomoc poskytuje automaticky, ako sú napríklad schémy založené na daňových priznaniach príjemcov, a pri ktorých neexistuje overovanie *ex ante*, či sú v prípade každého príjemcu splnené všetky podmienky zlučiteľnosti, členské štáty pravidelne overujú, a to aspoň *ex post* a na základe vzorky, či sú splnené všetky podmienky zlučiteľnosti, a vyvodzujú potrebné závery. Členské štáty uchovávajú podrobné záznamy o týchto overeniach počas obdobia aspoň desiatich rokov odo dňa vykonania kontroly.
3. Komisia si môže od každého členského štátu vyžiadať 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. Príslušný členský štát poskytne Komisii požadované informácie a podpornú dokumentáciu do 20 pracovných dní od prijatia žiadosti alebo v dlhšej lehote v súlade so žiadosťou.

Kapitola IV – Záverečné ustanovenia

Článok 22

Prechodné ustanovenia

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.
2. Každú pomoc, ktorá nie je oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy v súlade s týmto nariadením, posúdi Komisia v súlade s príslušnými rámcami, usmerneniami, oznámeniami a oznamami.
3. Po uplynutí obdobia platnosti tohto nariadenia zostáva každá schéma pomoci, ktorá je oslobodená od notifikačnej povinnosti na základe tohto nariadenia, naďalej oslobodená od tejto povinnosti počas prechodného obdobia v trvaní šiestich mesiacov.

Článok 23

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť XXX.
2. Uplatňuje sa do XXX.

V Bruseli

Za Komisiu

predsedníčka

Ursula von der Leyenová

PRÍLOHA I

Vymedzenie pojmu MSP

Článok 1

Podnik

Za podnik sa považuje každý subjekt, ktorý vykonáva hospodársku činnosť bez ohľadu na jeho právnu formu. Patria sem najmä samostatne zárobkovo činné osoby a rodinné podniky, ktoré vykonávajú remeselnícke alebo iné činnosti, ako aj partnerstvá alebo združenia, ktoré pravidelne vykonávajú hospodársku činnosť.

Článok 2

Počet pracovníkov a finančné limity určujúce kategórie podnikov

1. Kategóriu mikropodnikov, malých a stredných podnikov (ďalej len „MSP“) tvoria podniky, ktoré zamestnávajú menej ako 250 osôb a ktorých ročný obrat nepresahuje 50 miliónov EUR a/alebo celková ročná súvaha nepresahuje 43 miliónov EUR.
2. V rámci kategórie MSP sa malý podnik vymedzuje ako podnik, ktorý zamestnáva menej ako 50 osôb a ktorého ročný obrat a/alebo celková ročná súvaha nepresahuje 10 miliónov EUR.
3. V rámci kategórie MSP sa mikropodnik vymedzuje ako podnik, ktorý zamestnáva menej ako 10 osôb a ktorého ročný obrat a/alebo celková ročná súvaha nepresahuje 2 milióny EUR.

Článok 3

Typy podnikov, ktoré sa zohľadňujú pri výpočte počtu pracovníkov a finančných súm

1. „Samostatný podnik“ je každý podnik, ktorý nie je zatriedený ako partnerský podnik v zmysle odseku 2 alebo ako prepojený podnik v zmysle odseku 3.
2. „Partnerské podniky“ sú všetky podniky, ktoré nie sú zatriedené ako prepojené podniky v zmysle odseku 3 a medzi ktorými je takýto vzťah: podnik (vyššie postavený podnik) buď samostatne, alebo spoločne s jedným alebo viacerými prepojenými podnikmi v zmysle odseku 3 vlastní 25 % alebo viac imania alebo hlasovacích práv iného podniku (nižšie postavený podnik).

Podnik sa však môže klasifikovať ako samostatný, teda ako podnik, ktorý nemá žiadne partnerské podniky, aj keď investori uvedení ďalej v texte tento 25 % limit dosiahnu alebo prekročia, a to za predpokladu, že títo investori nie sú s príslušným podnikom individuálne ani spoločne prepojení v zmysle odseku 3:

- a) verejné investičné spoločnosti, spoločnosti rizikového kapitálu, fyzické osoby alebo skupiny fyzických osôb, ktoré pravidelne vykonávajú činnosť v oblasti rizikových kapitálových investícií, pričom investujú vlastný kapitál do nekótovaných podnikov (tzv. podnikateľskí anjeli), za predpokladu, že celkové investície týchto podnikateľských anjelov v rovnakom podniku sú nižšie ako 1 250 000 EUR;

- b) univerzity alebo neziskové výskumné strediská;
- c) inštitucionálni investori vrátane regionálnych rozvojových fondov;
- d) orgány miestnej samosprávy s ročným rozpočtom nižším ako 10 miliónov EUR a s menej ako 5 000 obyvateľmi.

3. „Prepojené podniky“ sú podniky, medzi ktorými je niektorý z týchto vzájomných vzťahov:

- a) podnik má väčšinu hlasovacích práv akcionárov alebo členov v inom podniku;
- b) podnik má právo vymenovať alebo odvolať väčšinu členov správneho, riadiaceho alebo dozorného orgánu iného podniku;
- c) podnik má právo dominantne pôsobiť na iný podnik na základe zmluvy uzatvorenej s týmto podnikom alebo na základe ustanovenia v jeho spoločenskej zmluve alebo stanovách;
- d) podnik, ktorý je akcionárom alebo členom iného podniku, sám kontroluje na základe zmluvy s inými akcionármi tohto podniku alebo členmi tohto podniku väčšinu hlasovacích práv akcionárov alebo členov v tomto podniku.

Vychádza sa z predpokladu, že dominantný vplyv neexistuje, ak sa investori uvedení v odseku 2 druhom pododseku nezapoja priamo alebo nepriamo do vedenia príslušného podniku bez toho, aby boli dotknuté ich práva ako akcionárov.

Podniky, ktoré sa nachádzajú v niektorom zo vzťahov uvedených v prvom pododseku prostredníctvom jedného alebo viacerých iných podnikov alebo prostredníctvom niektorého z investorov uvedených v odseku 2, sa takisto považujú za prepojené.

Podniky, ktoré sa nachádzajú v niektorom z týchto vzťahov prostredníctvom fyzickej osoby alebo skupiny fyzických osôb konajúcich spoločne, sa tiež považujú za prepojené podniky, ak svoju činnosť alebo časť svojej činnosti vykonávajú na rovnakom relevantnom trhu alebo na príbuzných trhoch.

Za „príbuzný trh“ sa považuje trh pre výrobok alebo službu, ktorý bezprostredne predchádza relevantnému trhu alebo naň nadväzuje.

4. Okrem prípadov uvedených v odseku 2 druhom pododseku sa podnik nemôže považovať za MSP, ak je 25 % alebo viac imania alebo hlasovacích práv priamo alebo nepriamo kontrolovaných spoločne alebo individuálne jedným alebo viacerými verejnými subjektmi.

5. Podniky môžu poskytnúť vyhlásenie o svojom postavení samostatného podniku, partnerského podniku alebo prepojeného podniku vrátane údajov týkajúcich sa limitov stanovených v článku 2. Vyhlásenie sa môže poskytnúť aj vtedy, keď je imanie rozptýlené tak, že nie je možné presne určiť, kto ho vlastní; v takom prípade môže podnik poskytnúť vyhlásenie v dobrej viere, že môže odôvodnene predpokladať, že v ňom 25 % alebo väčší podiel nevlastní jeden podnik alebo spoločne viacero vzájomne prepojených podnikov. Takéto vyhlásenia sa poskytnú bez toho, aby boli dotknuté kontroly alebo vyšetrovania stanovené podľa vnútroštátnych pravidiel alebo pravidiel Únie.

Článok 4

Údaje používané pri výpočte počtu pracovníkov a finančných súm a referenčné obdobie

1. Údajmi používanými pri výpočte počtu pracovníkov a finančných súm sú údaje týkajúce sa posledného schváleného účtovného obdobia a vypočítané na ročnom základe. Zohľadňujú sa odo dňa účtovnej závierky. Výška zvoleného obratu sa vypočíta bez dane z pridanej hodnoty (DPH) a iných nepriamych daní.
2. Ak podnik v deň účtovnej závierky zistí, že na ročnom základe prekročil počet pracovníkov alebo finančné limity stanovené v článku 2, alebo klesol pod tento počet pracovníkov a finančné limity, nebude to mať za následok stratu ani nadobudnutie statusu stredného alebo malého podniku alebo mikropodniku, pokiaľ sa tieto limity neprekročili v dvoch po sebe nasledujúcich účtovných obdobiach.
3. V prípade novozaložených podnikov, ktorých účtovné uzávierky ešte neboli schválené, sa uplatnia údaje získané čestným odhadom vykonaným v priebehu finančného roku.

Článok 5

Počet pracovníkov

1. Počet pracovníkov zodpovedá počtu ročných pracovných jednotiek (RPJ), t. j. počtu osôb, ktoré boli v príslušnom podniku alebo v jeho mene zamestnané na plný úväzok počas celého posudzovaného referenčného roku. Práca osôb, ktoré nepracovali celý rok, práca osôb, ktoré pracovali na kratší pracovný čas bez ohľadu na jeho trvanie a práca sezónnych pracovníkov sa započítava ako podiely RPJ. Pracovníkmi sú:
 - a) zamestnanci;
 - b) osoby pracujúce pre podnik v podriadenom postavení, ktoré sa podľa vnútroštátneho práva považujú za zamestnancov;
 - c) vlastníci-manažéri;
 - d) spoločníci zapojení do bežnej činnosti podniku, ktorí majú finančný prospech z podniku.
2. Učni alebo študenti, ktorí sa zúčastňujú na odbornej príprave na základe zmluvy o učňovskej alebo odbornej príprave, sa nepovažujú za pracovníkov. Čas trvania materskej alebo rodičovskej dovolenky sa nezapočítava.

Článok 6

Vyhotovenie údajov o podniku

1. V prípade samostatného podniku sa údaje vrátane počtu pracovníkov určujú výlučne na základe účtovných výkazov tohto podniku.
2. Údaje o podniku, ktorý má partnerské podniky alebo prepojené podniky, vrátane údajov o počte pracovníkov, sa určia na základe účtovných výkazov a iných údajov o podniku, alebo,

ak je k dispozícii, podľa konsolidovanej účtovnej závierky podniku alebo konsolidovanej účtovnej závierky, do ktorej je podnik zahrnutý v rámci konsolidácie.

K údajom uvedeným v prvom pododseku sa pripočítajú údaje každého partnerského podniku príslušného podniku, ktorý sa nachádza bezprostredne vo vyššom alebo nižšom postavení vo vzťahu k nemu. Výsledok je úmerný percentuálnemu podielu imania alebo hlasovacích práv (podľa toho, ktorá z hodnôt je vyššia). V prípade krížových podielov sa použije vyšší percentuálny podiel.

K údajom uvedeným v prvom a druhom pododseku sa pripočíta 100 % údajov každého podniku, ktorý je priamo alebo nepriamo prepojený s príslušným podnikom, ak už tieto údaje neboli zahrnuté prostredníctvom konsolidácie do účtovnej závierky.

3. Na účely uplatnenia odseku 2 sa údaje partnerských podnikov príslušného podniku odvodzujú z ich účtovných závierok a ostatných údajov – konsolidovaných, ak existujú. K týmto údajom sa pripočíta 100 % údajov podnikov, ktoré sú prepojené s týmito partnerskými podnikmi, pokiaľ ich účtovné údaje už nie sú zahrnuté prostredníctvom konsolidácie.

Na účely uplatnenia toho istého odseku 2 sa údaje podnikov, ktoré sú prepojené s príslušným podnikom, odvodzujú z ich účtovných závierok a ostatných údajov – konsolidovaných, ak existujú. K týmto údajom sa pomerene pripočítajú údaje každého prípadného partnerského podniku tohto prepojeného podniku, ktorý sa vo vzťahu k nemu nachádza bezprostredne vo vyššom alebo nižšom postavení, pokiaľ už tieto údaje neboli zahrnuté do konsolidovanej účtovnej závierky s percentuálnym podielom prinajmenšom úmerným percentuálnemu podielu uvedenému v odseku 2 druhom pododseku.

4. Ak sa v konsolidovanej účtovnej závierke údaje o pracovníkoch za daný podnik neuvádzajú, čísla týkajúce sa pracovníkov sa vypočítajú úmerne na základe súhrnu údajov od jeho partnerských podnikov a pripočítaním údajov z podnikov, s ktorými je príslušný podnik prepojený.

Príloha II

Opatrenia, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, a opatrenia, ktoré sa majú notifikovať podľa usmernení pre pozemnú a multimodálnu dopravu

Primárny cieľ	Nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy		Usmernenia pre pozemnú a multimodálnu dopravu	
	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 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
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 konečnou	Pomoc <i>ad hoc</i> Pomoc <i>ad hoc</i> na terminály udržateľnej multimodálnej nákladnej dopravy ≥ 10 miliónov EUR Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt ≥ 20 miliónov EUR Schémy pomoci s intenzitou vyššou, ako je intenzita povolená podľa	Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov Žiadny strop, ak sa pomoc <i>ad hoc</i> poskytuje na základe súťažného ponukového konania

		<i>hodnotou, ak je pomoc ≥ 3 milióny EUR na projekt</i>	nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	
Investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek	Schémy pomoci Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt < 2 milióny 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 konečnou hodnotou, ak je pomoc $\geq 500\,000$ EUR na projekt	Pomoc <i>ad hoc</i> Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt ≥ 2 milióny EUR Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	<i>Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov</i>
Investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu	Schémy pomoci	<i>Nominálna suma príslušného úveru \leq oprávnené náklady. Záručné krytie ≤ 80 % príslušného úveru</i>	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	<i>Nominálna suma príslušného úveru \leq oprávnené náklady. Záručné krytie ≤ 90 % príslušného úveru</i>
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)	Neuvádza sa	
Investičná pomoc na interoperabilitu	Schémy pomoci	50 % oprávnených nákladov	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou	50 % oprávnených nákladov

		80 % <i>oprávnených nákladov (v prípade ERTMS a DAC)</i>	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	80 % <i>oprávnených nákladov (v prípade ERTMS a DAC)</i> <i>Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov</i>
Investičná pomoc na technickú úpravu a modernizáciu vozidiel a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu	Schémy pomoci	20 % <i>oprávnených 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	20 % <i>oprávnených nákladov</i> <i>Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov</i>

Príloha III

INFORMÁCIE O ŠTÁTNEJ POMOCI OSLOBODENEJ OD NOTIFIKAČNEJ POVINNOSTI NA ZÁKLADE PODMIENOK TOHTO NARIADENIA

ČASŤ I – Informácie poskytované prostredníctvom elektronického notifikačného systému Komisie podľa článku 19

Referenčné číslo pomoci	(vyplní Komisia)	
Členský štát		
Referenčné číslo členského štátu		
Región	Názov regiónu (-ov) (NUTS ⁽¹⁾)	Status regionálnej pomoci ⁽²⁾
Orgán poskytujúci pomoc	Názov	
	Poštová adresa	
	Webová adresa	
Názov opatrenia pomoci		
Vnútroštátny právny základ (odkaz na príslušný vnútroštátny právny nástroj)		
Webový odkaz na úplné znenie opatrenia pomoci		
Typ opatrenia	<input type="checkbox"/> Schéma pomoci	Názov prijemcu a skupiny , do ktorej patrí
	<input type="checkbox"/> Pomoc <i>ad hoc</i>	
Zmena existujúcej schémy pomoci alebo pomoci <i>ad hoc</i>		Referenčné číslo pomoci pridelené Komisiou
	<input type="checkbox"/> Predĺženie	
	<input type="checkbox"/> Modifikácia	
Trvanie ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Schéma pomoci	od dd.mm.rrrr do dd.mm.rrrr
Dátum poskytnutia pomoci ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Pomoc <i>ad hoc</i>	dd.mm.rrrr
Príslušné odvetvia hospodárstva	<input type="checkbox"/> Všetky odvetvia hospodárstva oprávnené na pomoc	
	<input type="checkbox"/> Pomoc obmedzená na určité odvetvia: Uveďte na úrovni skupiny NACE ⁽⁶⁾	

Typ prijemcu	<input type="checkbox"/> MSP		
	<input type="checkbox"/> Veľké podniky		
Rozpočet	Celková ročná výška rozpočtu plánovaného podľa schémy pomoci ⁽¹⁾	v národnej mene (v plnej výške)	
	Celková výška pomoci <i>ad hoc</i> poskytnutej podniku ⁽⁸⁾	v národnej mene (v plnej výške)	
	<input type="checkbox"/> V prípade záruk ⁽⁴⁾	v národnej mene (v plnej výške)	
Nástroj pomoci	<input type="checkbox"/> Grant/Bonifikácia úrokov		
	<input type="checkbox"/> Úver/Vratné preddavky		
	<input type="checkbox"/> Záruky (v prípade potreby odkaz na rozhodnutie Komisie ^(7u))		
	<input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnenie alebo oslobodenie od dane		
	<input type="checkbox"/> Poskytnutie rizikového financovania		
	<input type="checkbox"/> Iné (uved'te) Uved'te, ktorej z ďalej uvedených širších kategórií by štátna pomoc najlepšie zodpovedala z hľadiska jej účinku/funkcie: <input type="checkbox"/> Grant <input type="checkbox"/> Úver <input type="checkbox"/> Záruka <input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnenie <input type="checkbox"/> Poskytnutie rizikového financovania		
<input type="checkbox"/> V prípade spolufinancovania z fondu (-ov) EÚ	Názov fondu (-ov) EÚ:	Výška finančného príspevku (za každý fond EÚ)	v národnej mene (v plnej výške)

- (1) NUTS – nomenklatúra územných jednotiek na štatistické účely. Región sa zvyčajne vymedzuje na úrovni 2.
- (2) Článok 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ (status A), článok 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ (status C), nepodporované oblasti t. j. oblasti, ktoré nie sú oprávnené na regionálnu pomoc (status N).
- (3) Na účely pravidiel hospodárskej súťaže uvedených v zmluve a na účely tohto nariadenia sa podnikom rozumie každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť bez ohľadu na jeho právne postavenie a spôsob jeho financovania. Súdnym dvorom rozhodol, že subjekty, ktoré sú kontrolované (právne alebo de facto) tým istým subjektom, by sa mali pokladať za jeden podnik.
- (4) Obdobie, na ktoré sa orgán poskytujúci pomoc môže zaviazat', že bude pomoc poskytovať.
- (5) Stanovené v súlade s článkom 2 ods. 27 nariadenia.
- (6) NACE Rev.2 – štatistická klasifikácia hospodárskych činností v Európskom spoločenstve. Odvetvie sa zvyčajne vymedzuje na úrovni skupiny.
- (7) V prípade schémy pomoci: uvedte celkovú ročnú výšku rozpočtu plánovaného podľa danej schémy alebo odhadovanú daňovú stratu na rok pre všetky nástroje pomoci zahrnuté v schéme.
- (8) V prípade poskytnutia pomoci *ad hoc*: uvedte celkovú výšku pomoci/daňovú stratu.
- (9) V prípade záruk uvedte (maximálnu) výšku zaručených úverov.
- (10) V prípade potreby odkaz na rozhodnutie Komisie, ktorým sa schvaľuje metodika výpočtu ekvivalentu hrubého grantu v súlade s článkom 5 ods. 2 písm. c) nariadenia.

ČASŤ II – Informácie poskytované prostredníctvom elektronického notifikačného systému Komisie podľa článku 19

Uved'te, podľa ktorého ustanovenia nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy sa opatrenie pomoci realizuje.

Primárny cieľ	Maximálna intenzita pomoci v % oprávnených nákladov	Celkový rozpočet
Schéma prevádzkovej pomoci na zníženie externých nákladov (článok 10)	... %	... v národnej mene (na schému za rok)
Schéma prevádzkovej pomoci na zavedenie nových komerčných spojení (článok 11)	... % v národnej mene
Schéma investičnej pomoci na zariadenia (článok 12)	... % v národnej mene
Investičná pomoc <i>ad hoc</i> na terminály udržiateľnej multimodálnej nákladnej dopravy (článok 12)	... %	... v národnej mene (na projekt)
Schéma investičnej pomoci na súkromné vlečky (článok 13)	... % v národnej mene
Schéma investičnej pomoci na nákup vozidiel na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu (článok 14)	... % v národnej mene
Schéma investičnej pomoci na nákup INJ a žeriavov na palube plavidiel (článok 15)	... % v národnej mene
Schéma investičnej pomoci na interoperabilitu (článok 16)	... % v národnej mene
Schéma investičnej pomoci na technickú úpravu a modernizáciu (článok 17)	... % v národnej mene

Príloha IV

Ustanovenia týkajúce sa uverejňovania informácií podľa článku 9

Členské štáty zriadia svoje komplexné webové sídla venované štátnej pomoci, na ktorých sa majú uverejňovať informácie stanovené v článku 7, a to spôsobom umožňujúcim jednoduchý prístup k informáciám. Informácie sa uverejňujú v tabuľkovom formáte, vďaka ktorému možno údaje vyhľadávať či získať, ako aj jednoducho ich uverejňovať na internete, napr. vo formáte CSV alebo XML. Každá zainteresovaná strana má na toto webové sídlo neobmedzený prístup. Na prístup na toto webové sídlo sa nevyžaduje predchádzajúca registrácia používateľa.

O individuálnej pomoci sa podľa článku 9 ods. 1 písm. c) uverejňujú tieto informácie:

- a) názov príjemcu;
- b) identifikačný kód príjemcu;
- c) druh podniku (MSP/veľký podnik) v čase poskytnutia pomoci;
- d) región, v ktorom príjemca sídli, na úrovni NUTS II³³;
- e) odvetvie činnosti na úrovni skupiny podľa klasifikácie NACE³⁴;
- f) prvok pomoci vyjadrený ako plná výška v národnej mene³⁵;
- g) nástroj pomoci³⁶ [grant/bonifikácia úrokov, úver/vratné preddavky/návratný grant, záruka, daňové zvýhodnenie alebo oslobodenie od dane, rizikové financovanie, iné (uved'te)];
- h) dátum poskytnutia pomoci;
- i) cieľ pomoci;
- j) orgán poskytujúci pomoc;
- k) referenčné číslo opatrenia pomoci³⁷.

³³ NUTS – nomenklatúra územných jednotiek pre štatistické účely. Región sa zvyčajne vymedzuje na úrovni 2.

³⁴ 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).

³⁵ V prípade prevádzkovej pomoci ročná výška pomoci na jedného príjemcu. V prípade investičnej pomoci výška investície. V prípade opatrení podľa článku 12 ekvivalent hrubého grantu.

³⁶ Ak sa pomoc poskytuje prostredníctvom viacerých nástrojov pomoci, uvádza sa výška pomoci podľa jednotlivých nástrojov.

³⁷ Ako ho Komisia uviedla v rámci elektronického postupu uvedeného v článku 11 tohto nariadenia.