



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

PŘÍLOHA

SDĚLENÍ KOMISE

Schválení obsahu předlohy nařízení Komise, kterým se v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy za slučitelné s vnitřním trhem

* 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>

PŘÍLOHA

Nařízení Komise, kterým se v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy za slučitelné s vnitřním trhem

(Text s významem pro EHP)

PŘEDLOHA

EVROPSKÁ KOMISE,

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

s ohledem na nařízení Rady (EU) 2022/2586 ze dne 19. prosince 2022 o použití článků 93, 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na určité kategorie státní podpory v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy¹, a zejména na článek 1 uvedeného nařízení,

po konzultaci s Poradním výborem pro státní podpory,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Státní financování, které splňuje podmínky čl. 107 odst. 1 Smlouvy, představuje státní podporu a vyžaduje oznámení Komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Podle článku 109 Smlouvy však Rada může vymezit kategorie podpor, které jsou z této oznamovací povinnosti vyňaty. V souladu s čl. 108 odst. 4 Smlouvy může Komise přijmout nařízení týkající se těchto kategorií státní podpory.
- (2) Nařízením Rady (EU) 2022/2586 je Komise zmocněna prohlásit, že podpora určená na koordinaci dopravy podle článku 93 Smlouvy může být za určitých podmínek vyňata z oznamovací povinnosti.
- (3) Podpora železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy je považována za slučitelnou se Smlouvou, pokud odpovídá potřebám koordinace dopravy nebo pokud představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby v souladu s článkem 93 Smlouvy.
- (4) K dosažení cílů EU v oblasti klimatické neutrality, které Komise navrhla v roce 2019 a které jsou stanoveny v Zelené dohodě pro Evropu², je nutná zásadní ekologická a digitální transformace dopravy v EU. V rámci strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu³ z roku 2020 vyzvala EU členské státy, aby přijaly opatření, díky nimž budou všechny druhy dopravy udržitelnější, a aby podpořily přechod na udržitelnější druhy dopravy.

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

² Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ (COM(2019) 640 final).

³ COM(2020) 789 final.

- (5) Článek 11 Smlouvy vyzdvihuje závazek Unie k ochraně životního prostředí a udržitelnosti a zdůrazňuje zahrnutí požadavků na ochranu životního prostředí do vymezení a provádění jejích politik a činností. Komise uznává význam udržitelných postupů v dopravě.
- (6) Na základě zkušeností Komise s uplatňováním článku 93 Smlouvy nezpůsobují určité kategorie státní podpory, které odpovídají potřebám koordinace dopravy, významné narušení hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy, pokud splňují určitá jasná kritéria slučitelnosti stanovená na základě rozsáhlé rozhodovací praxe.
- (7) Toto nařízení by se mělo vztahovat na opatření státní podpory poskytované podnikům v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a multimodální dopravy.
- (8) Podpora, která splňuje všechny podmínky stanovené v tomto nařízení, a to jak obecné podmínky, tak i zvláštní podmínky vztahující se na příslušné kategorie podpory, by měla být vyňata z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (9) Státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, na niž se toto nařízení nevztahuje, nadále podléhá oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Tímto nařízením není dotčena možnost členských států oznámit podporu, jejíž cíle odpovídají cílům zahrnutým do tohoto nařízení.
- (10) Toto nařízení by mělo přispět k většímu zjednodušení a k posílení transparentnosti, k účinnějšímu hodnocení a lepším kontrolám dodržování pravidel státní podpory na úrovni členských států a EU a přitom zachovat institucionální pravomoci Komise a členských států. To je v souladu se sdělením Komise o modernizaci státní podpory v EU⁴ a s výsledkem kontroly účelnosti, kterou Komise provedla v roce 2020⁵ a která zdůraznila potřebu snížit administrativní zátěž a zajistit efektivní vynakládání veřejných prostředků.
- (11) Obecné podmínky pro uplatňování tohoto nařízení jsou stanoveny na základě souboru společných zásad, které zajišťují, že podpora: i) slouží ke koordinaci dopravy; ii) má jasný motivační účinek; iii) je nezbytná, vhodná a přiměřená; iv) je poskytována zcela transparentně a podléhá kontrolnímu mechanismu a pravidelnému hodnocení a v) neovlivňuje hospodářskou soutěž a obchod v míře, která by ohrožovala společné zájmy EU.
- (12) Aby bylo zaručeno, že podpora je nezbytná a působí jako pobídka k dalšímu rozvoji činností nebo projektů, nemělo by se toto nařízení použít na podporu těch činností, které by příjemce v každém případě vykonával, a to i bez poskytnutí podpory. Podpora by měla být vyňata z oznamovací povinnosti na základě tohoto nařízení pouze tehdy, byla-li práce na podporovaném projektu nebo podporovaná činnost zahájena až poté, co příjemce podal písemnou žádost o podporu.
- (13) Co se týká investiční podpory *ad hoc*, na niž se vztahuje toto nařízení a která byla poskytnuta velkému podniku jakožto příjemci, členský stát by měl kromě dodržení

⁴ COM(2012) 209 final, 8.5.2012.

⁵ Pracovní dokument útvarů Komise ze dne 30. října 2020 – Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (Kontrola účelnosti balíčku opatření pro modernizaci státní podpory z roku 2012, pokynů pro oblast železniční dopravy a pojištění krátkodobých vývozních úvěrů) (SWD(2020) 257 final).

podmínek týkajících se motivačního účinku, které se uplatňují na malé a střední podniky, rovněž zajistit, aby tento příjemce analyzoval, nakolik je podporovaná investice životaschopná s podporou a bez podpory, což dokládá jeho interní dokumentace. V takových případech by měl členský stát ověřit, zda tato dokumentace potvrzuje, že podpora povede k významnému nárůstu rozsahu investice, na niž je podpora určena, k podstatnému zvýšení celkové částky vynaložené příjemcem na tuto investici a/nebo k významnému urychlení při dokončování investice.

- (14) Automatické režimy podpory ve formě daňového zvýhodnění by stejně jako v současnosti měly podléhat zvláštní podmínce týkající se motivačního účinku, jelikož podpora plynoucí z těchto režimů je poskytována automaticky. Tato zvláštní podmínka znamená, že by tyto režimy podpory měly podporovat pouze projekty nebo činnosti, jež byly zahájeny po vstupu těchto režimů v platnost. Tato podmínka by se však neměla použít v případě následných režimů podpory, pokud se na danou činnost vztahoval již předchozí režim v podobě daňových zvýhodnění. Při posuzování motivačního účinku následných režimů podpory je rozhodujícím momentem okamžik, k němuž bylo daňové opatření poprvé zavedeno v původním režimu.
- (15) U provozní podpory na snížení externích nákladů na dopravu, která splňuje podmínky tohoto nařízení, by se mělo mít za to, že má motivační účinek, pokud se podpora přenesla na uživatele, a zvýší tak poptávku po udržitelných dopravních službách a přechod na jiné druhy dopravy. Zveřejnění má za cíl zvýšit povědomí o opatřeních, která jsou k dispozici pro snížení rozdílů v konkurenceschopnosti mezi udržitelnými druhy pozemní dopravy a výhradně silniční dopravou či jinými konkurenčními druhy dopravy, jež více znečišťují životní prostředí, a má tudíž zajistit, aby se podpora odrazila v ceně, kterou mají uživatelé zaplatit. Provozní podpora na snížení externích nákladů na dopravu by v žádném případě neměla být poskytována, pokud způsob dopravy více znečišťující životní prostředí nepředstavuje životaschopnou alternativu k udržitelnému způsobu dopravy. Zatímco v osobní dopravě existuje vždy komerčně životaschopná alternativa k přepravě po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách, která více znečišťuje životní prostředí, v odvětví nákladní dopravy závisí konkurenceschopnost na vzdálenosti, na kterou se přeprava uskutečňuje. To se netýká přepravy jednovozových nákladních zásilek, neboť tento typ unimodální železniční dopravy je bez ohledu na překonanou vzdálenost méně ziskový než výhradně silniční doprava, a to kvůli nákladům na shromažďování a agregaci vozů různých zákazníků.
- (16) Pro účely transparentnosti, rovného zacházení a účinného monitorování by se toto nařízení mělo použít pouze na podporu, u níž lze předem přesně vypočítat hrubý grantový ekvivalent, aniž by bylo nutné provést posouzení rizik (dále jen „transparentní podpora“). U určitých nástrojů podpory, jako jsou půjčky, záruky, daňová opatření, opatření v oblasti rizikového financování, a zejména vratné zálohy, toto nařízení stanoví, za jakých podmínek je lze považovat za transparentní. Kapitálové injekce by neměly být považovány za transparentní podporu. V případě malých a středních podniků se ve sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk⁶ uvádí výše ročních premií, při jejichž překročení by se státní záruka za podporu nepovažovala.
- (17) Za účelem zajištění přiměřenosti a omezení podpory na nezbytnou výši stanoví toto nařízení maximální částky podpory vyjádřené intenzitou podpory v poměru k souhrnu způsobilých nákladů. Na základě zkušeností Komise je intenzita podpory stanovena na

⁶ Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10.

úrovni, která minimalizuje narušení hospodářské soutěže a obchodu způsobené podpořenou činností a zároveň vhodně řeší selhání trhu nebo jinou překážku koordinace dopravy.

- (18) Pro výpočet intenzity podpory by se měly použít pouze způsobilé náklady. Identifikace způsobilých nákladů by měla být podpořena jednoznačnými, konkrétními a aktuálními doklady. Toto nařízení nevyjímá podporu, která přesahuje příslušnou intenzitu podpory. Veškeré použité číselné údaje by se měly uvádět před srážkou daně nebo jiných poplatků. Podpora splatná v několika splátkách by měla být diskontována na hodnotu v době jejího poskytnutí. Způsobilé náklady by měly být rovněž diskontovány na hodnotu platnou v době, kdy byla podpora poskytnuta. Úrokovou sazbou, která se použije pro účely diskontování a pro výpočet výše podpory, nemá-li podpora podobu přímé dotace, by měla být diskontní sazba a referenční sazba platná v době poskytnutí podpory. Tyto sazby jsou stanoveny ve sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb⁷.
- (19) Komise by měla zajistit, aby povolená podpora neovlivňovala hospodářskou soutěž a obchod v míře, která ohrožuje obecné zájmy EU. Proto by z oblasti působnosti tohoto nařízení měla být vyňata podpora ve prospěch příjemce, vůči němuž je vystaven inkasní příkaz v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž je podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem.
- (20) Z oblasti působnosti tohoto nařízení by měla být vyňata podpora podniků v obtížích, neboť taková podpora by se měla posuzovat podle Pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích⁸.
- (21) Toto nařízení konsoliduje rozsáhlé zkušenosti, jež Komise získala při posuzování provozní podpory určené k snížení externích nákladů na dopravu. Takováto podpora by měla být vyčíslena na základě externích nákladů, kterým se zabrání přijetím ekologičtějšího dopravního řešení ve srovnání s konkurenčním, více znečišťujícím druhem dopravy, jako je například výhradně silniční doprava. Podpora může mít podobu snížení poplatků, které železniční podniky platí za používání železniční infrastruktury, ve srovnání s poplatky, jež platí podnikatelé v silniční dopravě za používání silniční infrastruktury. Toto nařízení by se mělo vztahovat na provozní podporu na snížení externích nákladů na dopravu pouze v případě, je-li narušení hospodářské soutěže a obchodu omezené a podléhá-li přesně stanoveným podmínkám. To platí v případě, že se ušetřené externí náklady vypočítávají v souladu s pravidly a metodikou stanovenými v příručce Komise o externích nákladech na dopravu⁹ a intenzita podpory zůstává pod určitými prahovými hodnotami. Tím je zajištěno, že je striktně omezena na náhradu externích nákladů spojených s používáním udržitelnějšího druhu dopravy.
- (22) Toto nařízení by se kromě toho mělo vztahovat na provozní podporu určenou železničním podnikům nebo organizátorům dopravy při zavádění nových komerčních spojů pouze v případě, je-li narušení hospodářské soutěže a obchodu omezené a podléhá-li přesně stanoveným podmínkám. To je případ i) nových komerčních železničních nákladních spojů a spojů vnitrozemské vodní nákladní dopravy a ii)

⁷ Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁸ Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

⁹ Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Handbook on the external costs of transport (Příručka o externích nákladech na dopravu) – verze 2019 – 1.1, Úřad pro publikace, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

nových komerčních železničních spojů pro pravidelnou osobní dopravu mezi dopravními terminály, které se nacházejí buď v různých členských státech („přeshraniční osobní železniční doprava“), nebo jsou od sebe vzdáleny více než 400 kilometrů („dálková osobní železniční doprava“). Výše podpory se vypočítá podle provozních ztrát, které příjemci vznikly během prvních pěti let provozu nového komerčního spoje, přičemž intenzita podpory musí zůstat pod určitou prahovou hodnotou.

- (23) Investice do zařízení pro unimodální a multimodální železniční a/nebo vnitrozemskou vodní dopravu a do soukromých vleček v celé EU mají zásadní význam pro zajištění konektivity a udržitelného fungování hospodářství a soudržnosti mezi členskými státy. Tyto investice podporují priority strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁰ z roku 2020, která upřednostňuje rozvoj zařízení pro multimodální dopravu. Toto nařízení se vztahuje na investiční podporu na výstavbu, modernizaci a obnovu železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy, zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a soukromých vleček. V zájmu jasnosti se toto nařízení vztahuje také na státní podporu pro ta zařízení pro multimodální dopravu, která se nacházejí v námořních přístavech a mají železniční nebo vnitrozemské vodní spojení. Na základě zkušeností Komise s posuzováním tohoto druhu podpory je cílem tohoto nařízení snížit administrativní zátěž způsobenou oznamováním jednoduchých opatření státní podpory a umožnit Komisi zaměřit se na případy, jež mohou hospodářskou soutěž narušit nejvíce. Podmínky pro vynětí investiční podpory na železniční zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy, zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a soukromé vlečky z oznamovací povinnosti by měly omezit narušení hospodářské soutěže a obchodu, jež by podkopávalo rovné podmínky na vnitřním trhu, a to zejména zajištěním přiměřenosti podpory.
- (24) Toto nařízení by se mělo vztahovat na investiční podporu na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu a určitých kategorií zařízení používaných v rámci služeb překládky souvisejících s udržitelnou multimodální dopravou (tj. intermodálních nákladových jednotek a jeřábů na palubách plavidel) pouze v případě, je-li narušení hospodářské soutěže a obchodu omezené. V případě pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu se jedná o případ, kdy má podpora formu záruky poskytnuté kupujícímu vozidla za přesně stanovených podmínek. Pokud jde o pořízení určitých typů zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu, jedná se o režimy podpory zahrnující jeřáby na palubách plavidel a intermodální nákladové jednotky, u nichž intenzita podpory nepřekračuje přesně stanovené prahové hodnoty.
- (25) V souladu s dopravní a digitální politikou Unie je třeba dále usilovat o umožnění komunikace mezi různými dopravními informačními systémy, koordinaci dopravních sítí a přeshraniční hospodářské soutěže a o zlepšení bezpečnosti dopravy v EU. To je nutné kvůli rozdílným standardům dopravních sítí a nedostatečné technické harmonizaci, nekompatibilním nástrojům a systémům pro sběr a sdílení dat a obavám o svrchovanost v oblasti údajů. Komise se mimoto poučila ze svých zkušeností při posuzování opatření na podporu interoperability, která jí byla oznámena podle pokynů přijatých Komisí v roce 2008 o státní podpoře pro železniční podniky¹¹. Tyto zkušenosti

¹⁰ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020) 789 final, 9.12.2020).

¹¹ Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

ukazují, že k náhlým selháním trhu dochází kvůli selháním koordinace a nevýhodě prvního hráče na trhu, kdy výhody spojené s přijetím určité technologie nebo normy přesahují komerční zájem podnikatelů v dopravě.

- (26) Tak je tomu například u systémů řízení vlaků a dopravy, jako je evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS). ERTMS je jednotný evropský systém signalizace a řízení rychlosti, který zajišťuje interoperabilitu vnitrostátních železničních systémů, snižuje náklady na nákup a údržbu signalizačních systémů a zvyšuje rychlost vlaků, kapacitu infrastruktury a úroveň bezpečnosti železniční dopravy. ERTMS se skládá z evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), tj. systému kabinové signalizace, který zahrnuje automatické zabezpečení vlaku, železniční mobilní rádiové zařízení (RMR), automatické vedení vlaku (ATO) a provozní předpisy. Vzhledem k omezeným negativním účinkům na hospodářskou soutěž a obchod, které podpora na interoperabilitu má, a s ohledem na získané zkušenosti by se na takovou podporu mělo vztahovat toto nařízení za přesně vymezených podmínek a v případě, že dotyčné vozidlo pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu zůstane zapsáno v příslušném vnitrostátním registru a/nebo v příslušném evropském registru vozidel po dobu pěti let od provedení investice.
- (27) Pro podporu konkurenceschopnosti železniční a vnitrozemské vodní dopravy je rovněž nezbytné podporovat technické přizpůsobení a modernizaci vozidel pro železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a některých kategorií zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu. Podpora těchto investic by měla podléhat podmínkám, které omezují narušení hospodářské soutěže a obchodu, jež by oslabilo rovné podmínky na vnitřním trhu. Tyto podmínky by měly zajistit zejména nezbytnost a přiměřenost podpory a měly by zahrnovat záruky týkající se druhu podpory, způsobilých příjemců a způsobilých nákladů.
- (28) Podpora podnikům na přizpůsobení se budoucím normám Unie by mohla vést k rychlejšímu dosažení vysoké úrovně harmonizace a standardizace. Podpora by v zásadě neměla být poskytována, pokud podniky tyto investice realizují k dosažení souladu s normami Unie, které již byly přijaty. Avšak v případech, kdy byla příslušná norma EU již přijata, zatím však nevstoupila v platnost, může mít podpora motivační účinek, pokud motivuje k provedení a dokončení investice alespoň dvanáct měsíců před vstupem normy v platnost, neplatí-li norma se zpětnou účinností. Aby členské státy nebyly odrazeny od stanovení závazných vnitrostátních norem, které jsou přísnější nebo ambicióznější než odpovídající normy EU, mohou mít opatření podpory motivační účinek bez ohledu na existenci takových vnitrostátních norem. Totéž platí i o podpoře poskytnuté v situaci, kdy normy EU neexistují, ale byly přijaty závazné vnitrostátní normy.
- (29) Vzhledem k vyššímu riziku nepatřičného narušení hospodářské soutěže a obchodu by Komise měla po oznámení posoudit určité kategorie podpory, pokud se týkají vysokých částek podpory poskytovaných na jeden projekt. Podpora poskytnutá nad tyto prahové hodnoty by měla nadále podléhat oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Prahové hodnoty stanovené v tomto nařízení by neměly být obcházeny tím způsobem, že budou projekty uměle rozdělovány do několika projektů, jež se budou vyznačovat podobnými charakteristikami či cíli nebo budou mít podobné příjemce.
- (30) Jelikož velké režimy podpory mají potenciálně větší dopad na obchod a hospodářskou soutěž, měly by režimy podpory, jejichž rozpočet v jakémkoli daném roce nebo celkově přesahuje určitou prahovou hodnotu odvozenou od absolutní částky, podléhat

hodnocení státní podpory. Cílem hodnocení by mělo být ověření, zda byly splněny předpoklady a podmínky slučitelnosti režimu a bylo dosaženo účinnosti opatření podpory s ohledem na jeho obecné a specifické cíle. Hodnocení by mělo udávat rovněž dopad režimu na hospodářskou soutěž a obchod. Pro zajištění rovného zacházení by se mělo hodnocení státní podpory provádět na základě Komisí schváleného plánu hodnocení. Přestože by tyto plány měly být obvykle vypracovány v době přípravy režimu a schváleny včas před vstupem režimu v platnost, může se stát, že to někdy nebude možné. Aby se v takových případech nemusel odkládat vstup režimu v platnost, bude se toto nařízení na takové režimy vztahovat po počáteční období v délce maximálně šesti měsíců. Komise může po schválení plánu hodnocení rozhodnout, že tato doba bude prodloužena. Pro výše uvedený účel by měl být plán hodnocení Komisí oznámen do dvaceti pracovních dnů od vstupu režimu v platnost. Komise může také výjimečně rozhodnout, že vzhledem ke zvláštním charakteristikám daného případu není hodnocení nutné.

- (31) Komise by měla od členského státu obdržet požadované informace, aby mohla posoudit plán hodnocení. Komise by si rovněž měla bez zbytečného odkladu vyžádat další informace. To členskému státu umožní poskytnout chybějící informace, aby Komise mohla přijmout rozhodnutí. Změny režimů, které podléhají hodnocení, tj. jiné změny než ty, které nemohou ovlivnit slučitelnost režimu podpory v rámci oblasti působnosti tohoto nařízení nebo které nemohou výrazně ovlivnit obsah schváleného plánu hodnocení, by se měly posuzovat s ohledem na výsledky hodnocení a měly by být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyňaty. Za změny, které významně ovlivňují obsah schváleného plánu hodnocení, by v zásadě neměly být považovány změny, jako jsou čistě formální úpravy nebo administrativní úpravy, včetně změn provedených v rámci opatření spolufinancovaných EU.
- (32) Za účelem určení, zda jsou dodrženy prahové hodnoty oznamovací povinnosti a maximální intenzity podpory stanovené v tomto nařízení, by se u podpořené činnosti nebo projektu měla brát v potaz celková výše opatření státní podpory na podpořenou činnost. Toto nařízení by mělo stanovit podmínky, za nichž lze jednotlivé kategorie podpory kumulovat. Podporu vyňatou podle tohoto nařízení a jakoukoli jinou slučitelnou podporu vyňatou podle jiných nařízení nebo schválenou Komisí lze kumulovat, pokud se tato opatření týkají různých identifikovatelných způsobilých nákladů. Pokud se různé zdroje podpory týkají týchž – částečně či plně se překrývajících – identifikovatelných způsobilých nákladů, kumulace je přípustná až do dosažení nejvyšší intenzity podpory nebo výše podpory použitelné pro danou podporu podle tohoto nařízení. Toto nařízení by mělo stanovit rovněž zvláštní pravidla pro kumulaci opatření podpory s identifikovatelnými způsobilými náklady a bez takovýchto nákladů a pro kumulaci s podporou *de minimis*. Podpora *de minimis* často není poskytnuta na konkrétní identifikovatelné způsobilé náklady nebo ji k nim nelze přiřadit. V takových případech by mělo být možné podporu *de minimis* volně kumulovat se státní podporou vyňatou z oznamovací povinnosti na základě tohoto nařízení. Je-li však podpora *de minimis* poskytnuta na tytéž identifikovatelné způsobilé náklady jako státní podpora vyňatá na základě tohoto nařízení, je kumulace povolena pouze do maximální intenzity podpory, která je stanovena v kapitole II.
- (33) O státní podporu se nejedná v případě financování, které centrálně spravují orgány, agentury, společné podniky a jiné subjekty Unie a které není přímo ani nepřímo pod kontrolou členských států. Pokud je takové financování z prostředků Unie kombinováno se státní podporou, měla by se při určování, zda jsou dodrženy prahové hodnoty oznamovací povinnosti a maximální intenzity podpory, brát v úvahu pouze státní

podpora. To platí za předpokladu, že celková částka veřejného financování poskytnutá na tytéž způsobilé náklady nepřekračuje nejvýhodnější míru financování stanovenou v použitelných ustanoveních práva Unie.

- (34) Transparentnost státní podpory je nezbytná pro správné uplatňování pravidel Smlouvy a vede k lepšímu dodržování předpisů, větší odpovědnosti, vzájemnému hodnocení a v konečném důsledku k efektivnějšímu vynakládání veřejných prostředků. K zajištění transparentnosti by členské státy měly na regionální nebo celostátní úrovni vytvořit souhrnné internetové stránky věnované státní podpoře, na nichž by byly uvedeny souhrnné informace o jednotlivých opatřeních podpory vyňatých podle tohoto nařízení. V souladu se zavedenou praxí pro zveřejňování informací podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024¹² by měl být používán standardní formát, který umožňuje informace vyhledávat, stahovat a jednoduše zveřejňovat na internetu. Odkazy na internetové stránky všech členských států věnované státním podporám by měly být zveřejněny na internetových stránkách Komise. V souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (EU) 2022/2586 by měly být na internetových stránkách Komise zveřejněny souhrnné informace o každém opatření podpory vyňatém z oznamovací povinnosti na základě tohoto nařízení.
- (35) Prosazování pravidel státní podpory do značné míry závisí na spolupráci členských států. Členské státy by proto měly přijmout všechna nezbytná opatření k zajištění dodržování tohoto nařízení, a to i v případě všech příslušných podmínek u jednotlivých podpor poskytnutých na základě režimů, na něž se vztahují blokové výjimky.
- (36) K zajištění účinné kontroly opatření podpory v souladu s nařízením Rady (EU) 2022/2586 je vhodné stanovit požadavky na zprávy členských států týkající se opatření podpory, která byla vyňata podle tohoto nařízení. Mimoto je vhodné stanovit pravidla pro záznamy o podpoře vyňaté tímto nařízením, které by členské státy měly uchovávat, s ohledem na promlčecí lhůtu stanovenou v článku 16 nařízení Rady (EU) 2015/1589¹³.
- (37) K posílení účinnosti podmínek slučitelnosti stanovených v tomto nařízení by Komise měla mít možnost odejmout výhodu blokové výjimky do budoucna v případě, že tyto požadavky nebudou splněny. Komise by měla mít možnost omezit toto odnětí výhody blokové výjimky na určité druhy podpory, určité příjemce nebo opatření podpory přijatá určitými orgány, týká-li se nedodržování tohoto nařízení pouze určité omezené skupiny opatření nebo určitých orgánů. Takové cílené odnětí výhody by mělo být přiměřeným prostředkem nápravy, který by přímo souvisel se zjištěným případem nedodržení tohoto nařízení. Pokud podpora není oznámena a nesplňuje všechny podmínky pro vynětí z oznamovací povinnosti, představuje protiprávní podporu, kterou Komise přezkoumá v rámci příslušného postupu stanoveného v nařízení (EU) 2015/1589 pro neoznámenou podporu. V případě nedodržení podmínek slučitelnosti stanovených v kapitolách I a II by odnětí výhody blokové výjimky do budoucna nemělo mít žádný vliv na skutečnost, že na minulá opatření vyhovující tomuto nařízení se bloková výjimka vztahovala.
- (38) Za účelem odstranění rozdílů, které mohou vést k narušení hospodářské soutěže a obchodu, v zájmu koordinace mezi různými iniciativami Unie a členských států, jež se

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024 ze dne 20. června 2019 o otevřených datech a opakovaném použití informací veřejného sektoru (přepracované znění) (Úř. věst. L 172, 26.6.2019, s. 56).

¹³ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

zaměřují na malé a střední podniky, jakož i z důvodu transparentnosti správy a právní jistoty vychází definice malých a středních podniků ve smyslu přílohy I tohoto nařízení z definice v doporučení Komise 2003/361/ES¹⁴.

- (39) Politika státní podpory by měla být pravidelně revidována na základě zkušeností Komise v této oblasti. Doba použitelnosti tohoto nařízení by proto měla být omezena. Je vhodné stanovit přechodná ustanovení, včetně pravidel, jimiž se budou na konci doby použitelnosti tohoto nařízení řídit vyňaté režimy podpory. Tato pravidla by měla členským státům poskytnout čas na to, aby se přizpůsobily jakémukoli budoucímu režimu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Kapitola I – Společná ustanovení

Článek 1

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na tyto kategorie podpory:
 - a) režimy provozní podpory na snížení externích nákladů na dopravu;
 - b) režimy provozní podpory na zavedení nových komerčních spojů;
 - c) režimy investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu, železničních zařízení nebo zařízení vnitrozemské vodní dopravy a režimy investiční podpory *ad hoc* i investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu terminálů pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní nákladní dopravu;
 - d) režimy investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu soukromých vlečků;
 - e) režimy investiční podpory na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu;
 - f) režimy investiční podpory na pořízení intermodálních nákladových jednotek (ILU) a jeřábů na palubách plavidel;
 - g) režimy investiční podpory na interoperabilitu;
 - h) režimy investiční podpory na přizpůsobení a modernizaci vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu.

¹⁴ Doporučení Komise ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků, malých a středních podniků (Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

2. Toto nařízení se nepoužije na žádnou z níže uvedených kategorií podpory:

- a) režimy podpory, které výslovně nevylučují vyplacení jednotlivé podpory ve prospěch podniku, vůči němuž je vystaven inkasní příkaz v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž je podpora poskytnutá tímž členským státem prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem;
- b) podporu *ad hoc* ve prospěch podniku, vůči němuž je vystaven inkasní příkaz v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž je podpora poskytnutá tímž členským státem prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem;
- c) podporu závislou na použití domácího zboží na úkor dováženého zboží;
- d) podporu pro podniky v obtížích;
- e) opatření zahrnující státní podporu, která podmínkami, které jsou s nimi spojené, nebo způsobem svého financování vedou nutně k porušení práva Unie, zejména:
 - (i) opatření podpory, jejíž poskytnutí je podmíněno povinností příjemce mít ústředí v příslušném členském státě nebo být usazen převážně v tomto členském státě. Přípustný je však požadavek, aby v okamžiku vyplacení podpory měl příjemce v členském státě, jenž podporu poskytuje, provozovnu či pobočku;
 - (ii) podporu, jejíž poskytnutí je podmíněno povinností příjemce používat domácí zboží nebo služby;
- f) státní podporu na provozování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici či jiným druhem drážní dopravy a po silnici, na kterou se vztahuje nařízení (ES) č. 1370/2007¹⁵;
- g) státní podporu na provozování veřejných služeb v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, pokud se členské státy rozhodly použít na tyto služby nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007¹⁶;
- h) státní podporu na přístavní infrastrukturu, kterou Komise posuzuje přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, pokud se na ni nevztahuje nařízení Komise (EU) č. 651/2014¹⁷, nebo pokud je přístavní infrastruktura nezbytná pro poskytování služby obecného hospodářského zájmu a podléhá pravidlům stanoveným v rozhodnutí Komise 2012/21/EU¹⁸ a ve sdělení Komise o rámci

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ Viz čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007.

¹⁷ Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. 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)).

Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby;

- i) režimy podpory uvedené v kapitole II, pokud spadají do oblasti působnosti článku 20, po uplynutí šesti měsíců po jejich vstupu v platnost. Komise však může na základě posouzení příslušného plánu hodnocení, který jí byl oznámen členským státem, rozhodnout, že se toto nařízení bude na režim podpory používat po dobu delší než šest měsíců. Při předkládání plánů hodnocení poskytnou členské státy rovněž veškeré informace, které Komise potřebuje k provedení posouzení plánů hodnocení a k přijetí rozhodnutí;
- j) veškeré změny režimů uvedených v písmenu i), jestliže se nejedná o změny, které nemají dopad na slučitelnost režimu podpory s tímto nařízením nebo které významně neovlivňují obsah schváleného plánu hodnocení.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí následující definice:

- a) „přístupovou infrastrukturou“ se rozumí druh infrastruktury potřebný pro zajištění přístupu a vstupu uživatelů po zemi či po moři nebo řece do zařízení pro multimodální dopravu po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách nebo k zařízení pro unimodální dopravu po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách, jako jsou silnice, železniční tratě, kanály a zdymadla;
- b) „podporou *ad hoc*“ se rozumí podpora, která nebyla poskytnuta na základě režimu podpory;
- c) „intenzitou podpory“ se rozumí hrubá výše podpory vyjádřená jako procentní podíl způsobilých nákladů před srážkou daně či jiných poplatků;
- d) „režimem podpory“ se rozumí akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora podnikům, jež jsou v tomto aktu vymezeny obecným a abstraktním způsobem, a dále akt, na jehož základě může být jednomu nebo několika podnikům poskytnuta na neurčitou dobu a/nebo v neurčené výši podpora, která není spojena s konkrétním projektem;
- e) „vyhrazenou infrastrukturou“ se rozumí infrastruktura vybudovaná pro jeden či více předem identifikovatelných podniků a přizpůsobená přesně jejich potřebám;
- f) „zařízením pro udržitelnou multimodální dopravu“ se rozumí zařízení používané v rámci služeb překládky souvisejících s udržitelnou multimodální dopravou, jako jsou jeřábem manipulovatelné návěsy, s výjimkou mobilního terminálového zařízení;

- g) „evropským registrem vozidel“ se rozumí registr podle čl. 47 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797¹⁹ a článku 19 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629²⁰;
- h) „plánem hodnocení“ se rozumí dokument obsahující alespoň tyto prvky: cíle režimu podpory, který má být hodnocen, otázky pro hodnocení, výsledné ukazatele, metodiku, jež se pro účely hodnocení navrhuje, požadavky na sběr údajů, navrhovaný časový harmonogram hodnocení (včetně data předložení průběžné a závěrečné hodnotící zprávy), popis nezávislého orgánu, který hodnocení provádí, nebo kritérií, která se použijí při jeho výběru, a podmínky pro zajištění dostatečné publicity tohoto hodnocení;
- i) „externími náklady na dopravu“ se rozumí náklady, které vznikají uživatelům dopravy a které nenesou oni sami, ale celá společnost, zejména v souvislosti s emisemi skleníkových plynů, znečištěním ovzduší, zraněními a smrtelnými zraněními, hlukem a kongescí;
- j) „jednotlivou podporou“ se rozumí i) podpora *ad hoc* a ii) poskytování podpory jednotlivým příjemcům na základě režimu podpory;
- k) „zařízením vnitrozemské vodní dopravy“ se rozumí servisní zařízení (například terminál nebo zařízení pro údržbu či skladování) a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nachází na území Unie a slouží k provozování vnitrozemské vodní dopravy, s výjimkou zařízení nebo vybavení, jež je nezbytné pro provozování činností nesouvisejících s dopravou;
- l) „plavidlem vnitrozemské plavby“ se rozumí plavidlo pro osobní nebo nákladní dopravu určené výlučně nebo hlavně k plavbě ve vnitrozemských vodách nebo ve vodách uvnitř chráněných vod nebo k nim těsně přiléhajících;
- m) „intermodální nákladovou jednotkou“ (ILU) se rozumí kontejner, výměnná nástavba nebo návěs / silniční nákladní motorové vozidlo či souprava vozidel používané v intermodální dopravě;
- n) „intermodální dopravou“ se rozumí přeprava zboží (v jedné a téže nákladové jednotce nebo vozidle) po sobě jdoucími druhy dopravy bez manipulace se samotným zbožím při změně druhu dopravy;
- o) „interoperabilitou“ se rozumí nepřerušované dopravní toky zboží nebo cestujících, zejména mezi více členskými státy nebo druhy dopravy;
- p) „multimodální dopravou“ se rozumí přeprava zboží nebo cestujících pomocí minimálně dvou různých způsobů přepravy;

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřacované znění) (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

²⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- q) „mobilním terminálovým zařízením“ se rozumí zařízení používané pro nakládku, vykládku a překládku zboží a intermodálních nákladových jednotek a pro přesun nákladu v prostoru terminálu;
- r) „vnitrostátním registrem“ se rozumí registr vedený členským státem podle článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 nebo článku 17 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629;
- s) „novým komerčním spojem v rámci vnitrozemské vodní nákladní dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné vnitrozemské vodní nákladní dopravy mezi nejméně dvěma terminály, jež nebyly spojeny pravidelnou nákladní dopravou nejméně pět let před zahájením provozování daného spoje;
- t) „novým komerčním spojem v rámci nákladní železniční dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné nákladní železniční dopravy mezi nejméně dvěma terminály, jež nebyly spojeny pravidelnou nákladní dopravou nejméně pět let před zahájením provozování daného spoje;
- u) „novým komerčním spojem v rámci osobní železniční dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné osobní železniční dopravy mezi nejméně dvěma terminály, jež nebyly spojeny pravidelnou osobní dopravou nejméně pět let před zahájením provozování daného spoje;
- v) „novým účastníkem na trhu“ se rozumí železniční podnik ve smyslu čl. 3 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU²¹, který splňuje obě tyto podmínky:
 - i) obdržel licenci podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2012/34/EU pro příslušný segment trhu méně než dvacet let před udělením podpory;
 - ii) není ve spojení ve smyslu čl. 3 odst. 3 přílohy I tohoto nařízení se železničním podnikem, který získal licenci ve smyslu čl. 3 odst. 14 směrnice 2012/34/EU před 1. lednem 2010;
- w) „činnostmi nesouvisejícími s dopravou“ se rozumí komerční služby dopravním podnikům nebo jiným uživatelům zařízení, které nesouvisejí se železniční, vnitrozemskou vodní nebo udržitelnou multimodální dopravou, včetně doplňkových služeb pro cestující, zasílatele nebo jiné poskytovatele služeb, jako je pronájem kanceláří, obchodů a hotelů;
- x) „provozním ziskem“ se rozumí kladný rozdíl mezi diskontovanými výnosy a diskontovanými provozními náklady za dobu ekonomické životnosti investice. Mezi provozní náklady patří takové náklady, jako například osobní náklady, náklady na materiál, smluvní služby, komunikaci, energii, údržbu, nájemné, správní náklady, ale nepatří k nim odpisy a finanční náklady, pokud se na ně

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), kterou se s účinkem ode dne 17. června 2015 konsoliduje a zrušuje směrnice 91/440/EHS, ve znění směrnice 2001/12/ES a směrnice 2004/51/ES, a směrnice 2007/58/ES.

vztahovala investiční podpora. Diskontováním výnosů a provozních nákladů s použitím vhodné diskontní sazby se umožní dosažení přiměřeného zisku;

- y) „soukromou vlečkou“ se rozumí soukromě vlastněná a provozovaná část železniční infrastruktury (včetně kolejí a jakýchkoli jiných zařízení nebo vybavení nezbytných k jejímu fungování), která je napojena na veřejnou železniční síť a která se nepovažuje za zařízení služeb podle přílohy II směrnice 2012/34/EU, jakož i jakákoli vyhrazená infrastruktura sloužící této soukromě vlastněné a provozované části železniční infrastruktury;
- z) „terminálem pro multimodální železniční a/nebo vnitrozemskou vodní nákladní dopravu“ se rozumí struktura vybavená pro překládku mezi dvěma různými železničními systémy nebo nejméně dvěma druhy dopravy (z nichž jeden je železniční nebo vnitrozemská vodní doprava), jako jsou terminály ve vnitrozemských nebo námořních přístavech, podél vnitrozemských vodních cest nebo na letištích nebo multimodální logistické platformy;
- aa) „zařízením pro multimodální železniční a/nebo vnitrozemskou vodní dopravu“ se rozumí zařízení služeb a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nachází na území EU a je nezbytné pro provozování železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy v kombinaci s jinými druhy dopravy, s výjimkou zařízení nebo vybavení potřebného pro činnosti nesouvisející s dopravou. Tato definice zahrnuje terminály pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní nákladní dopravu;
- bb) „železničním zařízením“ se rozumí zařízení služeb (např. terminály pro železniční nákladní dopravu nebo zařízení pro údržbu či skladování) a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nachází na území Unie a je uvedeno v příloze II směrnice 2012/34/EU, s výjimkou zařízení nebo vybavení potřebného k provádění činností nesouvisejících s dopravou;
- cc) „železničním podnikem“ se rozumí veřejný nebo soukromý podnik uvedený v čl. 3 odst. 1 bodě 1 směrnice 2012/34/EU;
- dd) „platformou RIS“ se rozumí elektronická platforma s jednotným přístupovým bodem, jejímž zdrojem jsou vnitrostátní informace říčních informačních služeb a která poskytuje uživatelům RIS informační služby týkající se plavební dráhy, říčních informačních služeb, provozu a dopravy, včetně plánování cest a dopravy, a která slouží k elektronickému podávání zpráv podle zásady „pouze jednou“;
- ee) „kolejovým vozidlem“ se rozumí kterýkoli z těchto prostředků:
 - i) lokomotivy a osobní kolejová vozidla, včetně motorových nebo elektrických hnacích vozidel, motorových nebo elektrických osobních jednotek s vlastním pohonem a osobních vozů;
 - ii) nákladní vozy, včetně nízkopodlažních vozidel určených pro celou síť a vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů; ;

- ff) „námořní dopravou na krátké vzdálenosti“ se rozumí přeprava nákladu a cestujících po moři mezi přístavy, jež se geograficky nacházejí v Evropě, nebo mezi těmito přístavy a přístavy v neevropských zemích, jejichž pobřeží se nachází v uzavřených mořích sousedících s Evropou²²;
- gg) „malým a středním podnikem“ se rozumí podnik, který splňuje kritéria stanovená v příloze I tohoto nařízení;
- hh) „zahájením prací“ se rozumí buď zahájení stavebních prací v rámci investice, nebo první právně vymahatelný závazek k objednání zařízení či jiný závazek, v jehož důsledku se investice stává nezvratnou, podle toho, co nastane dříve. Za zahájení prací se nepovažují nákup pozemků a přípravné práce, jako je získání povolení a zpracování studií proveditelnosti. V případě převzetí se „zahájením prací“ rozumí okamžik, kdy je pořízen majetek přímo související s pořízenou provozovnou;
- ii) „udržitelnou multimodální dopravou“ se rozumí přeprava zboží nebo cestujících pomocí minimálně dvou různých druhů dopravy, přičemž alespoň jedním z použitých druhů dopravy je železniční nebo vnitrozemská vodní doprava nebo silniční doprava, je-li kombinována s námořní dopravou na krátké vzdálenosti;
- jj) „telematickými aplikacemi v nákladní dopravě“ se rozumí aplikace, jako jsou informační systémy (sledování nákladů a vlaků v reálném čase), systémy seřadování a přidělování, rezervační, platební a fakturační systémy, zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a vypracovávání elektronických průvodních dokumentů;
- kk) „podnikatelem v dopravě“ se rozumí podnik provozující osobní a/nebo nákladní dopravu v odvětví železniční, vnitrozemské vodní a/nebo multimodální dopravy;
- ll) „organizátorem dopravy“ se rozumí podnik, který organizuje přepravu zboží, a tudíž provádí výběr mezi jednotlivými druhy dopravy (např. logistické společnosti, zasílatelé, podnikatelé v multimodální dopravě);
- mm) „podnikem v obtížích“ se rozumí podnik, který splňuje kritéria stanovená v čl. 2 bodě 18 nařízení Komise (EU) č. 651/2014;
- nn) „vozidlem pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu“ se rozumí
 - i) plavidlo vnitrozemské plavby nebo
 - ii) kolejové vozidlo.

Článek 3

Podmínky vynětí

Režimy podpory, jednotlivá podpora poskytnutá na základě těchto režimů a podpora *ad hoc* se považují za slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z

²² Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – „Rozvoj pobřežní plavby v Evropě: dynamická alternativa v udržitelném dopravním řetězci – druhá dvouletá zpráva o pokroku“, KOM(1999) 317 v konečném znění, 29.6.1999.

oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud tato podpora splňuje všechny podmínky stanovené v kapitole I a zvláštní podmínky platné pro příslušnou kategorii podpory stanovené v kapitole II.

Článek 4

Prahové hodnoty oznamovací povinnosti

Toto nařízení se nepoužije, pokud jsou překročeny níže uvedené prahové hodnoty vyjádřené maximálními částkami podpory:

- a) u jednotlivé provozní podpory na zavedení nových komerčních spojů poskytnuté v rámci režimu: 15 milionů EUR na spoj;
- b) u jednotlivé investiční podpory poskytnuté v rámci režimu pro výstavbu, modernizaci a obnovu železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu: 20 milionů EUR na projekt;
- c) u investiční podpory *ad hoc* na výstavbu, modernizaci a obnovu terminálů pro multimodální železniční a/nebo vnitrozemskou vodní nákladní dopravu: 10 milionů EUR na projekt;
- d) u jednotlivé investiční podpory poskytnuté v rámci režimu pro soukromé vlečky: 2 miliony EUR na projekt.

Článek 5

Transparentnost podpory

- 1. Toto nařízení se použije pouze na transparentní podporu.
- 2. Podpora je považována za transparentní, pokud lze předem přesně vypočítat hrubý grantový ekvivalent podpory, aniž by bylo nutné provést posouzení rizik.
- 3. Pro účely tohoto nařízení se za transparentní považují tyto formy podpory:
 - a) podpora sestávající z dotací a ze subvencí úrokových sazeb;
 - b) podpora poskytovaná formou půjček, jestliže byl její hrubý grantový ekvivalent vypočten pomocí referenční sazby platné v době poskytnutí podpory;
 - c) podpora v podobě daňových zvýhodnění a snížených poplatků, pokud dané opatření stanoví horní mez, která zajišťuje, že nebude překročena příslušná prahová hodnota;
 - d) podpora obsažená v zárukách, je-li splněna jedna z těchto podmínek:

i) hrubý grantový ekvivalent byl vypočten na základě premii „safe-harbour“ stanovených ve sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy na státní podpory ve formě záruk²³;

ii) před provedením opatření byla Komisi – v souladu se závazným aktem přijatým Komisí v oblasti státních podpor platným v době oznámení – oznámena metodika pro výpočet hrubého grantového ekvivalentu záruky, Komise tuto metodiku schválila na základě sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk a tato schválená metodika se výslovně týká daného typu záruky a daného typu hlavní transakce, o něž se v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení jedná;

iii) podpora se poskytuje na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu ve formě záruk v souladu s podmínkami stanovenými v článku 14 tohoto nařízení.

Článek 6

Motivační účinek

1. Toto nařízení se použije pouze na podporu, která má motivační účinek.
2. Podpora se považuje za podporu s motivačním účinkem, pokud příjemce předložil dotyčnému členskému státu písemnou žádost o podporu před zahájením prací na projektu nebo činnosti. Žádost o podporu musí obsahovat minimálně tyto údaje:
 - a) název a velikost podniku;
 - b) popis projektu nebo činnosti, včetně data jejich zahájení a ukončení;
 - c) místo realizace projektu nebo výkonu činnosti;
 - d) seznam nákladů projektu nebo činnosti;
 - e) druh podpory (dotace, půjčka, záruka, vratná záloha, kapitálová injekce nebo jiné) a výše veřejného financování, které je pro daný projekt nebo činnost zapotřebí.
3. Podpora *ad hoc* poskytnutá velkým podnikům se považuje za podporu s motivačním účinkem, pokud je zajištěno splnění podmínek podle odstavce 2 a pokud členský stát před poskytnutím podpory ověřil, že dokumentace vyhotovená příjemcem dokládá, že podpora povede alespoň k jednomu z následujících výsledků:
 - a) významný nárůst rozsahu projektu či činnosti v důsledku podpory;
 - b) významné zvýšení celkové částky vynaložené příjemcem na projekt či činnost v důsledku podpory;
 - c) významné urychlení při dokončování příslušného projektu či činnosti.

²³ Sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk (Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10).

4. Odchylně od odstavců 2 a 3 se má za to, že opatření v podobě daňových zvýhodnění mají motivační účinek, jsou-li splněny tyto kumulativní podmínky:
- a) opatření zakládá právo na podporu na základě objektivních kritérií a bez dalšího uplatňování rozhodovací pravomoci členského státu;
 - b) opatření bylo přijato a nabylo účinnosti před tím, než byly zahájeny práce na podporovaném projektu nebo činnosti, s výjimkou následných režimů podpory v případě, že se na činnost již vztahovaly předchozí režimy ve formě daňového zvýhodnění.
5. Odchylně od odstavců 2, 3 a 4 se podpora na snížení externích nákladů na dopravu považuje za podporu s motivačním účinkem, jsou-li splněny podmínky stanovené v článku 10.

Článek 7

Intenzita podpory a způsobilé náklady

1. Pro účely výpočtu intenzity podpory a způsobilých nákladů se všechny použité číselné údaje uvádějí před srážkou daně nebo jiných poplatků. Daň z přidané hodnoty na způsobilé náklady nebo výdaje, která je podle platných vnitrostátních daňových předpisů vratná, se však při výpočtu intenzity podpory a způsobilých nákladů nebere v úvahu. Způsobilé náklady musí být doloženy písemnými doklady, které musí být jasné, konkrétní a aktuální. Výši způsobilých nákladů lze vypočítat v souladu se zjednodušeným vykazováním nákladů za předpokladu, že daná operace je alespoň částečně financována z fondu Unie, u něhož je možné použít zjednodušené vykazování nákladů, a daná kategorie nákladů je způsobilá podle příslušných ustanovení tohoto nařízení. V takových případech se použije zjednodušené vykazování nákladů stanovené v příslušných pravidlech, jimiž se daný fond Unie řídí.
2. U projektů prováděných v souladu s plány pro oživení a odolnost schválenými Radou podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241²⁴ lze mimoto vypočítat výši způsobilých nákladů také v souladu se zjednodušeným vykazováním nákladů za předpokladu, že se použije zjednodušené vykazování nákladů stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013²⁵ nebo v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060²⁶.

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost (Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060 ze dne 24. června 2021 o společných ustanoveních pro Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond plus, Fond soudržnosti, Fond pro spravedlivou transformaci a Evropský námořní, rybářský a akvakulturní fond a o finančních pravidlech pro tyto fondy a pro Azylový, migrační a integrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro finanční podporu správy hranic a vízové politiky (Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

3. Je-li podpora poskytnuta jinak než formou dotace, stanoví se její výše jako hrubý grantový ekvivalent podpory.
4. Podpora splatná v budoucnu, včetně podpory splatné v několika splátkách, se diskontuje na svou hodnotu v okamžiku poskytnutí. Způsobilé náklady jsou diskontovány na hodnotu platnou v době, kdy byla podpora poskytnuta. Úrokovou sazbou, která se použije pro účely diskontace, je diskontní sazba platná v době, kdy byla podpora poskytnuta.

Článek 8

Kumulace

1. Při zjišťování, zda jsou prahové hodnoty oznamovací povinnosti v souladu s prahovými hodnotami oznamovací povinnosti stanovenými v článku 4 a maximální intenzitou podpory podle kapitoly II, se přihlíží k celkové výši státní podpory na podpořenou činnost, projekt nebo podnik (v závislosti na druhu podpory).
2. Je-li financování z prostředků Unie, které centrálně spravují orgány, agentury, společné podniky nebo jiné subjekty Unie a které není přímo ani nepřímo pod kontrolou členských států, kombinováno se státní podporou, pak je při určování, zda jsou dodrženy prahové hodnoty oznamovací povinnosti a maximální intenzity podpory či maximální výše podpory, brána v potaz pouze tato státní podpora, a to za předpokladu, že celková výše veřejných finančních prostředků poskytnutých k úhradě týchž způsobilých nákladů nepřekračuje nejvýhodnější míru financování stanovenou v právu Unie.
3. Podporu vyňatou podle tohoto nařízení, u níž lze identifikovat způsobilé náklady, lze kumulovat s:
 - a) jinou státní podporou za předpokladu, že se tato opatření týkají jiných identifikovatelných způsobilých nákladů;
 - b) jinou státní podporou na úhradu týchž – částečně či plně se překrývajících – způsobilých nákladů za předpokladu, že taková kumulace nevede k překročení nejvyšší intenzity nebo výše podpory vztahující se na danou podporu podle tohoto nařízení;
 - c) podporou *de minimis* na úhradu týchž způsobilých nákladů za předpokladu, že taková kumulace nevede k překročení nejvyšší intenzity nebo výše podpory vztahující se na danou podporu podle tohoto nařízení.

Článek 9

Zveřejňování a informování

1. Dotyčný členský stát zajistí, aby se na souhrnné internetové stránce věnované státní podpoře na celostátní nebo regionální úrovni zveřejnily:
 - a) souhrnné informace podle článku 19 ve standardizovaném formátu stanoveném v příloze III tohoto nařízení nebo odkaz na tyto informace;

- b) úplné znění každého opatření podpory podle článku 19 nebo odkaz umožňující přístup k tomuto úplnému znění;
 - c) informace uvedené v příloze IV tohoto nařízení o poskytnutí každé jednotlivé podpory, která přesahuje 100 000 EUR.
2. V případě režimů podpory ve formě daňového zvýhodnění se podmínky stanovené v odstavci 1 pokládají za splněné, pokud členské státy zveřejní požadované informace o částkách jednotlivých podpor v následujících rozpětích v milionech EUR:
- 0,1–0,5,
 - 0,5–1,
 - 1 až 2,
 - 2 až 5,
 - 5 až 10,
 - 10 až 15,
 - 15 a více.
3. Informace uvedené v odst. 1 písm. c) musí být uspořádány a být přístupné ve standardizovaném formátu, který je specifikován v příloze III, a musí být možné je efektivně vyhledávat a stahovat. Zveřejní se do šesti měsíců od data poskytnutí podpory nebo v případě podpory v podobě daňového zvýhodnění do jednoho roku od lhůty pro podání daňového přiznání. Jsou k dispozici po dobu alespoň deseti let ode dne, kdy byla podpora poskytnuta.
4. Úplné znění režimu podpory nebo podpory *ad hoc* uvedené v odstavci 1 musí obsahovat zejména výslovný odkaz na toto nařízení, s uvedením jeho názvu a odkazu na jeho vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*, a na zvláštní ustanovení kapitoly II, kterých se daný režim podpory týká, nebo v příslušném případě na vnitrostátní právní předpis, který zajišťuje dodržování příslušných ustanovení tohoto nařízení. Znění režimu podpory nebo podpory *ad hoc* je doplněno o prováděcí ustanovení a o změny.
5. Komise na svých internetových stránkách zveřejní:
- a) odkazy na internetové stránky věnované státní podpoře uvedené v odstavci 1;
 - b) souhrnné informace podle článku 19.

KAPITOLA II – Zvláštní ustanovení pro různé kategorie podpory

ODDÍL 1 – PROVOZNÍ PODPORA

Pododdíl A – Provozní podpora na snížení externích nákladů na dopravu

Článek 10

Podpora na snížení externích nákladů na dopravu

1. Režimy provozní podpory na snížení externích nákladů na dopravu jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Pro podporu mohou být způsobilé operace železniční, vnitrozemské vodní a/nebo udržitelné multimodální osobní a nákladní dopravy. Podpora se poskytuje podnikatelům v dopravě a/nebo organizátorům dopravy, kteří se rozhodnou pro udržitelná řešení v oblasti pozemní dopravy.
3. Způsobilé náklady představují část externích nákladů na dopravu, kterým se lze vyhnout díky unimodální nebo multimodální železniční, vnitrozemské vodní a/nebo námořní dopravě na krátké vzdálenosti využitě v rámci udržitelné multimodální dopravy ve srovnání s konkurenčními druhy dopravy, které více znečišťují životní prostředí. Ušetřené externí náklady se vypočítávají v souladu s pravidly a metodikou stanovenými v příručce Komise o externích nákladech na dopravu v pozměněném nebo nahrazeném znění²⁷. Členské státy mohou použít metodiku externích nákladů k pokrytí jakýchkoli provozních nákladů, včetně provozních nákladů souvisejících s využíváním infrastruktury.
4. Intenzita podpory nesmí přesáhnout [50] % způsobilých nákladů.
5. Intenzitu podpory lze navýšit o [5–10] procentních bodů v případě podpory poskytované na kombinovanou dopravu, jak je definována v článku 1 směrnice 92/106/EHS²⁸.
6. V případě podpory poskytnuté na provozování přepravy v odvětví nákladní dopravy nesmí překonaná vzdálenost v rámci druhu dopravy, na který se podpora vztahuje, překročit:
 - a) v případech multimodální dopravy:
 - i) 800 kilometrů u železniční dopravy;
 - ii) 375 kilometrů u vnitrozemské vodní dopravy;
 - iii) 750 kilometrů u námořní dopravy na krátké vzdálenosti a
 - b) v případech unimodální dopravy:
 - i) 350 kilometrů u železniční dopravy (s výjimkou přepravy jednovozových zásilek);

²⁷ Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Handbook on the external costs of transport (Příručka o externích nákladech na dopravu) – verze 2019 – 1.1, Úřad pro publikace, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>

²⁸ Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38 [po přijetí změny směrnice 92/106/EHS (2023/0396 (COD)) bude nahrazeno slovy „v souladu s čl. 1c odst. 2 směrnice 92/106/EHS“]

ii) 375 kilometrů u vnitrozemské vodní dopravy.

7. Aby se zajistilo, že podpora bude poskytována pouze na skutečně poskytnuté udržitelné služby pozemní dopravy, bude udělována na základě skutečně poskytnutých jednotek dopravní služby, jako jsou osobokilometry u služeb osobní dopravy, tunokilometry nebo vozokilometry u služeb nákladní dopravy či obecněji jednotka produkce dopravní služby, a nikoli na základě paušální částky.
8. Podpora poskytnutá železničnímu podniku a podnikatelům ve vnitrozemské vodní dopravě a námořní dopravě na krátké vzdálenosti musí vést k zachování nebo posílení přechodu na jiné druhy dopravy. Za tímto účelem zveřejní železniční podniky a podnikatelé ve vnitrozemské vodní dopravě a námořní dopravě na krátké vzdálenosti alespoň tyto informace o obdržené podpoře: orgán poskytující podporu, datum poskytnutí podpory, výši obdržené podpory, období a operace, na něž se podpora vztahuje.

Pododdíl B – Provozní podpora na zavedení nových komerčních spojů

Článek 11

Podpora na zavedení nových komerčních spojů

1. Režimy podpory na zavedení nových komerčních spojů v oblasti nákladní dopravy po železnici a vnitrozemských vodních cestách a nových komerčních spojů v oblasti osobní železniční dopravy jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje:
 - a) železničním podnikům a/nebo organizátorům dopravy, kteří shromažďují poptávku a organizují pravidelnou nákladní dopravu mezi dopravními terminály s cílem zavést nové komerční spoje v oblasti nákladní dopravy po železnici a vnitrozemských vodních cestách, a/nebo
 - b) železničním podnikům organizujícím pravidelnou osobní dopravu mezi dopravními terminály, které se nacházejí buď v různých členských státech („přeshraniční osobní železniční doprava“), nebo jsou od sebe vzdáleny více než 400 kilometrů („dálková osobní železniční doprava“).
3. Podpora může mít podobu dotací vyplácených pravidelně během období nejvýše jednoho roku.
4. Způsobitelnými náklady jsou provozní ztráty vzniklé v souvislosti s daným spojem, a to po dobu nejvýše pěti let ode dne, kdy příjemce začne nový komerční spoj provozovat. Aniž je dotčena předchozí věta, lze ve vyčíslení způsobitelných nákladů souvisejících s prvním rokem provozu nového komerčního spoje vzít v úvahu a zohlednit provozní náklady týkající se zavedení nového spoje a předchozí související náklady.

5. Pro účely tohoto článku se provozními ztrátami rozumí záporný rozdíl mezi příjmy a provozními náklady vzniklými v souvislosti s daným spojem, jakož i provozními náklady na práce týkající se zavedení nového komerčního spoje a předchozí související náklady. Intenzita podpory nesmí přesáhnout v prvním roce 80 % způsobilých nákladů, ve druhém roce 70 % způsobilých nákladů, ve třetím roce 60 % způsobilých nákladů, ve čtvrtém roce 50 % způsobilých nákladů a v pátém roce 40 % způsobilých nákladů.
6. Náklady přidělené na nový komerční spoj mohou pokrývat veškeré přímé provozní náklady vzniklé při provozu nového komerčního spoje a přiměřený příspěvek na provozní náklady, které jsou společné novému komerčnímu spoji i ostatním činnostem. Příjmy, které se berou v úvahu, zahrnují veškeré příjmy plynoucí z nového komerčního spoje.
7. Je-li podpora vyplácena předem, odhadují se způsobilé náklady *ex ante* na základě přiměřených prognóz a diskontují se na hodnotu v okamžiku poskytnutí podpory. Členské státy zavedou mechanismy monitorování a zpětného vyžádání, aby zajistily, že podpora nepřekročí povolenou intenzitu podpory.

ODDÍL 2 – INVESTIČNÍ PODPORA

Pododdíl A – Investiční podpora na zařízení pro unimodální a multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu a soukromé vlečky

Článek 12

Podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení pro unimodální a multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu

1. Podpora na výstavbu, modernizaci nebo obnovu (včetně nahrazení) železničních zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a je vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje všem podnikům, které na základě režimů budují, modernizují a/nebo obnovují železniční zařízení, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní dopravu, s výjimkou podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu terminálů pro multimodální železniční a vnitrozemskou vodní nákladní dopravu, kterou lze poskytnout rovněž jako podporu *ad hoc*. Podporu *ad hoc* lze poskytnout pouze v případě, že potenciální poptávka po kapacitě, přinejmenším ve střednědobém horizontu, převyšuje současnou kombinovanou kapacitu podporovaného zařízení a jiných stávajících nebo již plánovaných zařízení, která by mohla přiměřeně sloužit jako alternativa k podporovanému zařízení.
3. Způsobilými náklady jsou investiční náklady do hmotného (dlouhodobého a movitého) a nehmotného majetku přímo souvisejícího s výstavbou, modernizací nebo obnovou příslušného zařízení. Investice může zahrnovat povrchové úpravy (např. pro skladování), pevná zařízení (např. sklady a budovy terminálu) a mobilní terminálová zařízení (např. stohovače kontejnerů) umístěné v zařízení pro poskytování služeb

spojených s dopravou. Způsobilé jsou rovněž náklady na studie proveditelnosti a topologické studie, jakož i náklady na plánování a instalaci.

4. Náklady spojené s činnostmi nesouvisejícími s dopravou způsobilé nejsou.
5. Výše podpory nesmí překročit nižší z následujících prahových hodnot:
 - a) rozdíl mezi způsobilými náklady a součtem provozního zisku investice za dobu její ekonomické životnosti a diskontované konečné hodnoty této investice (zbytkové hodnoty na konci ekonomické životnosti investice). Provozní zisk zahrnuje také dodatečný čistý provozní zisk z činností nesouvisejících s dopravou, které mají být v daném zařízení prováděny (např. pronájem komerčních prostor v zařízení). Provozní zisk a konečná hodnota se od způsobilých nákladů odečtou *ex ante* na základě odůvodněných předpokladů, nebo *ex post* uplatněním mechanismu zpětného vyžádání;
 - b) 50 % způsobilých nákladů.
6. U podpory, která nepřesahuje 3 miliony EUR na projekt, lze alternativně k použití metody uvedené v odstavci 5 stanovit maximální výši podpory jako 50 % způsobilých nákladů.
7. Přístup k podporovanému zařízení musí být otevřený, transparentní a nediskriminační pro všechny zúčastněné uživatele v souladu s odvětvovými právními předpisy, včetně směrnice 2012/34/EU.
8. Jakákoli koncese nebo jiné pověření třetí strany k výstavbě, modernizaci, provozování nebo pronájmu podporovaného zařízení se uděluje podle zásad hospodářské soutěže, transparentnosti, nediskriminace a bezpodmínečnosti.
9. Pokud jsou vlastníky, provozovatelem a jakýmkoli předpokládaným konečným uživatelem podporovaného dopravního zařízení součástí téhož podniku nebo se jedná o propojené podniky ve smyslu přílohy I tohoto nařízení, musí být provoz zařízení zadán na základě otevřeného, konkurenčního, transparentního a nediskriminačního řízení²⁹.

Článek 13

Podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu soukromých vleček

1. Režimy podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu (včetně nahrazení) soukromých vleček jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje všem podnikům, které budují, modernizují a obnovují soukromé vlečky.
3. Způsobilými náklady jsou investiční náklady do hmotného (dlouhodobého a movitého) a nehmotného majetku přímo souvisejícího s výstavbou, modernizací a obnovou soukromé vlečky. Investiční náklady mohou zahrnovat studie proveditelnosti

²⁹ Dotyčné propojené podniky se mohou řízení zúčastnit.

a topologické studie a náklady na plánování a instalaci. Nakládací/vykládací plošiny a zařízení používané pro nakládku/vykládku vlaků v areálu vyhrazeného uživatele (vyhrazených uživatelů) se do způsobilých nákladů nezahrnují.

4. Výše podpory nesmí překročit nižší z následujících prahových hodnot:
 - a) rozdíl mezi způsobilými náklady a součtem provozního zisku investice za dobu její ekonomické životnosti a diskontované konečné hodnoty této investice (zbytkové hodnoty na konci ekonomické životnosti investice). Provozní zisk a konečná hodnota se od způsobilých nákladů odečtou *ex ante* na základě odůvodněných předpokladů, nebo *ex post* uplatněním mechanismu zpětného vyžádání;
 - b) 50 % způsobilých nákladů.
5. U podpory, která nepřesahuje 500 000 EUR na projekt, lze alternativně k použití metody uvedené v odstavci 4 stanovit maximální výši podpory jako 50 % způsobilých nákladů.

Pododdíl B – Investiční podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu

Článek 14

Podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu

1. Režimy investiční podpory na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Způsobilými náklady jsou veškeré investiční náklady spojené s pořízením nových nebo použitých vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu. Tyto náklady mohou zahrnovat zejména cenu vozidla a náklady na dodání. Náklady na projektové studie, poradenství nebo inženýrskou činnost mohou být způsobilé za předpokladu, že souvisejí s investicemi uvedenými v tomto článku a jsou jejich součástí.
3. Podpora se poskytuje:
 - a) novým účastníkům v odvětví železniční dopravy;
 - b) železničním podnikům, podnikatelům ve vnitrozemské vodní dopravě nebo leasingovým společnostem v odvětví železniční a vnitrozemské vodní dopravy, pokud jsou považovány za malé nebo střední podniky.
4. Podpora má formu záruky pro kupujícího vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu. Záruky mohou být poskytovány přímo konečným příjemcům nebo úvěrovým institucím a jiným finančním institucím jako finančním zprostředkovatelům (pokud si příjemce zachová svobodnou volbu finančního zprostředkovatele). Finanční

zprostředkovatel musí být schopen prokázat, že provozuje mechanismus, který zajišťuje, aby výhody v podobě vyššího objemu financování, rizikovějších portfolií, méně přísných požadavků na zajištění nebo nižších úrokových sazeb, než by tomu bylo bez těchto veřejných záruk, byly v co největším rozsahu přeneseny na konečné příjemce.

5. Záruka se poskytuje na nové jednotlivé půjčky na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu. Nominální výše podkladové půjčky nesmí překročit způsobilé náklady. Záruka nesmí přesáhnout 80 % podkladové půjčky. Veřejné záruky se poskytují za poplatek ve výši nejméně 50 bazických bodů, pokud je úvěrový rating poskytujícího členského státu roven AAA–A.
6. Doba trvání záruky je omezena na nejvýše patnáct let.
7. Podporu na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu lze kumulovat s podporou na interoperabilitu a/nebo s podporou na technické přizpůsobení a modernizaci, pokud jsou ze způsobilých nákladů uvedených v odstavci 2 vyloučeny čisté dodatečné náklady na interoperabilitu podle čl. 16 odst. 6 a/nebo investice do modernizace a technického přizpůsobení podle čl. 17 odst. 6.

Článek 15

Podpora na pořízení intermodálních nákladových jednotek a jeřábů na palubách plavidel

1. Režimy investiční podpory na pořízení nových nebo použitých intermodálních nákladových jednotek a jeřábů na palubách plavidel jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje všem podnikům, které investují do pořízení intermodálních nákladových jednotek a jeřábů na palubách plavidel.
3. Způsobilé jsou tyto náklady:
 - a) u intermodálních nákladových jednotek (ILU): rozdíl v nákladech na dopravní jednotky používané výhradně pro silniční dopravu a ILU, které lze překládat pro účely udržitelné multimodální dopravy;
 - b) u jeřábů na palubách plavidel: plná pořizovací cena.
4. Způsobilé náklady mohou zahrnovat studie proveditelnosti a náklady na plánování a instalaci.
5. Výše podpory nesmí přesáhnout intenzitu podpory 30 % způsobilých nákladů v situaci uvedené v odst. 3 písm. a) a 20 % způsobilých nákladů v situaci uvedené v odst. 3 písm. b).

Pododdíl C – Investiční podpora na interoperabilitu a technické přizpůsobení a modernizaci

Článek 16

Podpora na interoperabilitu

1. Režimy investiční podpory na investice do hmotného a nehmotného majetku přispívajícího k nepřerušovaným dopravním tokům mezi členskými státy nebo druhy dopravy jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje všem podnikům, které investují do zavádění technologií pro interoperabilitu uvedených v odstavci 3.
3. Způsobilé jsou tyto investiční projekty:
 - a) evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS), budoucí železniční mobilní komunikační systém (FRMCS) a automatické vedení vlaku (ATO) jako součást evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), jak je popsáno v sekundárních právních předpisech Unie³⁰;
 - b) digitální automatické spřáhlo (DAC)³¹;
 - c) přizpůsobení kolejových vozidel různým elektrickým systémům;
 - d) přizpůsobení kolejových vozidel různým rozchodům kolejí;
 - e) přizpůsobení plavidel vnitrozemské plavby pro obsluhu námořních přístavů;
 - f) přizpůsobení plavidel vnitrozemské plavby měnícím se plavebním podmínkám, včetně podmínek nízkého stavu vody;
 - g) automatizace kolejových vozidel a plavidel vnitrozemské plavby;
 - h) přizpůsobení vozidel pro přepravu ILU;
 - i) klíčové technologie potřebné k zavedení říčních informačních služeb, jako je platforma RIS , systém k zobrazování elektronických map a informací pro vnitrozemskou plavbu, zprávy vůdcům plavidel, vnitrozemský systém automatické identifikace a Mezinárodní systém elektronických zpráv;
 - j) telematické aplikace pro nákladní dopravu a další software pro nákladní dopravu, pokud přispívají k nepřerušovaným dopravním tokům, zejména systémy intermodální identifikace, sledování a výsledovatelnosti a intermodální platformy pro výměnu údajů. Pro podporu nejsou způsobilé investice do aplikací

³⁰ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 380).

³¹ DAC je interoperabilní konstrukční část pro automatické spojování a rozpojování kolejových vozidel v nákladním vlaku, a to jak fyzicky (např. mechanické spojení a vzduchové vedení pro brzdění), tak digitálně (např. elektrické napájení a datové spojení). DAC je nástrojem pro vytvoření moderní a digitální evropské železniční nákladní dopravy. Nejenže zvýší efektivitu díky automatizaci procesů, nýbrž zajistí také dostatečné zásobování energií pro telematické aplikace a bezpečnou datovou komunikaci v celém vlaku. [Odkaz na příslušné sekundární právní předpisy EU bude vložen po jejich přijetí]

pro osobní dopravu, jako jsou systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervační a platební systémy pro cestující, odbavování zavazadel a zabezpečování spojení mezi osobními vlaky a jinými druhy osobní dopravy.

4. Způsobilými náklady jsou veškeré náklady nezbytné pro realizaci způsobilých investic. K těmto nákladům mohou patřit zejména náklady nezbytné pro nákup a instalaci příslušné technologie, náklady na řízení projektu a náklady na dodání. Náklady na údržbu nejsou pro podporu způsobilé. Pro podporu jsou způsobilé náklady na studie, zkoušení a schvalování a na pilotní a prototypové instalace. Majetek financovaný z podpory na interoperabilitu může být nový nebo použitý. Pokud jde o investice do interoperability související s ERTMS, pro podporu jsou způsobilé náklady související s integrací funkcí evropského globálního navigačního družicového systému (EGNSS) v rámci ERTMS. Náklady související s globálním systémem pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R) nejsou pro podporu způsobilé.
5. Intenzita podpory nesmí přesáhnout:
 - a) 80 % způsobilých nákladů na investiční projekty spadající pod odst. 3 písm. a) a b);
 - b) 50 % způsobilých nákladů na investiční projekty spadající pod odst. 3 písm. c) až j).
6. Pokud jde o investice do interoperability vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu nebo do intermodální nákladové jednotky či jeřábu na palubě plavidla, jejichž pořízení se plánuje, způsobilé náklady musí být omezeny na čisté dodatečné náklady na interoperabilitu za předpokladu, že tyto náklady již nejsou pokryty jinou formou podpory, zejména podporou podle článků 14 a 15. Čisté dodatečné náklady na interoperabilitu se vypočítají jako rozdíl mezi celkovými náklady na pořízení vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu nebo intermodální nákladové jednotky či jeřábu na palubě plavidla, jejichž pořízení se plánuje a které jsou prostřednictvím těchto investic vybaveny, na straně jedné a celkovými náklady na pořízení stejného vozidla nebo intermodální nákladové jednotky či jeřábu na palubě plavidla nebo podobného prostředku bez investic do interoperability v hypotetickém srovnávacím scénáři na straně druhé.
7. Nejméně po dobu pěti let od poskytnutí podpory musí smluvní ujednání o úplatném převodu nebo užívání (např. leasingu) majetku financovaného z podpory na interoperabilitu obsahovat doložku, která uvádí, že investice zajišťující interoperabilitu daného majetku byla financována ze státní podpory. Uvádí rovněž odpovídající povinnosti stanovené v odstavci 9 a udává výši podpory.
8. Investice musí být realizována a dokončena nejméně jeden rok před datem, kdy se podporovaná investice stane na úrovni EU povinnou.
9. Vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, na něž se vztahuje podporovaná investice, musí zůstat zapsána v příslušném vnitrostátním registru kteréhokoli členského státu nebo v příslušném evropském registru po dobu nejméně pěti let od uskutečnění investice.

Článek 17

Podpora na technické přizpůsobení a modernizaci vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu

1. Režimy investiční podpory na investice do hmotného a nehmotného majetku přispívající k technickému přizpůsobení a modernizaci vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje všem podnikům, které provádějí investice do technického přizpůsobení a modernizace vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu podle odstavce 3.
3. Způsobilé jsou tyto investice:
 - a) modernizace a/nebo obnova kolejových vozidel;
 - b) modernizace a/nebo obnova plavidel vnitrozemské plavby, například za účelem zlepšení hydrodynamiky a účinnosti;
 - c) modernizace a/nebo obnova zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu;
 - d) technické přizpůsobení plavidel novým druhům nákladu;
 - e) telematické aplikace pro nákladní dopravu a další software pro nákladní dopravu, na něž se nevztahuje článek 16, jako jsou systémy poskytující informace výhradně v rámci jednoho druhu dopravy nebo digitální rezervační a platební systémy, které nepřispívají k nepřerušovaným dopravním tokům. Pro podporu nejsou způsobilé investice do aplikací pro osobní dopravu, jako jsou systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervační a platební systémy pro cestující, odbavování zavazadel a zabezpečování spojení mezi osobními vlaky a jinými druhy osobní dopravy;
 - f) logistické systémy, jako je software pro optimalizaci nákladu;
 - g) software pro prognózu provozu (odhadovaný čas odjezdu / odhadovaný čas příjezdu) a software pro optimalizaci trasy.
4. Způsobilými náklady jsou veškeré náklady nezbytné pro realizaci způsobilých investic. K těmto nákladům mohou patřit zejména náklady nezbytné na nákup a instalaci příslušné technologie, náklady související s modernizací stávající nainstalované technologie, náklady na řízení projektu a náklady na dodání. Pro podporu jsou způsobilé náklady na studie, zkoušení a schvalování a na pilotní a prototypové instalace.
5. Intenzita podpory nesmí přesáhnout 20 % způsobilých nákladů.
6. Pokud jde o investice do vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, jejichž pořízení se plánuje, způsobilé náklady musí být omezeny na čisté dodatečné náklady na technické přizpůsobení a modernizaci, pokud tyto náklady již nejsou

pokryty jinou formou podpory, zejména podporou podle článků 14 a 15. Čisté dodatečné náklady na technické přizpůsobení a modernizaci se vypočítají jako rozdíl mezi celkovými náklady na pořízení vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, jehož pořízení se plánuje a které je prostřednictvím těchto investic vybaveno, na straně jedné a celkovými náklady na pořízení stejného nebo podobného vozidla, které vyžaduje technické přizpůsobení a modernizaci, v hypotetickém srovnávacím scénáři na straně druhé.

7. Smluvní ujednání o úplatném převodu nebo užívání (např. leasingu) majetku financovaného z podpory na technické přizpůsobení a modernizaci vozidel a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu musí po dobu nejméně pěti let od poskytnutí podpory obsahovat doložku, která uvádí, že přizpůsobení nebo modernizace dotyčného majetku byly financovány ze státní podpory, a musí být uvedena výše podpory.
8. Investice musí být realizována a dokončena nejméně jeden rok před datem, kdy se podporovaná investice stane na úrovni EU povinnou.

Kapitola III – Monitorování

Článek 18

Odnětí výhody blokové výjimky

Pokud členský stát poskytne podporu, která je údajně vyňata z oznamovací povinnosti podle tohoto nařízení, aniž by splňovala podmínky stanovené v kapitolách I až II, může Komise poté, co danému členskému státu umožní sdělit své stanovisko, přijmout rozhodnutí, podle něž veškerá nebo některá budoucí opatření podpory, která dotyčný členský stát přijme a která by jinak splňovala požadavky tohoto nařízení, musí být oznámena Komisi podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Oznamovací povinnost lze omezit na opatření, jimiž se poskytují určité druhy podpory nebo která byla poskytnuta ve prospěch určitých příjemců, nebo na opatření podpory, která přijaly určité orgány dotyčného členského státu.

Článek 19

Podávání zpráv

Členské státy zašlou Komisi:

- a) prostřednictvím systému Komise pro elektronické oznamování souhrnné informace o každém opatření podpory vyňatém podle tohoto nařízení, které jsou ve standardizovaném formátu uvedeném v příloze III tohoto nařízení, společně s odkazem umožňujícím přístup k úplnému znění opatření podpory, včetně jeho změn, a to do dvaceti pracovních dnů ode dne, kdy opatření nabylo účinnosti;

- b) výroční zprávu o uplatňování tohoto nařízení, která je uvedena v nařízení Komise (ES) č. 794/2004³², je sestavena v elektronické podobě a obsahuje informace uvedené v nařízení Komise (ES) č. 794/2004, a to za každý celý rok nebo část roku, během něhož se toto nařízení používá.

Článek 20

Hodnocení

1. Režimy podpory uvedené v čl. 1 odst. 2 písm. i) a j) podléhají hodnocení *ex post*, pokud rozpočet státní podpory v rámci režimu nebo vykázané výdaje překročí 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR za celou dobu trvání. Celkovou dobou trvání je celková doba trvání režimu a všech předchozích režimů, které se vztahují na podobný cíl a zeměpisnou oblast, počínaje dnem XXX. Vzhledem k cílům hodnocení, a aby se zabránilo nepřiměřené zátěži pro členské státy, jsou hodnocení *ex post* vyžadována pouze u režimů podpory, jejichž celková doba trvání přesahuje tři roky, počínaje dnem XXX.
2. Od požadavku na hodnocení *ex post* lze upustit u režimů podpory, které bezprostředně navazují na režim vztahující se na podobný cíl a zeměpisnou oblast, pro nějž bylo provedeno hodnocení. To je podmíněno vyhotovením závěrečné hodnotící zprávy v souladu s plánem hodnocení schváleným Komisí, která neobsahuje žádná negativní zjištění. Režim podpory, jehož závěrečná hodnotící zpráva není v souladu se schváleným plánem hodnocení, musí být s okamžitým účinkem pozastaven. Na jakýkoliv režim podpory navazující na takový pozastavený režim, který se vztahuje na podobný cíl a zeměpisnou oblast, se bloková výjimka nevztahuje.
3. Cílem hodnocení je ověření toho, zda byly splněny předpoklady a podmínky slučitelnosti režimu, zejména pokud jde o nezbytnost a účinnost opatření podpory s ohledem na jeho obecné a specifické cíle. Hodnocení posoudí rovněž dopad režimu na hospodářskou soutěž a obchod.
4. U režimů podpory, na které se vztahuje požadavek na hodnocení podle odstavce 1, oznámí členské státy návrh plánu hodnocení:
 - a) do dvaceti pracovních dnů od vstupu režimu v platnost, pokud rozpočet státní podpory v rámci režimu překročí 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR za celkovou dobu jeho trvání;
 - b) do 30 pracovních dnů poté, co došlo k významné změně vedoucí k navýšení rozpočtu režimu na částku přesahující 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR za celkovou dobu trvání režimu podpory;
 - c) do 30 pracovních dnů poté, co byly oficiálně zaúčtovány výdaje v rámci režimu překračující 150 milionů EUR v kterémkoli roce.

³² Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

5. Návrh plánu hodnocení musí být v souladu se společnou metodikou hodnocení státní podpory, kterou přijala Komise. Členské státy zveřejní plán hodnocení schválený Komisí.
6. Hodnocení *ex post* na základě plánu hodnocení provádí odborník nezávislý na orgánu, který podporu poskytuje. Každé hodnocení zahrnuje alespoň jednu průběžnou a jednu závěrečnou hodnotící zprávu. Členské státy zveřejní obě zprávy.
7. Závěrečná hodnotící zpráva se předloží Komisi nejpozději devět měsíců před skončením doby platnosti vyňatého režimu. Toto období lze zkrátit u režimů, u nichž nutnost provést hodnocení nastala v posledních dvou letech provádění. Přesný rozsah a postup každého hodnocení je stanoven v rozhodnutí, jímž se daný plán hodnocení schvaluje. Oznámení o jakémkoliv následném opatření podpory s podobným cílem musí popisovat, jakým způsobem byly výsledky hodnocení vzaty v úvahu.

Článek 21

Monitorování

1. Aby mohla Komise kontrolovat podporu, která je podle tohoto nařízení vyňata z oznamovací povinnosti, jsou členské státy povinny vést podrobné záznamy s informacemi a podklady, které jsou potřebné k určení, zda jsou splněny všechny podmínky tohoto nařízení. Tyto záznamy se uchovávají po dobu deseti let ode dne poskytnutí podpory *ad hoc* nebo ode dne, kdy byla v rámci příslušného režimu poskytnuta poslední jednotlivá podpora.
2. V případě režimů, v jejichž rámci je daňová podpora poskytována automaticky, například u režimů na základě daňových příznání příjemců, a před poskytnutím podpory se neprovádí ověření, zda jsou u každého příjemce splněny všechny podmínky slučitelnosti, členské státy pravidelně alespoň následně a na základě vzorku ověřují, zda jsou splněny všechny podmínky slučitelnosti, a vyvozují nezbytné závěry. Členské státy uchovávají podrobné záznamy o ověřování alespoň po dobu deseti let ode dne provedení kontroly.
3. Komise si může od každého členského státu vyžádat veškeré informace a podklady, které považuje za nezbytné ke kontrole uplatňování tohoto nařízení, včetně informací uvedených v odstavcích 1 a 2. Dotčený členský stát poskytne Komisi požadované informace a podklady do dvaceti pracovních dnů od obdržení žádosti, nebo v souladu se žádostí ve lhůtě delší.

Kapitola IV – Závěrečná ustanovení

Článek 22

Přechodná ustanovení

1. Toto nařízení se použije na jednotlivou podporu poskytnutou před vstupem příslušných ustanovení tohoto nařízení v platnost, pokud tato podpora splňuje veškeré podmínky stanovené v tomto nařízení, s výjimkou článku 9.
2. Podporu, která není vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy na základě tohoto nařízení, posuzuje Komise v souladu s příslušnými rámci, pokyny, sděleními a oznámeními.
3. Po skončení doby platnosti tohoto nařízení zůstávají veškeré režimy podpor, které jsou vyňaty podle tohoto nařízení, vyňaty ještě po přechodné období v délce šesti měsíců.

Článek 23

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dnem XXX.
2. Použije se do dne XXX.

V Bruselu dne

Za Komisi

*předsedkyně
Ursula von der Leyen*

PŘÍLOHA I

Definice malých a středních podniků

Článek 1

Podnik

Podnikem se rozumí každý subjekt vykonávající hospodářskou činnost, bez ohledu na jeho právní formu. K těmto subjektům patří zejména osoby samostatně výdělečně činné a rodinné podniky vykonávající řemeslné či jiné činnosti a obchodní společnosti nebo sdružení, která běžně vykonávají hospodářskou činnost.

Článek 2

Počet zaměstnanců a finanční prahy vymezující kategorie podniků

1. Kategorie mikropodniků, malých a středních podniků (MSP) je složena z podniků, které zaměstnávají méně než 250 osob a jejichž roční obrat nepřesahuje 50 milionů EUR a/nebo jejichž bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 43 miliony EUR.
2. V rámci kategorie malých a středních podniků jsou malé podniky vymezeny jako podniky, které zaměstnávají méně než 50 osob a jejichž roční obrat a/nebo bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 10 milionů EUR.
3. V rámci kategorie malých a středních podniků jsou mikropodniky vymezeny jako podniky, které zaměstnávají méně než 10 osob a jejichž roční obrat a/nebo bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 2 miliony EUR.

Článek 3

Druhy podniků, které jsou brány v potaz při výpočtu počtu zaměstnanců a finančních hodnot

1. „Nezávislé podniky“ jsou všechny podniky, které nejsou zařazeny mezi partnerské podniky ve smyslu odstavce 2 ani mezi propojené podniky ve smyslu odstavce 3.
2. „Partnerské podniky“ jsou všechny podniky, které nejsou zařazeny mezi propojené podniky ve smyslu odstavce 3 a mezi kterými existuje následující vztah: podnik (mateřský podnik) vlastní sám nebo společně s jedním či více propojenými podniky ve smyslu odstavce 3 25 % nebo více procent základního kapitálu nebo hlasovacích práv jiného podniku (dceřiný podnik).

Podnik však může být zařazen mezi nezávislé podniky, tedy jako podnik, který nemá žádné partnerské podniky, i když je 25% práh dosažen nebo překročen níže uvedenými investory, za předpokladu, že tito investoři nejsou jednotlivě ani společně propojeni ve smyslu odstavce 3 s dotyčným podnikem:

- a) veřejné investiční společnosti, společnosti rizikového kapitálu, jednotlivci či skupiny jednotlivců provozující pravidelnou činnost spojenou s investováním rizikového kapitálu, které investují do vlastního kapitálu nekotovaných podniků (business angels), za předpokladu, že celkové investice těchto business angels do stejného podniku jsou nižší než 1 250 000 EUR;

- b) univerzity nebo nezisková výzkumná střediska;
- c) institucionální investoři včetně fondů pro regionální rozvoj;
- d) samostatné místní orgány s ročním rozpočtem nižším než 10 milionů EUR a s méně než 5 000 obyvateli.

3. „Propojené podniky“ jsou podniky, mezi nimiž existuje některý z následujících vztahů:

- a) podnik vlastní většinu hlasovacích práv akcionářů nebo společníků v jiném podniku;
- b) podnik má právo jmenovat nebo odvolávat většinu členů správního, řídicího nebo dozorčího orgánu jiného podniku;
- c) podnik má právo uplatňovat rozhodující vliv v jiném podniku podle smlouvy uzavřené s daným podnikem nebo podle ustanovení obsaženého v jeho zakladatelské listině, zakladatelské či společenské smlouvě nebo ve stanovách;
- d) podnik, který je akcionářem nebo společníkem jiného podniku, ovládá sám v souladu s dohodou uzavřenou s jinými akcionáři nebo společníky daného podniku většinu hlasovacích práv náležejících akcionářům nebo společníkům v daném podniku.

Předpokládá se, že rozhodující vliv není uplatňován, pokud investoři uvedení v odst. 2 druhém pododstavci nejsou zapojeni přímo či nepřímo do řízení daného podniku, aniž jsou tím dotčena jejich práva jakožto akcionářů nebo společníků.

Podniky, jež mezi sebou mají některý ze vztahů popsanych v prvním pododstavci prostřednictvím jednoho či více dalších podniků nebo prostřednictvím některého z investorů uvedených v odstavci 2, jsou rovněž považovány za propojené.

Podniky, které mají jeden či více takových vztahů prostřednictvím fyzické osoby nebo prostřednictvím skupiny fyzických osob, které jednají společně, jsou taktéž považovány za propojené podniky, pokud svou činnost nebo část své činnosti vykonávají na stejném relevantním trhu nebo na sousedních trzích.

Za „sousední trh“ se považuje trh pro výrobky nebo služby, který bezprostředně navazuje na relevantní trh nebo mu předchází.

4. S výjimkou případů uvedených v odst. 2 druhém pododstavci nemůže být podnik považován za malý nebo střední podnik, jestliže je 25 % nebo více procent základního kapitálu nebo hlasovacích práv přímo nebo nepřímo ovládáno, společně či jednotlivě, jedním či více z veřejných subjektů.

5. Podniky mohou vydat prohlášení o svém postavení nezávislého podniku, partnerského podniku nebo propojeného podniku s uvedením údajů týkajících se prahů vymezených v článku 2. Prohlášení může být vydáno i v případě, že základní kapitál je rozdělen způsobem, který neumožňuje přesné určení toho, kdo jej drží, v kterémžto případě může podnik v dobré víře prohlásit, že může oprávněně předpokládat, že není vlastněn z 25 % či z více procent jiným podnikem ani společně podniky vzájemně mezi sebou propojenými. Tato prohlášení jsou vydávána, aniž jsou dotčeny kontroly a šetření prováděné podle vnitrostátních pravidel nebo podle pravidel Unie.

Článek 4

Údaje použité při výpočtu počtu zaměstnanců a finančních hodnot a sledované období

1. Údaji použitými při výpočtu počtu zaměstnanců a finančních hodnot jsou údaje týkající se posledního schváleného účetního období vypočtené za období jednoho roku. Tyto údaje jsou brány v potaz ode dne účetní závěrky. Částka zvolená za výši obrátu je vypočítána bez daně z přidané hodnoty (DPH) a bez dalších nepřímých daní.
2. V případech, kdy podnik ke dni účetní závěrky zjistí, že jsou za dané roční období překročeny v jednom či druhém směru prahy pro počet zaměstnanců nebo finanční prahy uvedené v článku 2, nepovede tato skutečnost ke ztrátě či získání postavení středního nebo malého podniku či mikropodniku, jestliže tyto prahy nejsou překročeny po dobu dvou po sobě jdoucích účetních období.
3. V případě nově založených podniků, jež dosud nemohou předložit schválenou účetní závěrku, jsou údaje použité při výpočtu odvozeny z odhadů učiněných v dobré víře v průběhu účetního období.

Článek 5

Počet zaměstnanců

1. Počet zaměstnanců odpovídá počtu ročních pracovních jednotek (RPJ), tzn. počtu osob, které byly v daném podniku nebo jeho jménem zaměstnány na plný pracovní úvazek po celý sledovaný rok. Práce osob, které nepracovaly po celý rok, práce osob, které pracovaly na částečný úvazek bez ohledu na jeho délku, a práce sezónních pracovníků se započítává jako zlomky RPJ. Do počtu zaměstnanců jsou zahrnováni:
 - a) zaměstnanci;
 - b) osoby pracující pro podnik v podřízeném postavení, které jsou považovány za zaměstnance v souladu s vnitrostátním právem;
 - c) vlastníci-vedoucí pracovníci;
 - d) společníci vykonávající v podniku pravidelnou činnost, kteří využívají finančních výhod plynoucích z podniku.
2. Učni nebo studenti, kteří jsou zapojeni do odborné přípravy na základě smlouvy o učňovském nebo odborném vzdělávání, se do počtu zaměstnanců nezahrnují. Délka mateřské nebo rodičovské dovolené se nezapočítává.

Článek 6

Sestavování údajů o podniku

1. V případě nezávislého podniku jsou údaje včetně počtu zaměstnanců sestaveny výlučně na základě účetních závěrek daného podniku.
2. Údaje, včetně počtu zaměstnanců, podniku, který má partnerské podniky nebo propojené podniky, jsou sestaveny na základě účetní závěrky a dalších údajů podniku nebo na základě

konsolidované účetní závěrky podniku, je-li sestavována, nebo konsolidované účetní závěrky, do které je podnik zahrnut v rámci konsolidace.

S údaji uvedenými v prvním pododstavci jsou agregovány údaje o všech partnerských podnicích daného podniku, které na něj přímo navazují jak na nižší, tak na vyšší úrovni. Tyto údaje jsou připočítávány v poměrné výši podle procentuálního podílu na základním kapitálu či hlasovacích právech (podle toho, která z hodnot je vyšší). V případě vzájemného vlastnictví se použije vyšší z procentuálních podílů.

K údajům uvedeným v prvním a druhém pododstavci je připojeno 100 % hodnot všech podniků, které jsou s daným podnikem přímo či nepřímo propojeny, pokud tyto hodnoty nejsou již zahrnuty do konsolidované účetní závěrky.

3. Pro účely použití odstavce 2 jsou údaje o partnerských podnicích daného podniku získány z účetních závěrek těchto partnerských podniků a z ostatních jejich údajů, případně v konsolidované formě, je-li k dispozici. S těmito údaji je agregováno 100 % údajů o podnicích, které jsou s těmito partnerskými podniky propojeny, ledaže jejich účetní údaje již byly zahrnuty do konsolidované účetní závěrky.

Pro účely použití odstavce 2 se údaje o podnicích, které jsou s daným podnikem propojeny, zjišťují z jejich účetní závěrky a z ostatních jejich údajů, případně v konsolidované formě, je-li k dispozici. S těmito údaji jsou poměrným způsobem agregovány údaje o všech případných partnerských podnicích propojených podniků, které na ně bezprostředně navazují jak na nižší, tak na vyšší úrovni, ledaže jejich účetní údaje již byly zahrnuty do konsolidované účetní závěrky v podílu odpovídajícím alespoň procentuálnímu podílu určenému v odst. 2 druhém pododstavci.

4. Není-li počet zaměstnanců daného podniku uveden v konsolidované účetní závěrce, provede se jeho výpočet poměrnou agregací údajů za jeho partnerské podniky a přičtením údajů za podniky, se kterými je daný podnik propojen.

Příloha II

Opatření, na něž se vztahuje nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, a opatření, která mají být oznámena podle pokynů pro pozemní a multimodální dopravu

Primární cíl	Nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy		Pokyny pro pozemní a multimodální dopravu	
	Opatření	Povolená intenzita	Opatření	Povolená intenzita
Provozní podpora na snížení externích nákladů na dopravu	Režimy podpory	50 % <i>způsobilých nákladů</i> [60] % <i>způsobilých nákladů na podporu poskytovanou na kombinovanou dopravu</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy Režimy podpory, které nepoužívají příručku Komise	75 % <i>způsobilých nákladů</i>
Podpora na zavedení nových komerčních spojů	Režimy podpory Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt < 15 milionů EUR	80 % <i>způsobilých nákladů v prvním roce provozu, 70 % ve druhém roce, 60 % ve třetím roce, 50 % ve čtvrtém roce a 40 % v pátém roce</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt ≥ 15 milionů EUR	80 % <i>způsobilých nákladů v prvním roce provozu, 70 % ve druhém roce, 60 % ve třetím roce, 50 % ve čtvrtém roce a 40 % v pátém roce</i>
Investiční podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení pro unimodální nebo multimodální železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu	Režimy podpory Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt < 20 milionů EUR Podpora <i>ad hoc</i> na terminály pro udržitelnou multimodální nákladní dopravu < 10 milionů EUR	50 % <i>způsobilých nákladů, pokud je podpora < 3 miliony EUR na projekt</i> 50 % <i>způsobilých nákladů, avšak v rámci limitu rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem investice za dobu její životnosti a konečnou hodnotou,</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Podpora <i>ad hoc</i> na terminály pro udržitelnou multimodální nákladní dopravu ≥ 10 milionů EUR Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt ≥ 20 milionů EUR Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových	Nákladová mezera omezena na 100 % <i>způsobilých nákladů</i> Žádná prahová hodnota, pokud je podpora <i>ad hoc</i> poskytnuta na základě soutěžního nabídkového řízení

		pokud je podpora \geq 3 miliony EUR na projekt	výjimkách v odvětví dopravy	
Investiční podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu soukromých vleček	Režimy podpory Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt < 2 milionů EUR	50 % způsobilých nákladů, pokud je podpora < 500 000 EUR na projekt 50 % způsobilých nákladů, avšak v rámci limitu rozdílu mezi způsobilými náklady a provozním ziskem investice za dobu její životnosti a konečnou hodnotou, pokud podpora \geq 500 000 EUR na projekt	Podpora <i>ad hoc</i> Výše jednotlivé podpory poskytnuté v rámci režimu na projekt \geq 2 milionů EUR Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	Nákladová mezera omezena na 100 % způsobilých nákladů
Investiční podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu	Režimy podpory	Nominální výše podkladové půjčky \leq způsobilé náklady. Krytí zárukou \leq 80 % podkladové půjčky	Podpora <i>ad hoc</i> Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	Nominální výše podkladové půjčky \leq způsobilé náklady. Krytí zárukou \leq 90 % podkladové půjčky
Investiční podpora na pořízení ILU a jeřábů na palubách plavidel	Režimy podpory	30 % způsobilých nákladů (u ILU) 20 % způsobilých nákladů (u jeřábů na palubách plavidel)	Nepoužije se	
Investiční podpora na interoperabilitu	Režimy podpory	50 % způsobilých nákladů	Podpora <i>ad hoc</i> Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno	50 % způsobilých nákladů

		80 % <i>způsobilých nákladů (u ERTMS a DAC)</i>	podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, nebo pro investice, které nejsou uvedeny na seznamu, na něž se vztahuje nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	80 % <i>způsobilých nákladů (u ERTMS a DAC)</i> <i>Nákladová mezera omezena na 100 % způsobilých nákladů</i>
Investiční podpora na technické přizpůsobení a modernizaci vozidel a zařízení pro udržitelnou multimodální dopravu	Režimy podpory	20 % <i>způsobilých nákladů</i>	Podpora <i>ad hoc</i> Režimy podpory s intenzitou vyšší, než je povoleno podle nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy, nebo pro investice, které nejsou uvedeny na seznamu, na něž se vztahuje nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy	20 % <i>způsobilých nákladů</i> <i>Nákladová mezera omezena na 100 % způsobilých nákladů</i>

Příloha III

INFORMACE O STÁTNÍ PODPOŘE VYŇATÉ ZA PODMÍNEK TOHOTO NAŘÍZENÍ

ČÁST I – Údaje poskytované prostřednictvím systému Komise pro elektronické oznamování podle článku 19

Číslo podpory	(vyplní Komise)	
Členský stát	
Referenční číslo členského státu	
Region	Název regionu (ú) (NUTS ⁽¹⁾)	Status pro účely regionální podpory ⁽²⁾
Orgán poskytující podporu	Název Poštovní adresa Adresa internetových stránek
Název opatření podpory	
Vnitrostátní právní základ (odkaz na příslušné vnitrostátní úřední vyhlášení)	
Odkaz na internetovou stránku, kde je zveřejněno úplné znění opatření podpory	
Druh opatření	<input type="checkbox"/> Režim <input type="checkbox"/> Podpora <i>ad hoc</i>	Jméno/název příjemce a skupiny ⁽³⁾ , do níž příjemce náleží
Změna stávajícího režimu podpory nebo podpory <i>ad hoc</i>	<input type="checkbox"/> Prodloužení <input type="checkbox"/> Změna	Číslo podpory přidělené Komisí
Doba trvání ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Režim	dd/mm/rrrr až dd/mm/rrrr
Datum poskytnutí podpory ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Podpora <i>ad hoc</i>	dd/mm/rrrr
Dotčená hospodářská odvětví	<input type="checkbox"/> Všechna hospodářská odvětví způsobilá k získání podpory <input type="checkbox"/> Podpora omezená na určitá odvětví: odvětví podle klasifikace NACE specifikujte na úrovni skupiny ⁽⁶⁾

Kategorie příjemce	<input type="checkbox"/> Malý nebo střední podnik		
	<input type="checkbox"/> Velké podniky		
Rozpočet	Celkový roční rozpočet plánovaný v rámci režimu ⁽⁷⁾	Národní měna (celková výše)	
	Celková výše podpory <i>ad hoc</i> poskytnuté podniku ⁽⁸⁾	Národní měna (celková výše)	
	<input type="checkbox"/> V rámci záruk ⁽⁹⁾	Národní měna (celková výše)	
Nástroj podpory	<input type="checkbox"/> Dotace / subvence úrokových sazeb		
	<input type="checkbox"/> Půjčka / vratné zálohy		
	<input type="checkbox"/> Záruka (uveďte odkaz na případné rozhodnutí Komise ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnění nebo osvobození od daně		
	<input type="checkbox"/> Poskytnutí rizikového financování		
	<input type="checkbox"/> Ostatní (upřesněte) Uveďte, které z níže uvedených obecných kategorií odpovídá nejlépe, pokud jde o účinek/funkci: <input type="checkbox"/> Dotace <input type="checkbox"/> Půjčka <input type="checkbox"/> Záruka <input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnění <input type="checkbox"/> Poskytnutí rizikového financování		
<input type="checkbox"/> V případě spolufinancování z fondu (ů) EU	Název fondu (ů) EU:	Výše finančních prostředků (v členění na jednotlivé fondy EU)	Národní měna (celková výše)

⁽¹⁾ NUTS – klasifikace územních statistických jednotek. Region je obvykle vymezen na úrovni 2.
⁽²⁾ Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU (status „A“), čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU (status „C“), nepodporované oblasti, tj. oblasti, které nejsou způsobilé pro regionální podporu (status „N“).
⁽³⁾ Pro účely pravidel hospodářské soutěže stanovených ve Smlouvě a pro účely tohoto nařízení se podnikem rozumí jakýkoli subjekt, který vykonává hospodářskou činnost, bez ohledu na jeho právní postavení a způsob jeho financování. Soudní dvůr rozhodl, že by se subjekty, které jsou (z právního nebo faktického hlediska) ovládány týmem subjektů, měly považovat za jeden podnik.
⁽⁴⁾ Doba, po kterou se poskytovatel podpory může k poskytnutí podpory zavázat.
⁽⁵⁾ Určeno podle čl. 2 bodu 27 nařízení.
⁽⁶⁾ NACE Revize 2 – statistická klasifikace ekonomických činností v Evropském společenství. Odvětví je obvykle vymezeno na úrovni skupiny.
⁽⁷⁾ V případě režimu podpory: uveďte celkovou roční částku rozpočtových prostředků plánovaných v rámci režimu nebo odhadovanou daňovou ztrátu za rok pro všechny nástroje podpory obsažené v režimu.
⁽⁸⁾ V případě poskytnutí podpory *ad hoc*: uveďte celkovou výši podpory / daňové ztráty.
⁽⁹⁾ V případě záruk uveďte (maximální) výši půjček krytých zárukou.
⁽¹⁰⁾ Případný odkaz na rozhodnutí Komise, kterým se schvaluje metodika výpočtu hrubého grantového ekvivalentu podle čl. 5 odst. 2 písm. c) nařízení.

ČÁST II – Údaje poskytované prostřednictvím systému Komise pro elektronické oznamování podle článku 19

Uveďte, podle kterého ustanovení nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy se opatření podpory provádí.

Primární cíl	Maximální intenzita podpory v % způsobilých nákladů	Celkový rozpočet

Režim provozní podpory na snížení externích nákladů (článek 10)	... %	... národní měna (na režim za rok)
Režim provozní podpory na zavedení nových komerčních spojů (článek 11)	... %	... národní měna
Režim investiční podpory na zařízení (článek 12)	... %	... národní měna
Investiční podpora <i>ad hoc</i> na terminály pro udržitelnou multimodální nákladní dopravu (článek 12)	... %	... národní měna (na projekt)
Režim investiční podpory na soukromé vlečky (článek 13)	... %	... národní měna
Režim investiční podpory na pořízení vozidel pro železniční a vnitrozemskou vodní dopravu (článek 14)	... %	... národní měna
Režim investiční podpory na pořízení ILU a jeřábů na palubách plavidel (článek 15)	... %	... národní měna
Režim investiční podpory na interoperabilitu (článek 16)	... %	... národní měna
Režim investiční podpory na technické přizpůsobení a modernizaci (článek 17)	... %	... národní měna

Příloha IV

Ustanovení o zveřejňování informací podle článku 9

Pro účely zveřejňování informací podle článku 7 jsou členské státy povinny zřídit souhrnné internetové stránky věnované státní podpoře tak, aby byl k těmto informacím umožněn snadný přístup. Informace budou zveřejněny v tabulkovém formátu umožňujícím vyhledávání, výpisy a snadné zveřejnění údajů na internetu, například ve formátu CSV nebo XML. Přístup k těmto internetovým stránkám musí být umožněn všem zájemcům bez omezení. Pro přístup k internetovým stránkám se nevyžaduje předchozí registrace uživatele.

Zveřejňují se tyto informace o každém poskytnutí jednotlivé podpory, jak vyplývá z čl. 9 odst. 1 písm. c):

- a) jméno/název příjemce;
- b) identifikační kód příjemce;
- c) kategorie podniku (malý a střední podnik / velký podnik) v době poskytnutí podpory;
- d) region, v němž příjemce sídlí, na úrovni NUTS II³³;
- e) odvětví činnosti na úrovni skupiny NACE³⁴;
- f) prvek podpory, vyjádřený v plné výši v národní měně³⁵;
- g) nástroj podpory³⁶ (dotace/subvence úrokových sazeb, půjčka / vratné zálohy / vratná dotace, záruka, daňové zvýhodnění nebo osvobození od daně, poskytnutí rizikového financování, jiný nástroj (upřesněte));
- h) datum poskytnutí podpory;
- i) cíl podpory;
- j) orgán poskytující podporu;
- k) odkaz na opatření podpory³⁷.

³³ NUTS – klasifikace územních statistických jednotek. Region je obvykle vymezen na úrovni 2.

³⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1893/2006 ze dne 20. prosince 2006, kterým se zavádí statistická klasifikace ekonomických činností NACE Revize 2 a kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3037/90 a některá nařízení ES o specifických statistických oblastech (Úř. věst. L 393, 30.12.2006, s. 1).

³⁵ V případě provozní podpory roční výše podpory na příjemce. U investiční podpory výše investice. U opatření podle článku 12 hrubý grantový ekvivalent.

³⁶ Je-li podpora poskytnuta z více nástrojů, uvede se výše podpory v členění podle jednotlivých nástrojů.

³⁷ Poskytnutý Komisí v systému pro elektronické oznamování podle článku 11 tohoto nařízení.