



2026/562

30.3.2026

**NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2026/562**

**zo 16. marca 2026,**

**ktorým sa určité kategórie pomoci v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy vyhlasujú za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 93, 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie**

**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

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

so zreteľom na nariadenie Rady (EÚ) 2022/2586 z 19. decembra 2022 o uplatňovaní článkov 93, 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie štátnej pomoci v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy <sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 1,

po uverejnení návrhu tohto nariadenia v súlade s článkom 4 nariadenia (EÚ) 2022/2586,

po konzultácii s Poradným výborom pre štátnu pomoc,

keďže:

- (1) Štátne financovanie, ktoré spĺňa kritériá článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“), predstavuje štátnu pomoc a podľa článku 108 ods. 3 zmluvy sa musí Komisii notifikovať. V súlade s článkom 109 zmluvy však Rada môže určiť kategórie pomoci, ktoré sú od tejto notifikačnej povinnosti oslobodené. V súlade s článkom 108 ods. 4 zmluvy Komisia môže prijať nariadenia týkajúce sa týchto kategórií štátnej pomoci.
- (2) Nariadením (EÚ) 2022/2586 sa Komisia splnomocňuje vyhlásiť, že pomoc na koordináciu dopravy podľa článku 93 zmluvy môže byť za určitých podmienok oslobodená od notifikačnej povinnosti.
- (3) Pomoc pre pozemnú dopravu sa považuje za zlučiteľnú so zmluvou, ak spĺňa potreby koordinácie dopravy alebo ak predstavuje „náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou“ v súlade s článkom 93 zmluvy.
- (4) Na dosiahnutie cieľa Únie v oblasti klimatickej neutrality, ktorý je stanovený v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 <sup>(2)</sup>, je potrebná zásadná zelená a digitálna transformácia dopravy v Únii. V rámci stratégie Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z roku 2020 <sup>(3)</sup> vyzvala Únia členské štáty, aby prijali opatrenia na zvýšenie udržateľnosti všetkých druhov dopravy a aby podporili prechod na udržateľnejšie druhy dopravy.
- (5) V článku 11 zmluvy sa zdôrazňuje záväzok Únie chrániť životné prostredie a udržateľnosť, pričom sa zdôrazňuje začlenenie environmentálnych požiadaviek do vymedzenia a vykonávania jej politík a činností.

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

<sup>(2)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final].

- (6) Na základe skúseností Komisie s uplatňovaním článku 93 zmluvy sa vychádza z toho, že určité kategórie štátnej pomoci, ktoré zodpovedajú potrebám koordinácie dopravy, nevedú k výraznému narušeniu hospodárskej súťaže a obchodu medzi členskými štátmi, ak spĺňajú určité jasné kritériá zlučiteľnosti stanovené na základe rozsiahlej rozhodovacej praxe.
- (7) Toto nariadenie sa vzťahuje na prevádzkové a investičné opatrenia štátnej pomoci poskytované v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy.
- (8) Pomoc, ktorá spĺňa všetky podmienky stanovené v tomto nariadení, t. j. všeobecné, ako aj osobitné podmienky týkajúce sa príslušných kategórií pomoci, by mala byť oslobodená od notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ods. 3 zmluvy.
- (9) Na štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy, ktorá nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, sa notifikačná povinnosť stanovená v článku 108 ods. 3 zmluvy naďalej vzťahuje. Týmto nariadením nie je dotknutá možnosť členských štátov notifikovať pomoc, ktorej ciele zodpovedajú cieľom, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.
- (10) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať len na pomoc, ktorá zodpovedá potrebám koordinácie dopravy. Naopak, pomoc určená na náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou v odvetviach pozemnej dopravy by sa mala naďalej riadiť nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007<sup>(4)</sup>, alebo ak nespĺňa podmienky stanovené v uvedenom nariadení, mala by sa notifikovať Komisii. Podniky poskytujúce dopravné služby, ktoré získali zmluvu o službách vo verejnom záujme, by mali mať možnosť využívať pomoc poskytnutú podľa tohto nariadenia za predpokladu, že sa dodrží najmä článok 8 tohto nariadenia a zabráni sa nadmernej náhrade.
- (11) Toto nariadenie by malo umožniť väčšie zjednodušenie v súlade s cieľmi Komisie<sup>(5)</sup> a malo by zvýšiť transparentnosť, ako aj účinné hodnotenie a kontroly dodržiavania pravidiel štátnej pomoci na vnútroštátnej úrovni aj na úrovni EÚ, pričom by malo zachovať inštitucionálne právomoci Komisie a členských štátov. To je v súlade s oznámením Komisie o modernizácii štátnej pomoci EÚ<sup>(6)</sup> a s výsledkom kontroly vhodnosti uskutočnenej Komisiou v roku 2020<sup>(7)</sup>, podľa ktorého je potrebné znížiť administratívne zaťaženie a zabezpečiť efektívnosť verejných výdavkov.
- (12) Všeobecné podmienky uplatňovania tohto nariadenia sú stanovené na základe súboru spoločných zásad, ktorými sa zabezpečuje, že pomoc: i) slúži na účely koordinácie dopravy; ii) má jasný stimulačný účinok; iii) je potrebná, vhodná a primeraná; iv) poskytuje sa úplne transparentne a podlieha kontrolnému mechanizmu a pravidelnému hodnoteniu a v) neovplyvňuje hospodársku súťaž a obchod v rozsahu, ktorý by ohrozoval všeobecné záujmy Únie.
- (13) Aby sa zabezpečilo, že pomoc je potrebná a má stimulačný účinok na ďalší rozvoj činností alebo projektov, toto nariadenie by sa nemalo uplatňovať na pomoc určenú na činnosti ani na projekty, do ktorých by sa príjemca v každom prípade zapojil aj bez poskytnutia pomoci. Podľa tohto nariadenia by pomoc mala byť oslobodená od notifikačnej povinnosti iba vtedy, keď sa podporovaný projekt alebo podporovaná činnosť začnú realizovať až po tom, ako príjemca predložil písomnú žiadosť o poskytnutie pomoci. Kúpa pozemku a prípravné práce, ako sú získanie povolení a realizácia štúdií uskutočniteľnosti, sa nepovažujú za začiatok prác na podporovanom projekte.

<sup>(4)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

<sup>(5)</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Jednoduchšia a rýchlejšia Európa: oznámenie o vykonávaní a zjednodušení [COM(2025) 47 final].

<sup>(6)</sup> Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Modernizácia štátnej pomoci EÚ“ [COM(2012) 209 final].

<sup>(7)</sup> Pracovný dokument útvarov Komisie z 30. októbra 2020 – Kontrola vhodnosti balíka modernizácie štátnej pomoci z roku 2012, usmernení pre železnice a poistenia krátkodobých vývozných úverov [SWD(2020) 257 final].

- (14) V prípade akejkoľvek investičnej pomoci *ad hoc*, na ktorú sa vzťahuje toto nariadenie, poskytnutej príjemcovi, ktorý je veľkým podnikom, by členský štát mal popri splnení podmienok súvisiacich so stimulačným účinkom a uplatňovaných na príjemcov, ktorí sú malými a strednými podnikmi (MSP), zabezpečiť aj to, aby príjemca zanalyzoval, nakoľko je podporovaná investícia životaschopná s pomocou a bez pomoci a preukázal to v internej dokumentácii. V takýchto prípadoch by mal členský štát overiť, či táto dokumentácia potvrdzuje, že výsledkom pomoci bude podstatný nárast rozsahu investície, na ktorú je pomoc určená, podstatné zvýšenie celkovej sumy vynaloženej príjemcom na túto investíciu alebo významné urýchlenie dokončenia investície.
- (15) Na automatické schémy pomoci vo forme daňového zvýhodnenia by sa mali vzťahovať osobitné podmienky týkajúce sa stimulačného účinku, keďže pomoc poskytnutá na základe týchto schém pomoci sa poskytuje automaticky. Uvedená osobitná podmienka znamená, že týmito schémami pomoci by sa mali podporovať len projekty alebo činnosti, na ktorých sa začne pracovať po nadobudnutí účinnosti týchto schém. Táto podmienka by sa však nemala uplatňovať v prípade následných schém pomoci, ak sa na danú činnosť vzťahovali už predchádzajúce schémy vo forme daňového zvýhodnenia. Rozhodujúcim momentom, ktorý treba zväžiť pri posudzovaní stimulačného účinku následných schém pomoci, je okamih, keď sa po prvýkrát stanovilo daňové opatrenie v pôvodnej schéme.
- (16) Prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu, ktorá spĺňa podmienky tohto nariadenia, by sa mala považovať za pomoc so stimulačným účinkom, ak sa pomoc prenesie na používateľov, a tým sa zvýši dopyt po udržateľných dopravných službách a po prechode na iné druhy dopravy. Cieľom publicity je zvýšiť povedomie o opatreniach, ktoré sú k dispozícii na zníženie rozdielu v konkurencieschopnosti medzi udržateľnými druhmi pozemnej dopravy a výlučne cestnou dopravou alebo inými konkurenčnými menej udržateľnými druhmi dopravy. Publicita má teda zabezpečiť, aby sa pomoc premietla do ceny, ktorú majú používatelia zaplatiť.
- (17) Na účely transparentnosti, rovnakého zaobchádzania a účinného monitorovania by sa toto nariadenie malo uplatňovať len na pomoc, pri ktorej možno *ex ante* presne vypočítať ekvivalent hrubého grantu bez potreby vykonať posúdenie rizika (ďalej len „transparentná pomoc“). Pre určité nástroje pomoci, ako sú úvery, záruky, daňové opatrenia, a najmä vratné preddavky, by malo byť v tomto nariadení vymedzené, za akých podmienok ich možno považovať za transparentné. Pomoc v podobe záruk by sa mala považovať za transparentnú, ak sa ekvivalent hrubého grantu vypočítal na základe prémie podľa pravidla bezpečného prístavu stanovených pre príslušný druh podniku. Táto záruka by sa mala zároveň považovať za transparentnú, ak metodika použitá na výpočet intenzity pomoci štátnej záruky bola v súlade s oznámením Komisie o uplatňovaní článkov 107 a 108 zmluvy na štátnu pomoc vo forme záruk Komisii notifikovaná a tá ju schválila, a to ešte pred vykonaním daného opatrenia<sup>(8)</sup>. Na účely tohto nariadenia by sa pomoc, pri ktorej sa na presný výpočet ekvivalentu hrubého grantu pomoci *ex ante* používa komplexné ekonomické posúdenie (ako je pomoc vo forme kapitálových injekcií a kvázi kapitálových injekcií), nemala považovať za transparentnú pomoc, okrem prípadov, keď sa ekvivalent hrubého grantu takej pomoci považuje za nominálnu sumu takýchto investícií.
- (18) S cieľom zabezpečiť, aby bola pomoc primeraná a obmedzená na nevyhnutnú výšku, by sa mali stanoviť maximálne výšky pomoci vyjadrené intenzitou pomoci v pomere k súboru oprávnených nákladov. Na základe skúseností Komisie by sa intenzita pomoci mala stanoviť na úrovni, ktorou sa minimalizujú narušenia hospodárskej súťaže a obchodu spôsobené podporovanou činnosťou a súčasne sa vhodne riešia zlyhania trhu alebo iné prekážky koordinácie dopravy.
- (19) Do výpočtu intenzity pomoci by sa mali zahrnúť iba oprávnené náklady. Určenie oprávnených nákladov by malo byť podložené zrozumiteľnými, konkrétnymi a aktuálnymi písomnými dôkazmi. Pomoc, ktorá presahuje príslušnú intenzitu pomoci, by nemala byť oslobodená od notifikačnej povinnosti. Všetky sumy použité pri výpočte by sa mali uvádzať pred zrážkou dane alebo iných poplatkov. Pomoc splatná v niekoľkých splátkach by sa mala diskontovať na jej hodnotu v čase jej poskytnutia. Oprávnené náklady by takisto mali byť diskontované na ich hodnotu v danom čase.

<sup>(8)</sup> Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10.

- (20) Komisia by mala zabezpečiť, aby povolená pomoc neovplyvňovala hospodársku súťaž a obchod v rozsahu, ktorý by ohrozoval všeobecné záujmy Únie. Preto by mala byť vyňatá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia pomoc poskytnutá príjemcovi, ktorému bol vystavený príkaz na vymáhanie na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie o vyhlásení pomoci za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom.
- (21) Z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia by sa mala vylúčiť pomoc podnikom v ťažkostiach. Taká pomoc by sa mala posúdiť na základe usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach<sup>(9)</sup>
- (22) Týmto nariadením sa konsolidujú rozsiahle skúsenosti, ktoré Komisia získala pri posudzovaní prevádzkovej pomoci určenej na zníženie externých nákladov na dopravu. Takáto pomoc by sa mala vyčísliť na základe externých nákladov, ktorým možno predísť prijatím udržateľnejšieho dopravného riešenia namiesto konkurenčných komerčne životaschopných druhov dopravy, ako je výlučne cestná doprava. Pomoc môže mať formu zníženia poplatkov, ktoré prevádzkovatelia dopravy platia za používanie infraštruktúry. Toto nariadenie by sa malo vzťahovať na prevádzkovú pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu len vtedy, keď sú narušenia hospodárskej súťaže a obchodu obmedzené a podliehajú presne vymedzeným podmienkam. To platí v prípade, že sa ušetrené externé náklady vypočítavajú v súlade s pravidlami a metodikou stanovenými v Príručke Komisie o externých nákladoch na dopravu<sup>(10)</sup>, že intenzita pomoci zostáva pod určitými stropmi a že pomoc sa poskytuje len na skutočne poskytnuté udržateľné služby pozemnej dopravy. Tým sa zabezpečí, že pomoc je prísne obmedzená na kompenzáciu externých nákladov spojených s používaním udržateľnejšieho druhu dopravy.
- (23) Toto nariadenie by sa okrem toho malo vzťahovať na prevádzkovú pomoc na podporu prevádzkovateľov dopravy alebo organizátorov dopravy pri zavádzaní nových komerčných spojení železničnej nákladnej dopravy alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy, len ak sú narušenia hospodárskej súťaže a obchodu obmedzené a podliehajú presne vymedzeným podmienkam. To platí v prípade, že sa výška pomoci vypočíta podľa prevádzkových strát, ktoré vznikli príjemcovi počas prvých piatich rokov prevádzky nového komerčného spojenia nákladnej dopravy, a že intenzita pomoci zostáva pod určitou prahovou hodnotou.
- (24) Investícia do servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy, zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy a do súkromných vlečiek v celej Únii má zásadný význam pre zabezpečenie prepojenia, udržateľného fungovania hospodárstva a súdržnosti medzi členskými štátmi. Takýmito investíciami sa podporujú priority stratégie Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z roku 2020<sup>(11)</sup>, v ktorej sa uprednostňuje rozvoj zariadení multimodálnej dopravy. Toto nariadenie by sa malo vzťahovať na investičnú pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy, zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy a súkromných vlečiek. Toto nariadenie by sa nemalo uplatňovať na pomoc na prístavnú infraštruktúru (prístaviská, móla atď.) ani na pomoc na prístupovú infraštruktúru prístavov, ktorá je oprávnená na pomoc podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014<sup>(12)</sup>. Toto nariadenie by sa však malo uplatňovať na pomoc na prístavnú superštruktúru (zariadenia na povrchu, napríklad na účely skladovania, servisné zariadenia, ako sú sklady, ako aj vybavenie používané na prevádzku zariadení), pokiaľ je predmetná superštruktúra umiestnená v zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy alebo v zariadení multimodálnej dopravy so železničným alebo vnútrozemským vodným spojením. Pri tomto druhu pomoci by sa malo znížiť administratívne zaťaženie spôsobené notifikáciou jednoduchých opatrení štátnej pomoci, čo Komisii takisto umožní zamerať sa na prípady, ktoré môžu najviac narušovať hospodársku súťaž. Podmienky oslobodenia investičnej pomoci pre servisné zariadenia železničnej dopravy, zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy, zariadenia multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy a súkromné vlečky od notifikačnej povinnosti by mali obmedziť narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, ktoré by ohrozovali rovnaké podmienky na vnútornom trhu. Narušenia obchodu a hospodárskej súťaže sú obmedzené najmä zabezpečením primeranosti pomoci.

<sup>(9)</sup> Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1.

<sup>(10)</sup> Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. a i., *Handbook on the external costs of transport* (Príručka o externých nákladoch na dopravu) – verzia 2019 – 1.1, Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

<sup>(11)</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom *Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti*, [COM(2020) 789 final].

<sup>(12)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

- (25) Toto nariadenie by sa malo vzťahovať na investičnú pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a určitých kategórií vybavenia, ktoré má zásadný význam pre udržateľnú multimodálnu dopravu (t. j. intermodálne nákladové jednotky a žeriavy na palubách plavidiel), len vtedy, keď sú narušenia hospodárskej súťaže a obchodu obmedzené. Pokiaľ ide o nákup určitých typov vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu, je to tak v prípade schém pomoci, ktoré zahŕňajú žeriavy na palubách plavidiel a časť nákladov na intermodálne nákladové jednotky a ktorých intenzita pomoci neprekračuje presne stanovené stropy. Pokiaľ ide o nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, je to tak v prípade, že má pomoc formu záruky pre kupujúceho vozidla za presne vymedzených podmienok. V odvetví železničnej dopravy majú MSP a noví účastníci ťažkosti s obnovou alebo rozširovaním vozového parku z dôvodu vysokých investičných nákladov na nákup železničných kolajových vozidiel a z dôvodu ťažkostí s prístupom k financovaniu. Malé podniky so strednou trhovou kapitalizáciou čelia podobným výzvam. V odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy tvoria väčšinu prevádzkovateľov MSP alebo v najlepšom prípade malé podniky so strednou trhovou kapitalizáciou. To im sťažuje obnovu alebo zväčšenie flotily z dôvodu ťažkostí s prístupom k trhovému financovaniu. Investičná pomoc vo forme záruk pre nových účastníkov v odvetví železničnej dopravy, pre MSP a malé podniky so strednou trhovou kapitalizáciou v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy preto podporuje udržateľnú dopravu bez neprimeraného narušenia hospodárskej súťaže a obchodu.
- (26) V súlade s dopravnou a digitálnou politikou Únie treba vyvinúť ďalšie úsilie, aby sa umožnila komunikácia medzi rôznymi dopravnými informačnými systémami, ako aj koordinácia dopravných sietí a cezhraničná hospodárska súťaž, a aby sa zlepšila bezpečnosť dopravy v Únii. Je to potrebné z dôvodu rozdielnych noriem dopravných sietí, nedostatočnej technickej harmonizácie, nekompatibilných nástrojov a systémov na zber údajov a obáv týkajúcich sa spoločného využívania údajov a dátovej suverenity. Okrem toho skúsenosti s vyhodnotením opatrení na podporu interoperability oznámených podľa usmernení o štátnej pomoci železničným podnikom z roku 2008 <sup>(13)</sup> ukázali, že akútne zlyhania trhu existujú z dôvodu zlyhania koordinácie a tzv. nevýhody prvého hráča, keď výhody spojené so zavedením konkrétnej technológie alebo normy presahujú komerčný záujem prevádzkovateľov dopravy.
- (27) Platí to napríklad v prípade systémov riadenia vlakov a dopravy, ako je Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS). ERTMS je jednotný európsky systém kontroly signalizácie a rýchlosti, ktorý zabezpečuje interoperabilitu vnútroštátnych železničných systémov, znižuje náklady na nákup a údržbu signalizačných systémov a zvyšuje rýchlosť vlakov, kapacitu infraštruktúry a úroveň bezpečnosti železničnej dopravy. Systém ERTMS pozostáva z Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS), t. j. systému signalizácie na stanovišti rušňovodiča, ktorý zahŕňa vlakový zabezpečovač, železničný mobilný rádiový systém (RMR) a automatická prevádzka vlakov (ATO). Systém RMR, ktorý sa v súčasnosti používa na železničnú prevádzku, konkrétne globálny systém mobilných komunikácií pre železnice (GSM-R), vychádza zo špecifikácií finalizovaných pred 20 rokmi. Z dôvodu technologického zastarania je nepravdepodobné, že priemyselná podpora GSM-R bude zabezpečená aj po roku 2031. Vzhľadom na to, že pomoc na interoperabilitu má len obmedzené negatívne účinky na hospodársku súťaž a obchod a vzhľadom na získané skúsenosti by sa toto nariadenie malo na takúto pomoc vzťahovať, a to za presne vymedzených podmienok.
- (28) Na podporu konkurencieschopnosti železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy je takisto potrebné presadzovať technické prispôbenie a modernizáciu v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy. Pomoc na takéto investície by mala podliehať podmienkam obmedzujúcim narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, ktoré by ohrozili rovnaké podmienky na vnútornom trhu. Podmienky na oslobodenie takejto pomoci od notificačnej povinnosti by mali zabezpečovať najmä nevyhnutnosť a primeranosť pomoci a mali by zahŕňať záruky týkajúce sa druhu pomoci a oprávnených nákladov.
- (29) Pomoc podnikom na prispôbenie sa budúcim normám Únie by mohla viesť k skoršiemu dosiahnutiu vysokej úrovne harmonizácie a štandardizácie. Pomoc by nemala byť oslobodená od notificačnej povinnosti v prípade, že investície zabezpečia podnikom súlad s normami Únie, ktoré už boli prijaté. Ak však príslušná norma Únie už bola prijatá, ale ešte nenadobudla účinnosť, môže mať pomoc stimulačný účinok, ak motivuje k uskutočneniu a dokončeniu investície aspoň 12 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti normy, pokiaľ sa norma neuplatňuje so spätnou účinnosťou. S cieľom neodradiť členské štáty od stanovenia záväzných vnútroštátnych noriem, ktoré sú prísnejšie alebo ambicióznejšie ako zodpovedajúce normy Únie, môžu mať opatrenia pomoci stimulačný účinok bez ohľadu na existenciu takýchto vnútroštátnych noriem. To isté platí o pomoci poskytnutej v prípade, že existujú záväzné vnútroštátne normy, ktoré boli prijaté vzhľadom na neexistenciu noriem Únie.

<sup>(13)</sup> Oznámenie Komisie s názvom Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13).

- (30) Z dôvodu vyššieho rizika neprimeraných narušení hospodárskej súťaže a obchodu by Komisia mala pri notifikácii posúdiť určité kategórie pomoci týkajúce sa vysokých súm pomoci poskytnutej na jeden projekt. Každá poskytnutá pomoc presahujúca určité stropy by preto mala naďalej podliehať notifikačnej povinnosti stanovenej v článku 108 ods. 3 zmluvy. Malo by sa zabezpečiť, aby sa tieto stropy neobchádzali umelým rozdeľovaním projektov do niekoľkých projektov s podobnými charakteristikami, cieľmi alebo príjemcami.
- (31) Keďže veľké schémy pomoci majú potenciálne väčší vplyv na obchod a hospodársku súťaž, mali by schémy pomoci, ktorých rozpočet v ktoromkoľvek konkrétnom roku alebo celkovo presahuje určitú prahovú hodnotu odvodenú od absolútnej hodnoty, v zásade podliehať hodnoteniu štátnej pomoci. Cieľom hodnotenia by malo byť overiť: i) či boli potvrdené predpoklady a podmienky, z ktorých vychádza zlučiteľnosť schémy, a ii) účinnosť opatrenia pomoci s ohľadom na jeho všeobecné a špecifické ciele. V hodnotení by sa mal uviesť aj vplyv schémy na hospodársku súťaž a obchod. V záujme zabezpečenia rovnakého zaobchádzania by sa hodnotenie štátnej pomoci malo vykonávať na základe plánu hodnotenia schváleného Komisiou. Hoci takýto plán by sa mal zvyčajne vypracovať pri navrhovaní schémy a mal by byť schválený včas, aby schéma mohla nadobudnúť účinnosť, nemusí to byť možné vo všetkých prípadoch. S cieľom neodďaľovať nadobudnutie účinnosti schém pomoci by sa preto toto nariadenie malo uplatňovať na takéto schémy počas počiatočného obdobia najviac šiestich mesiacov. Komisia by mala mať možnosť toto obdobie po schválení plánu hodnotenia predĺžiť. Na tento účel by sa mal plán hodnotenia notifikovať Komisii do 20 pracovných dní od nadobudnutia účinnosti schémy. Zároveň by Komisia mala mať výnimočne možnosť rozhodnúť, že vzhľadom na špecifické charakteristiky daného prípadu hodnotenie nie je nutné.
- (32) Členské štáty by mali mať povinnosť poskytnúť Komisii všetky informácie, ktoré potrebuje na posúdenie plánu hodnotenia. Komisia by mala mať v prípade potreby takisto možnosť bez zbytočného odkladu požiadať o ďalšie informácie. Zmeny schém, ktoré sú predmetom hodnotenia, okrem úprav, ktoré nemôžu ovplyvniť zlučiteľnosť schémy pomoci v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia alebo nemôžu významne ovplyvniť obsah schváleného plánu hodnotenia, by sa mali vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Zmeny, ako sú výlučne formálne úpravy alebo administratívne úpravy vrátane zmien vykonaných v rámci opatrení spolufinancovaných Úniou, by sa v zásade nemali považovať za zmeny, ktoré významne ovplyvňujú obsah schváleného plánu hodnotenia.
- (33) S cieľom určiť, či sú dodržané stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť a maximálne intenzity pomoci stanovené v tomto nariadení, by sa mala vziať do úvahy celková výška opatrení pomoci poskytnutej na podporovanú činnosť alebo projekt. V tomto nariadení by sa mali stanoviť okolnosti, za akých sa môžu kumulovať rôzne kategórie pomoci. Pomoc oslobodenú od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia by malo byť možné kumulovať s akoukoľvek inou zlučiteľnou pomocou oslobodenou od notifikačnej povinnosti podľa iných predpisov alebo s akoukoľvek inou pomocou schválenou Komisiou, ak sa takéto opatrenia týkajú rozdielnych identifikovateľných oprávnených nákladov. Ak sa rozdielne zdroje pomoci týkajú tých istých – čiastočne alebo úplne sa prekrývajúcich – identifikovateľných oprávnených nákladov, kumulácia by mala byť povolená do výšky maximálnej intenzity pomoci alebo do výšky pomoci uplatniteľnej na takúto pomoc podľa tohto nariadenia. V tomto nariadení by sa mali takisto stanoviť osobitné pravidlá kumulácie opatrení pomoci s identifikovateľnými oprávnenými nákladmi a bez identifikovateľných oprávnených nákladov a pravidlá kumulácie s pomocou *de minimis*. Pomoc *de minimis* sa často neposkytuje na osobitné identifikovateľné oprávnené náklady ani ju k týmto nákladom nemožno priradiť. V takých prípadoch by malo byť možné voľne kumulovať pomoc *de minimis* so štátnou pomocou oslobodenou od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia. Keď sa však pomoc *de minimis* poskytuje na tie isté identifikovateľné oprávnené náklady ako štátna pomoc oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia, kumulácia by sa mala povoliť len do výšky maximálnej intenzity pomoci uvedenej v kapitole II tohto nariadenia.
- (34) Financovanie, ktoré centrálna riadia inštitúcie, agentúry Únie, spoločné podniky alebo iné orgány Únie a ktoré nie je priamo ani nepriamo pod kontrolou členských štátov, nepredstavuje štátnu pomoc. Ak sa takéto financovanie kombinuje so štátnou pomocou, pri určovaní toho, či sú dodržané stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť a maximálne intenzity pomoci alebo maximálna výška pomoci, by sa mala zohľadňovať len štátna pomoc. Malo by to platiť za predpokladu, že celková výška verejného financovania poskytnutého v súvislosti s tými istými oprávnenými nákladmi nepresahuje najvýhodnejšiu mieru financovania stanovenú v uplatniteľných pravidlách práva Únie.

- (35) Transparentnosť štátnej pomoci je nevyhnutná z hľadiska správneho uplatňovania pravidiel zmluvy a vedie k lepšiemu dodržiavaniu pravidiel, väčšej zodpovednosti, partnerským hodnoteniam a v konečnom dôsledku k efektívnejšiemu vynakladaniu verejných prostriedkov. S cieľom zabezpečiť transparentnosť by členské štáty mali vytvoriť súhrnné webové sídla, a to na regionálnej alebo celoštátnej úrovni, na ktorých budú uvedené súhrnné informácie o každom opatrení pomoci oslobodenom od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia. Prípadne by členské štáty mali mať možnosť uverejniť súhrnné informácie o každom opatrení pomoci oslobodenom od notifikačnej povinnosti v module Komisie pre transparentné pridelovanie pomoci. V súlade so štandardnou praxou v oblasti uverejňovania informácií v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1024 <sup>(14)</sup> by sa mal používať štandardný formát. Tento formát by mal umožňovať vyhľadávanie, sťahovanie a jednoduché uverejňovanie informácií na internete. Na webovom sídle Komisie by mali byť uverejnené odkazy na webové sídla všetkých členských štátov venované štátnej pomoci. Súhrnné informácie o každom opatrení pomoci, ktoré je oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia, by mali byť v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2022/2586 uverejnené na webovom sídle Komisie.
- (36) Presadzovanie pravidiel štátnej pomoci do veľkej miery závisí od spolupráce členských štátov. Členské štáty by preto mali prijať všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania tohto nariadenia, a to aj v prípade individuálnej pomoci poskytovanej podľa schém, na ktoré sa vzťahuje skupinová výnimka, so všetkými príslušnými podmienkami.
- (37) V záujme zabezpečenia účinného monitorovania opatrení pomoci v súlade s nariadením (EÚ) 2022/2586 je vhodné stanoviť požiadavky týkajúce sa podávania správ zo strany členských štátov o opatreniach pomoci, ktoré boli oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia. Okrem toho je vhodné stanoviť pravidlá týkajúce sa záznamov, ktoré by členské štáty mali viesť o pomoci oslobodenej od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia, a to vzhľadom na premlčaciu dobu stanovenú v článku 17 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 <sup>(15)</sup>.
- (38) S cieľom posilniť účinnosť podmienok zlučiteľnosti stanovených v tomto nariadení by Komisia mala mať možnosť do budúcnosti odňať výhodu skupinovej výnimky v prípade nedodržania týchto podmienok. Komisia by mala mať možnosť obmedziť toto odňatie na určité druhy pomoci, určitých príjemcov alebo opatrenia pomoci prijaté určitými orgánmi, a to v prípade, že sa nedodržanie ustanovení tohto nariadenia týka len obmedzenej skupiny opatrení alebo určitých orgánov. Takéto ciele odňatie by malo byť primeranou nápravou, ktorá priamo súvisí so zisteným nedodržaním podmienok. Ak opatrenie pomoci nie je notifikované a nespĺňa všetky podmienky na oslobodenie od notifikačnej povinnosti, predstavuje neoprávnenú pomoc, ktorú má Komisia preskúmať v rámci príslušného postupu pre nenotifikovanú pomoc stanoveného v nariadení (EÚ) 2015/1589. Odňatie výhody skupinovej výnimky do budúcnosti by nemalo mať vplyv na skutočnosť, že na akékoľvek predchádzajúce opatrenia, ktoré sú v súlade s týmto nariadením, sa skupinová výnimka vzťahovala.
- (39) S cieľom odstrániť rozdiely, ktoré môžu viesť k narušeniu hospodárskej súťaže a obchodu, a v záujme ľahšej koordinácie medzi rôznymi iniciatívami Únie a vnútroštátnymi iniciatívami zameranými na MSP, ako aj z dôvodov administratívnej jasnosti a právnej istoty, by vymedzenie pojmu MSP v zmysle prílohy I k tomuto nariadeniu malo vychádzať z vymedzenia pojmu uvedeného v odporúčaní Komisie 2003/361/ES <sup>(16)</sup>.
- (40) Politika štátnej pomoci by sa mala pravidelne preskúmať na základe skúseností Komisie v tejto oblasti. Obdobie uplatňovania tohto nariadenia by preto malo byť obmedzené. Je vhodné stanoviť prechodné ustanovenia, ktorými sa budú riadiť schémy pomoci oslobodené od notifikačnej povinnosti od konca obdobia uplatňovania tohto nariadenia. Takéto pravidlá by mali poskytnúť členským štátom čas na prispôbenie sa akémukoľvek budúcemu režimu,

<sup>(14)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1024 z 20. júna 2019 o otvorených dátach a opakovanom použití informácií verejného sektora (Ú. v. EÚ L 172, 26.6.2019, s. 56, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj>).

<sup>(15)</sup> Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj?eliuri=eli%3Areg%3A2015%3A1589%3Aoj&locale=sk>).

<sup>(16)</sup> Odporúčanie Komisie 2003/361/ES zo 6. mája 2003 o vymedzení pojmov mikropodniky, malé a stredné podniky (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I  
SPOLOČNÉ USTANOVENIA

Článok 1

**Rozsah pôsobnosti**

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na tieto kategórie pomoci:
  - a) schémy prevádzkovej pomoci na zníženie externých nákladov na dopravu;
  - b) schémy prevádzkovej pomoci na zavádzanie nových komerčných spojení železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy;
  - c) schémy investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy vrátane prístavnej superštruktúry, pokiaľ sa predmetná superštruktúra nachádza v zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy alebo v zariadení multimodálnej dopravy so železničným alebo vnútrozemským vodným spojením;
  - d) investičná pomoc *ad hoc* a schémy investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu terminálov železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy;
  - e) schémy investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek;
  - f) schémy investičnej pomoci na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu;
  - g) schémy investičnej pomoci na nákup intermodálnych nákladových jednotiek a žeriavov na palubách plavidiel;
  - h) schémy investičnej pomoci na interoperabilitu v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy;
  - i) schémy investičnej pomoci na prispôsobenie a modernizáciu v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy.
2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na žiadnu z týchto kategórií pomoci:
  - a) schémy pomoci, ktoré výslovne nevyklúčujú vyplatenie individuálnej pomoci v prospech podniku, ktorému bol vystavený príkaz na vymáhanie na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie o vyhlásení pomoci poskytnutej tým istým členským štátom za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom;
  - b) pomoc *ad hoc* v prospech podniku, ktorému bol vystavený príkaz na vymáhanie na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie o vyhlásení pomoci poskytnutej tým istým členským štátom za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom;
  - c) pomoc, ktorá je podmienená uprednostňovaním používania domácich produktov pred dovážanými;
  - d) pomoc podnikom v ťažkostiach;
  - e) opatrenia pomoci, ktoré samé osebe, podmienkami s nimi spojenými alebo spôsobom ich financovania vedú nutne k porušeniu práva Únie, a to najmä:
    - i) opatrenia pomoci, pri ktorých je poskytnutie pomoci podmienené povinnosťou, aby príjemca mal ústredie v príslušnom členskom štáte alebo aby bol usadený prevažne v danom členskom štáte. Požiadavka, aby mal príjemca v čase vyplatenia pomoci prevádzkareň alebo pobočku v členskom štáte poskytujúcom pomoc, je však prípustná;
    - ii) pomoc, ktorej poskytnutie je podmienené povinnosťou príjemcu používať domáce produkty alebo služby;
  - f) pomoc určená na náhrady za plnenie záväzkov súvisiacich so službou vo verejnom záujme v osobnej alebo nákladnej doprave;
  - g) pomoc na prístavnú infraštruktúru a pomoc na prístupovú infraštruktúru prístavov, ktorú Komisia posudzuje priamo podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy alebo na ktorú sa vzťahuje nariadenie (EÚ) č. 651/2014;

- h) schémy pomoci uvedené v kapitole II tohto nariadenia, ak patria do rozsahu pôsobnosti článku 20 tohto nariadenia, po uplynutí šiestich mesiacov po ich nadobudnutí účinnosti alebo od neskoršieho dátumu, ako rozhodne Komisia v súlade s článkom 20(1) tohto nariadenia;
- i) akékoľvek zmeny schém uvedených v písmene h), ak nejde o úpravy, ktoré neovplyvňujú zlučiteľnosť schémy pomoci podľa tohto nariadenia alebo výrazným spôsobom neovplyvňujú obsah schváleného plánu hodnotenia.

## Článok 2

### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „odvetvia udržateľnej pozemnej dopravy“ sú odvetvie železničnej dopravy, odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy a udržateľná multimodálna doprava v odvetví pozemnej dopravy;
- b) „externé náklady na dopravu“ sú náklady, ktoré vytvárajú používatelia dopravy a ktoré nenesú oni sami, ale celá spoločnosť, najmä náklady, ktoré súvisia s emisiami skleníkových plynov, so znečistením ovzdušia, zraneniami a smrteľnými úrazmi, s hlukom a dopravným preťažením;
- c) „schéma pomoci“ je akýkoľvek akt, na základe ktorého možno bez ďalších vykonávacích opatrení poskytnúť individuálnu pomoc podnikom definovaným v danom akte všeobecným a abstraktným spôsobom a akýkoľvek akt, na základe ktorého sa môže pomoc, ktorá nie je spojená s osobitným projektom, poskytnúť jednému alebo viacerým podnikom na neurčitú dobu a/alebo v neurčitej sume;
- d) „nové komerčné spojenie železničnej nákladnej dopravy“ je komerčné spojenie, ktoré sa týka novej pravidelnej železničnej nákladnej dopravy medzi najmenej dvoma nákladnými terminálmi, ktoré neboli priamo spojené pravidelnými službami železničnej nákladnej dopravy aspoň tri roky pred začiatkom prevádzky na danom spojení;
- e) „nové komerčné spojenie vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy“ je komerčné spojenie, ktoré sa týka novej pravidelnej vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy medzi najmenej dvoma nákladnými terminálmi, ktoré neboli priamo spojené pravidelnými službami vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy aspoň tri roky pred začiatkom prevádzky na danom spojení;
- f) „nákladný terminál“ je štruktúra vybavená na prekládku a dočasné uskladnenie nákladu;
- g) „servisné zariadenie železničnej dopravy“ je servisné zariadenie (napríklad terminály železničnej nákladnej dopravy alebo údržbárske alebo skladovacie zariadenie) a jeho prístupová infraštruktúra (vrátane fyzického alebo digitálneho vybavenia potrebného na jeho fungovanie), ktoré sa nachádza v Únii a je uvedené v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ<sup>(17)</sup>, s výnimkou zariadení alebo vybavenia súvisiacich s vykonávaním nedopravných činností;
- h) „prístupová infraštruktúra“ je akýkoľvek druh infraštruktúry potrebnej na zabezpečenie prístupu a vstupu používateľov z pevniny alebo mora či rieky k zariadeniu multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy alebo k unimodálnemu zariadeniu železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, ako sú cesty, železničné trate, kanály a plavebné komory;
- i) „zariadenie vnútrozemskej vodnej dopravy“ je servisné zariadenie (napríklad nákladný terminál alebo údržbárske či skladovacie zariadenie) spolu s jeho prístupovou infraštruktúrou (vrátane fyzického alebo digitálneho vybavenia potrebného na jeho fungovanie), ktoré sa nachádza v Únii a používa sa na vykonávanie vnútrozemskej vodnej dopravy, s výnimkou zariadení alebo vybavenia súvisiacich s vykonávaním nedopravných činností;
- j) „prístavná superštruktúra“ sú zariadenia na povrchu (napríklad na účely skladovania), pevné vybavenie (napríklad sklady a budovy terminálov) a mobilné vybavenie (napríklad žeriavy) nachádzajúce sa v prístave na poskytovanie prístavných služieb súvisiacich s dopravou, pokiaľ sa predmetná superštruktúra nachádza v zariadení multimodálnej dopravy so železničným alebo vnútrozemským vodným spojením;

<sup>(17)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

- k) „zariadenie multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy“ je servisné zariadenie vrátane prístavnej superštruktúry a terminálov železničnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy spolu s jeho prístupovou infraštruktúrou (vrátane fyzického alebo digitálneho vybavenia potrebného na jeho fungovanie), ktoré sa nachádza v Únii a je potrebné na poskytovanie železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy v kombinácii s inými druhmi dopravy, s výnimkou zariadení alebo vybavenia súvisiacich s vykonávaním nedopravných činností;
- l) „multimodálna doprava“ je preprava nákladu alebo cestujúcich minimálne dvoma rôznymi druhmi dopravy;
- m) „pomoc *ad hoc*“ je pomoc, ktorá sa neposkytuje na základe schémy pomoci;
- n) „súkromná vlečka“ je súkromne vlastnená a prevádzkovaná časť železničnej infraštruktúry vrátane železničných koľají a akéhokoľvek iného zariadenia alebo vybavenia potrebného na jej fungovanie, ktorá sa pripája k nakladacím zariadeniam verejnej železničnej siete, ktoré sa nepovažujú za servisné zariadenia podľa prílohy II k smernici 2012/34/EÚ, ako aj akákoľvek vyhradená infraštruktúra, ktorá slúži súkromne vlastnenej a prevádzkovanej časti železničnej infraštruktúry;
- o) „vyhradená infraštruktúra“ je infraštruktúra, ktorá je vybudovaná pre vopred identifikovateľný podnik (podniky) a ktorá je prispôbená jeho (ich) potrebám;
- p) „vozidlo na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu“ je:
- železničné koľajové vozidlo alebo
  - loď vnútrozemskej plavby;
- q) „železničné koľajové vozidlo“ je ktorýkoľvek z týchto dopravných prostriedkov:
- rušne na nákladnú a osobnú dopravu a osobné železničné koľajové vozidlá vrátane dieselových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických osobných vlakov a osobných vozňov;
  - nákladné vozne vrátane nízkopodlahových vozidiel určených pre celú sieť a vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov;
- r) „loď vnútrozemskej plavby“ je plavidlo na osobnú alebo nákladnú dopravu určené výlučne alebo prevažne na plavbu po vnútrozemských vodných cestách alebo vo vodách, ktoré sa nachádzajú v chránených vodách alebo v ich bezprostrednej blízkosti, vrátane lodí osobitne postavených na tlačenie tlačnej zostavy plavidiel;
- s) „malá spoločnosť so strednou trhovou kapitalizáciou“ je podnik, ktorý spĺňa kritériá stanovené v prílohe IV k tomuto nariadeniu. Na účely pomoci obsiahnutej vo finančných produktoch podporovaných z fondu InvestEU v rámci viacročného finančného rámca Únie na roky 2021 až 2027 <sup>(18)</sup> je „malá spoločnosť so strednou trhovou kapitalizáciou“ podnik, ktorý nie je MSP a zamestnáva najviac 499 zamestnancov;
- t) „intermodálna nákladová jednotka“ je kontajner, výmenná nadstavba, náves/nákladné cestné motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktoré sa používajú na intermodálnu dopravu;
- u) „intermodálna doprava“ je preprava nákladu v jednej a tej istej intermodálnej nákladovej jednotke, pričom sa postupne používa viacero druhov dopravy bez toho, aby sa so samotným nákladom pri zmene druhu dopravy manipulovalo;
- v) „námorné plavidlo“ je plavidlo iné než plavidlá, ktoré sa plavia výlučne alebo najmä po vnútrozemských vodných cestách alebo vo vodách nachádzajúcich sa v chránených vodách alebo v ich bezprostrednej blízkosti;
- w) „podnik v ťažkostiach“ je podnik v ťažkostiach, ako sa vymedzuje v článku 2 bode 18 nariadenia (EÚ) č. 651/2014;
- x) „vybavenie na udržateľnú multimodálnu dopravu“ je vybavenie nevyhnutné na udržateľnú multimodálnu dopravu, ako sú žeriavom presúvateľné návesy, s výnimkou vybavenia používaného pre zariadenia;
- y) „individuálna pomoc“ je i) pomoc *ad hoc* a ii) poskytnutie pomoci jednotlivým príjemcom na základe schémy pomoci;

<sup>(18)</sup> Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) 2020/2093 zo 17. decembra 2020, ktorým sa stanovuje viacročný finančný rámec na roky 2021 až 2027 (Ú. v. EÚ L 433I, 22.12.2020, s. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj>).

- z) „terminál železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy“ je nákladný terminál medzi dvoma rôznymi železničnými systémami alebo medzi aspoň dvoma druhmi dopravy, pričom jedným z nich je železničná alebo vnútrozemská vodná doprava, spolu s jeho prístupovou infraštruktúrou (vrátane fyzického alebo digitálneho vybavenia potrebného na jeho fungovanie), ktorý sa nachádza v Únii, ako sú nákladné terminály vo vnútrozemských alebo v námorných prístavoch, pozdĺž vnútrozemských vodných ciest alebo na letiskách alebo multimodálnych logistických platformách, s výnimkou zariadení alebo vybavenia súvisiacich s vykonávaním nedopravných činností;
- aa) „kapitálová investícia“ je poskytnutie kapitálu podniku, pričom sa investuje priamo alebo nepriamo výmenou za vlastníctvo zodpovedajúceho podielu tohto podniku;
- bb) „kvázi kapitálová investícia“ je typ financovania, ktorý sa zaraďuje medzi kapitál a dlh, pričom má vyššie riziko ako dlh v prvom rade a nižšie riziko ako vlastný kapitál a ktorého návratnosť pre držiteľa je daná predovšetkým ziskami alebo stratami príslušného cieľového podniku a ktorý je nezabezpečený pre prípad zlyhania. Kvázi kapitálové investície môžu mať štruktúru ako dlh nezabezpečený a podriadený dlhu vrátane mezanínového dlhu a v niektorých prípadoch konvertibilný na akcie, alebo ako prioritná akcia;
- cc) „začatie prác“ je buď začatie stavebných prác v rámci investície, alebo prvý právny záväzok objednať vybavenie, alebo v prípade prevzatia je to okamih nadobudnutia majetku priamo súvisiaceho s nadobudnutou prevádzkarňou, podľa toho, čo nastane skôr;
- dd) „následná fiškálna schéma“ je schéma vo forme daňového zvýhodnenia, ktorá je upravenou verziou predchádzajúcej schémy vo forme daňového zvýhodnenia a ktorá ju nahrádza;
- ee) „intenzita pomoci“ je výška pomoci v hrubom vyjadrení, vymedzená ako percentuálny podiel oprávnených nákladov pred odpočítaním daní alebo iných poplatkov;
- ff) „prevádzkovateľ dopravy“ je podnik prepravujúci cestujúcich alebo náklad v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy;
- gg) „organizátor dopravy“ je podnik, ktorý organizuje prepravu nákladu a vyberá si teda medzi rôznymi druhmi dopravy;
- hh) „udržateľná pozemná doprava“ je preprava nákladu alebo cestujúcich železničnou, vnútrozemskou vodnou alebo udržateľnou multimodálnou dopravou;
- ii) „pozemná doprava“ je preprava nákladu alebo cestujúcich železničnou, vnútrozemskou vodnou a cestnou dopravou;
- jj) „príbrežná námorná doprava“ je premiestňovanie nákladu a/alebo cestujúcich po mori medzi prístavmi nachádzajúcimi sa v geografických vodách jedného alebo viacerých členských štátov alebo medzi prístavom nachádzajúcim sa vo vodách členských štátov a prístavom nachádzajúcim sa vo vodách príľahlej tretej krajiny, ktorej pobrežie sa nachádza v moriach hraničiacich s vodami jedného alebo viacerých členských štátov<sup>(19)</sup>;
- kk) „udržateľná multimodálna doprava“ je preprava nákladu alebo cestujúcich aspoň dvoma rôznymi druhmi dopravy, pričom aspoň jedným z použitých druhov dopravy je železničná alebo vnútrozemská vodná doprava, alebo ak sa v rámci multimodálnej dopravy kombinuje pozemná doprava s príbrežnou námornou dopravou;
- ll) „nedopravné činnosti“ sú komerčné služby, ktoré nesúvisia s udržateľnou pozemnou dopravou, vrátane doplnkových služieb pre cestujúcich, zasielateľov alebo iných poskytovateľov služieb, ako je prenájom kancelárií, obchodov a hotelov;
- mm) „TEN-T“ je sieť uvedená v článku 2 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2024/1679;
- nn) „železničný podnik“ je železničný podnik, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ;

<sup>(19)</sup> Článok 3 bod 25 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadení (EÚ) 2021/1153 a (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- oo) „nový účastník“ je železničný podnik, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ, ktorý spĺňa obe tieto podmienky:
  - i) získal licenciu pre príslušný trhový segment podľa článku 17 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ menej ako 20 rokov pred poskytnutím pomoci;
  - ii) nie je prepojený v zmysle článku 3 ods. 3 prílohy I k tomuto nariadeniu so železničným podnikom, ktorý získal licenciu podľa článku 3 bodu 14 smernice 2012/34/EÚ pred 1. januárom 2010;
- pp) „malý a stredný podnik“ alebo „MSP“ je podnik, ktorý spĺňa podmienky stanovené v prílohe I k tomuto nariadeniu;
- qq) „prostredie európskych riečnych informačných služieb (ďalej len „RIS““ je elektronická platforma s jednotným prístupovým miestom založená na vnútroštátnych riečnych informáciách, ktorá poskytuje používateľom RIS technické a prevádzkové služby a obsahuje odkazy umožňujúce elektronické podávanie správ podľa zásady „jedenkrát a dost“, čím sa zabezpečuje, aby občania a podniky poskytovali údaje orgánom verejnej správy len raz;
- rr) „telematické aplikácie v nákladnej doprave“ sú aplikácie, ako napríklad informačné systémy (monitorovanie nákladu a vlakov v reálnom čase), systémy rozraďovania a rozmiestňovania, systémy rezervácie, platenia a fakturácie a aplikácie na riadenie spojení s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvanie elektronických sprievodných dokladov;
- ss) „európsky register vozidiel“ je register uvedený v článku 22 ods. 1 a článku 47 ods. 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797<sup>(20)</sup>.

### Článok 3

#### Podmienky oslobodenia od notifikačnej povinnosti

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

### Článok 4

#### Stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť

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

- a) v prípade individuálnej prevádzkovej pomoci na zavedenie nových komerčných spojení poskytnutej v rámci schémy: 15 miliónov EUR na jedno spojenie;
- b) v prípade individuálnej investičnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy: 30 miliónov EUR na jeden projekt;
- c) v prípade investičnej pomoci *ad hoc* na výstavbu, modernizáciu a obnovu terminálov železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy: 10 miliónov EUR na jeden projekt;
- d) v prípade individuálnej investičnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na súkromné vlečky: 4 milióny EUR na jeden projekt.

<sup>(20)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

## Článok 5

**Transparentnosť pomoci**

1. Toto nariadenie sa uplatňuje len na pomoc, pri ktorej možno *ex ante* presne vypočítať ekvivalent hrubého grantu bez potreby vykonať posúdenie rizika (ďalej len „transparentná pomoc“).
2. Za transparentnú pomoc sa považujú tieto kategórie pomoci:
  - a) pomoc vo forme grantov a bonifikácie úrokovej sadzby;
  - b) pomoc vo forme úverov, ak sa ekvivalent hrubého grantu pomoci vypočítal na základe referenčnej sadzby platnej v čase poskytnutia pomoci, ako sa stanovuje v oznámení Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb <sup>(21)</sup>;
  - c) pomoc vo forme daňového zvýhodnenia a znížených poplatkov, ak sa v opatrení stanovuje horná hranica, ktorou sa zabezpečí, že nedôjde k prekročeniu uplatniteľného stropu;
  - d) pomoc vo forme kapitálových investícií a kvázi kapitálových investícií, keď sa ekvivalent hrubého grantu považuje za nominálnu hodnotu takýchto investícií;
  - e) pomoc v podobe záruk, ak je splnená jedna z týchto podmienok:
    - i) ekvivalent hrubého grantu sa vypočítal na základe poplatkov podľa pravidla bezpečného prístavu stanovených v oznámení Komisie o uplatňovaní článkov 107 a 108 zmluvy na štátnu pomoc vo forme záruk;
    - ii) pred vykonaním opatrenia bola Komisii oznámená metodika na výpočet ekvivalentu hrubého grantu záruky, Komisia túto metodiku schválila na základe oznámenia Komisie o uplatňovaní článkov 107 a 108 zmluvy na štátnu pomoc vo forme záruk a schválená metodika výslovne upravuje daný druh záruky a daný druh príslušnej transakcie, o ktoré ide v súvislosti s uplatňovaním tohto nariadenia;
    - iii) pomoc sa poskytuje na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu vo forme záruk v súlade s podmienkami stanovenými v článku 14 tohto nariadenia.

## Článok 6

**Stimulačný účinok**

1. Toto nariadenie sa uplatňuje iba na pomoc, ktorá má stimulačný účinok.
2. Pomoc sa považuje za pomoc, ktorá má stimulačný účinok, ak príjemca podal písomnú žiadosť o poskytnutie pomoci príslušnému členskému štátu pred začatím práce na projekte alebo činnosti. Žiadosť o poskytnutie pomoci obsahuje aspoň tieto informácie:
  - a) názov a veľkosť podniku;
  - b) opis projektu alebo činnosti vrátane dátumu začatia a ukončenia;
  - c) miesto realizácie projektu alebo činnosti;
  - d) zoznam nákladov na projekt alebo činnosť;
  - e) druh pomoci (grant, úver, záruka, vratný preddavok alebo iný typ) a výška verejného financovania, ktoré je potrebné na projekt alebo činnosť.

<sup>(21)</sup> Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.

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

#### Článok 7

#### Intenzita pomoci a oprávnené náklady

1. Na účely výpočtu intenzity pomoci a oprávnených nákladov sa použijú číselné údaje pred odpočítaním daní alebo iných poplatkov. Pri výpočte intenzity pomoci a oprávnených nákladov sa však neberie do úvahy daň z pridanej hodnoty účtovaná k oprávneným nákladom alebo výdavkom, ktorá je podľa uplatniteľných vnútroštátnych daňových právnych predpisov vratná. Oprávnené náklady je potrebné doložiť príslušnými písomnými dôkazmi, ktoré sú zrozumiteľné, konkrétne a aktuálne. Výška oprávnených nákladov sa môže vypočítať na základe zjednodušeného vykazovania nákladov za predpokladu, že operácia je aspoň čiastočne financovaná z niektorého fondu Únie, ktorý umožňuje použiť zjednodušené vykazovanie nákladov, a že predmetná kategória nákladov je oprávnená podľa príslušných ustanovení. V takom prípade sa uplatňuje zjednodušené vykazovanie nákladov stanovené v príslušných pravidlách platných pre daný fond Únie.
2. V prípade projektov realizovaných v súlade s plánmi obnovy a odolnosti schválenými Radou podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241<sup>(22)</sup> sa výška oprávnených nákladov môže takisto vypočítať na základe zjednodušeného vykazovania nákladov stanoveného v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013<sup>(23)</sup> alebo v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060<sup>(24)</sup>.
3. Ak sa pomoc poskytuje inou formou než formou grantu, výška pomoci sa rovná ekvivalentu hrubého grantu pomoci.

<sup>(22)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti (Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 17, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj?eliuri=eli%3Areg%3A2015%3A1589%3Aoj&locale=sk>).

<sup>(23)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1303/2013 zo 17. decembra 2013, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom námornom a rybárskom fonde a ktorým sa stanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a Európskom námornom a rybárskom fonde, a ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (ES) č. 1083/2006 (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj>).

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

4. Pomoc splatná v budúcnosti vrátane pomoci splatnej v niekoľkých splátkach sa diskontuje na jej hodnotu v čase jej poskytnutia. Oprávnené náklady sa diskontujú na ich hodnotu v čase poskytnutia pomoci. Úrokovou sadzbou, ktorá sa má použiť na diskontné účely, je diskontná sadzba uplatniteľná v čase poskytnutia pomoci, ako sa stanovuje v oznámení Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb <sup>(25)</sup>.

#### Článok 8

##### Kumulácia

1. Pri zisťovaní toho, či sú dodržané stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť stanovené v článku 4 a maximálne intenzity pomoci stanovené v kapitole II, sa zohľadňuje celková výška pomoci pre podporovanú činnosť alebo projekt, alebo podnik uplatniteľná v závislosti od druhu pomoci.

2. Ak sa financovanie zo strany Únie, ktoré centrálnie riadia inštitúcie, agentúry, spoločné podniky alebo iné orgány Únie a ktoré nie je priamo ani nepriamo pod kontrolou členského štátu, kombinuje so štátnou pomocou, tak sa pri zisťovaní toho, či sú dodržané stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť a maximálne intenzity pomoci alebo maximálna výška pomoci, zohľadňuje len táto štátna pomoc, za predpokladu, že celková výška verejného financovania poskytnutá vo vzťahu k tým istým oprávneným nákladom nepresahuje najvyššiu mieru financovania stanovenú v práve Únie.

3. Pomoc oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia, pri ktorej možno identifikovať oprávnené náklady, sa môže kumulovať s:

- a) akoukoľvek inou štátnou pomocou za predpokladu, že sa táto pomoc týka iných identifikovateľných oprávnených nákladov než je pomoc oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia;
- b) akoukoľvek inou štátnou pomocou v súvislosti s tými istými – čiastočne alebo úplne sa prekrývajúcimi – oprávnenými nákladmi za predpokladu, že sa v dôsledku takejto kumulácie neprekročí najvyššia intenzita pomoci alebo výška pomoci uplatniteľná podľa tohto nariadenia;
- c) akoukoľvek pomocou *de minimis* v súvislosti s tými istými oprávnenými nákladmi ako v prípade pomoci oslobodenej od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia za predpokladu, že sa v dôsledku takejto kumulácie neprekročí najvyššia intenzita pomoci alebo výška pomoci uplatniteľná na túto pomoc podľa tohto nariadenia.
- d) akoukoľvek inou štátnou pomocou bez identifikovateľných oprávnených nákladov, najmä akoukoľvek pomocou bez identifikovateľných oprávnených nákladov oslobodenou od notifikačnej povinnosti podľa nariadenia (EÚ) č. 651/2014 alebo akoukoľvek pomocou *de minimis* bez identifikovateľných oprávnených nákladov.

#### Článok 9

##### Uverejňovanie a informácie

1. Dotknutý členský štát zabezpečí, aby sa v module Komisie pre transparentné pridelovanie pomoci <sup>(26)</sup> alebo na súhrnnom webovom sídle venovanom štátnej pomoci na celoštátnej alebo regionálnej úrovni uverejňovali tieto informácie:

- a) súhrnné informácie uvedené v článku 19 v štandardizovanom formáte stanovenom v prílohe II alebo odkaz umožňujúci prístup k nim;
- b) úplné znenie každého opatrenia pomoci podľa článku 19 alebo odkaz na prístup k úplnému zneniu;
- c) informácie uvedené v prílohe III o každej poskytnutej individuálnej pomoci presahujúcej 100 000 EUR.

2. Členské štáty zriadia svoje súhrnné webové sídla venované štátnej pomoci tak, aby umožňovali jednoduchý prístup k informáciám uvedeným v prílohe III.

<sup>(25)</sup> Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.

<sup>(26)</sup> Verejné vyhľadávanie týkajúce sa transparentnosti štátnej pomoci, k dispozícii na adrese: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=sk>.

3. V prípade schém pomoci vo forme daňového zvýhodnenia sa podmienky stanovené v odseku 1 považujú za splnené, ak členské štáty uverejnia požadované informácie o sumách individuálnej pomoci v týchto rozpätiach v miliónoch EUR:

0,1 – 0,5;

0,5 – 1;

1 až 2;

2 až 5;

5 až 10;

10 až 20;

20 až 50;

50 a viac.

4. Členské štáty uverejnia informácie uvedené v odseku 1 písm. c) v štruktúrovanom, prístupnom a štandardizovanom formáte, ako sa stanovuje v prílohe III, a umožnia ich účinné vyhľadávanie a sťahovanie. Členské štáty uverejnia tieto informácie do šiestich mesiacov odo dňa poskytnutia pomoci alebo v prípade pomoci vo forme daňového zvýhodnenia do jedného roka odo dňa, keď sa musí predložiť daňové priznanie. Informácie musia byť k dispozícii aspoň počas 10 rokov odo dňa poskytnutia pomoci.

5. Komisia na svojom webovom sídle uverejní:

- a) odkazy na webové sídla venované štátnej pomoci uvedené v odseku 1;
- b) súhrnné informácie uvedené v článku 19.

## KAPITOLA II

### OSOBITNÉ USTANOVENIA PRE RÔZNE KATEGÓRIE POMOCI

#### ODDIEL 1

#### *Prevádzková pomoc*

#### Článok 10

#### **Pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu**

1. Schémy prevádzkovej pomoci na zníženie externých nákladov na dopravu sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.

2. Na pomoc sú oprávnené operácie železničnej dopravy alebo vnútrozemskej vodnej dopravy alebo udržateľnej multimodálnej osobnej a nákladnej dopravy. Pomoc sa musí poskytovať prevádzkovateľom dopravy alebo organizátorom dopravy, ktorí sa rozhodnú pre udržateľné riešenia pozemnej dopravy.

3. Oprávnenými nákladmi je tá časť externých nákladov na dopravu, ktorej sa predídze využitím železničnej dopravy, vnútrozemskej vodnej dopravy alebo príbrežnej námornej dopravy používanej v kontexte udržateľnej multimodálnej dopravy namiesto menej udržateľných konkurenčných druhov dopravy. Ušetrené externé náklady sa vypočítajú v súlade s pravidlami a metodikou stanovenými v Príručke Komisie o externých nákladoch na dopravu v znení zmien alebo nahradení<sup>(27)</sup>.

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

4. Oprávnené náklady sa vypočítajú tak, že sa i) rozdiel v externých nákladoch na osobokilometer, tonokilometer alebo vozidlokilometer (alebo iné jednotky dopravy uvedené v príručke Komisie) medzi podporovaným druhom dopravy a menej udržateľnou alternatívou vynásobí ii) celkovým objemom tej istej jednotky, ktorú realizoval príjemca počas obdobia, v ktorom vznikli oprávnené náklady. Členské štáty môžu použiť metodiku externých nákladov na pokrytie akýchkoľvek prevádzkových nákladov vrátane prevádzkových nákladov súvisiacich s využívaním infraštruktúry.
5. Intenzita pomoci nesmie presiahnuť 60 % oprávnených nákladov.
6. Pomoc sa poskytuje na základe skutočne poskytnutých jednotiek dopravnej služby vyjadrených vo vozidlokilometroch, osobokilometroch v prípade služieb osobnej dopravy, tonokilometroch v prípade služieb nákladnej dopravy alebo v iných jednotkách dopravy uvedených v príručke Komisie, a nie na základe paušálnej sumy.
7. Pomoc poskytovaná prevádzkovateľom dopravy a organizátorom dopravy musí viesť k tomu, že sa predíde oslabeniu prechodu na udržateľnejšie druhy pozemnej dopravy alebo sa tento prechod posilní. Na tento účel príjemcovia zverejnia aspoň tieto informácie:
  - a) orgán poskytujúci pomoc;
  - b) dátum poskytnutia pomoci;
  - c) prijaté sumy pomoci;
  - d) obdobie a operácie, na ktoré sa pomoc vzťahuje.

#### Článok 11

### **Pomoc na zavádzanie nových komerčných spojení železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy**

1. Schémy pomoci na zavedenie nových komerčných spojení železničnej nákladnej dopravy a nových komerčných spojení vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.
2. Pomoc sa musí poskytovať prevádzkovateľom dopravy alebo organizátorom dopravy, ktorí zhromažďujú dopyt a organizujú pravidelnú nákladnú dopravu medzi terminálmi železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy s cieľom zaviesť nové komerčné spojenia železničnej nákladnej dopravy a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy.
3. Oprávnenými nákladmi sú prevádzkové straty, ktoré vznikli v súvislosti s príslušným spojením, a to najviac počas piatich rokov odo dňa, keď príjemca začne prevádzkovať nové komerčné spojenie.
4. Oprávnené sú aj prevádzkové náklady súvisiace s potenciálnym zavedením nového spojenia a predchádzajúce tomuto zavedeniu, ako sú prípravné štúdie alebo štúdie uskutočniteľnosti. Ak sa zavedie nové komerčné spojenie, takéto prevádzkové náklady sa zahrnú do oprávnených nákladov za prvý rok prevádzky nového komerčného spojenia. Ak sa nové komerčné spojenie nezavedie, takéto prevádzkové náklady sa považujú za oprávnené počas najviac jedného roka odo dňa, keď prvýkrát vznikli.
5. Na účely tohto článku sú „prevádzkové straty“ záporný rozdiel medzi príjmami a prevádzkovými nákladmi, ktoré vznikli v súvislosti s príslušným spojením, ako aj prevádzkovými nákladmi na práce súvisiace so zavedením nového komerčného spojenia a predchádzajúce tomuto zavedeniu. Oprávnené náklady priradené k novému komerčnému spojeniu musia pokrývať všetky priame prevádzkové náklady, ktoré vznikli pri prevádzke nového komerčného spojenia, a primeraný príspevok na prevádzkové náklady spoločné pre nové komerčné spojenie aj pre ostatné činnosti. Príjmy, ktoré sa majú zohľadniť, zahŕňajú všetky príjmy získané z nového komerčného spojenia vrátane akejkoľvek prevádzkovej pomoci získanej na zníženie externých nákladov na dopravu.
6. Intenzita pomoci nesmie presiahnuť v prvom roku 80 % oprávnených nákladov, v druhom roku 70 % oprávnených nákladov, v treťom roku 60 % oprávnených nákladov, vo štvrtom roku 50 % oprávnených nákladov a v piatom roku 40 % oprávnených nákladov.

7. Pomoc sa môže vyplatiť vopred len vtedy, ak sa vypláca ročne, t. j. na začiatku každého jednoročného obdobia. Ak sa pomoc vypláca vopred, oprávnené náklady sa odhadnú *ex ante* na základe primeraných odhadov a diskontujú sa na ich hodnotu v čase poskytnutia pomoci.

8. Členské štáty musia zaviesť mechanizmus monitorovania a spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov, aby sa zabezpečilo, že pomoc neprekročí povolenú intenzitu pomoci uvedenú v odseku 6.

## ODDIEL 2

### Investičná pomoc

#### Pododdiel A

### Investičná pomoc na unimodálne a multimodálne servisné zariadenia železničnej dopravy a zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy a súkromné vlečky

#### Článok 12

### Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu unimodálnych a multimodálnych servisných zariadení železničnej dopravy a zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy

1. Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu (vrátane náhrady) servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a je oslobodená od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.

2. Pomoc sa musí poskytovať vlastníkom alebo prevádzkovateľom servisného zariadenia železničnej dopravy, zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy alebo zariadenia multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, ktorí stavajú, modernizujú alebo obnovujú takéto zariadenie na základe schém, s výnimkou pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu terminálov železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy, ktorá sa môže poskytnúť aj ako pomoc *ad hoc*. Ak sa poskytne pomoc *ad hoc*, odhad *ex ante* potenciálneho dopytu po kapacite aspoň v strednodobom horizonte musí prevyšovať kombinovanú kapacitu podporovaného zariadenia a iných existujúcich alebo už plánovaných zariadení, ktoré by mohli primerane slúžiť ako alternatívy k podporovanému zariadeniu.

3. Oprávnenými nákladmi sú investičné náklady do hmotného (dlhodobého a hnuiteľného) a nehmotného majetku priamo súvisiace s výstavbou, modernizáciou alebo obnovou príslušného zariadenia. Investičné náklady zahŕňajú povrchové zariadenia (napríklad na účely skladovania), pevné vybavenie (napríklad sklady a budovy terminálov), vybavenie používané na prevádzku zariadenia (napríklad výsuvné stohovače), ktoré sa nachádzajú v zariadení, ako aj IT a digitálne vybavenie a softvér na poskytovanie služieb súvisiacich s dopravou. Oprávnené sú aj náklady vyplývajúce zo štúdií uskutočniteľnosti a topologických štúdií, ako aj náklady na plánovanie a inštaláciu.

4. Náklady súvisiace s nedopravnými činnosťami nie sú oprávnené.

5. Výška pomoci nesmie prekročiť nižší z týchto stropov:

a) rozdiel medzi oprávnenými nákladmi na jednej strane a súčtom diskontovaného prevádzkového zisku investície počas jej ekonomickej životnosti a diskontovanej konečnej hodnoty tejto investície (zostatková hodnota na konci ekonomickej životnosti investície) na strane druhej. Diskontovaný prevádzkový zisk zahŕňa aj prírastkový prevádzkový čistý zisk z nedopravných činností súvisiacich s dopravnými činnosťami, ktoré sa majú vykonávať v príslušnom zariadení (napríklad prenájom obchodných priestorov nachádzajúcich sa v zariadení). Diskontovaný prevádzkový zisk a konečná hodnota sa od oprávnených nákladov odpočítajú *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo *ex post* prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov. Výška pomoci môže umožniť dosiahnuť primeraný zisk. Primeraný zisk sa určuje s ohľadom na obvyklý zisk v dotknutom odvetví a dotknutého druhu projektu. V každom prípade sa za primeranú považuje miera návratnosti kapitálu, ktorá nepresahuje príslušnú swapovú sadzbu zvýšenú o prémiiu 100 bázických bodov;

b) 50 % oprávnených nákladov.

6. Odchylné od odseku 5 sa v prípade pomoci nepresahujúcej 5 miliónov EUR na jeden projekt musí pomoc poskytnúť do výšky maximálnej intenzity pomoci 50 % oprávnených nákladov.
7. Intenzita pomoci sa môže v prípade zariadení umiestnených pozdĺž TEN-T zvýšiť maximálne o 10 percentuálnych bodov.
8. Prístup k podporovanému zariadeniu musí byť otvorený, transparentný a nediskriminačný a musí sa zabezpečiť pre všetkých zainteresovaných používateľov v súlade s odvetvovými právnymi predpismi vrátane smernice 2012/34/EÚ.
9. Akákoľvek koncesia alebo iné poverenie tretej strany výstavbou, modernizáciou, prevádzkou alebo prenájmom podporovaného zariadenia sa musí uskutočňovať na konkurenčnom, transparentnom, nediskriminačnom a bezpodmienečnom základe.
10. Ak sú vlastníci, prevádzkovatelia a akýkoľvek plánovaný koncový používateľ podporovaného zariadenia súčasťou toho istého podniku alebo sú prepojenými podnikmi v zmysle prílohy I, prevádzka zariadenia sa musí zadať na základe otvoreného, konkurenčného, transparentného a nediskriminačného postupu, na ktorom sa prípadné prepojené podniky môžu zúčastniť. Tento odsek sa neuplatňuje na pomoc na modernizáciu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, ak investičné náklady na modernizáciu počas obdobia najmenej piatich rokov nepresiahnu 10 % hodnoty počiatočnej investície.

#### Článok 13

#### **Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek**

1. Schémy pomoci na výstavbu, modernizáciu alebo obnovu (vrátane náhrady) súkromných vlečiek sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.
2. Pomoc sa musí poskytnúť vlastníčkovi alebo prevádzkovateľovi súkromnej vlečky, ktorý stavia, modernizuje alebo obnovuje súkromnú vlečku.
3. Oprávnenými nákladmi sú investičné náklady do každého majetku priamo súvisiaceho s výstavbou, modernizáciou a obnovou súkromnej vlečky. Oprávnené sú aj náklady na štúdie uskutočniteľnosti a topologické štúdie, ako aj náklady na plánovanie a inštaláciu. Náklady na nakladacie/vykladacie plošiny a vybavenie nevyhnutné na železničnú prevádzku na súkromnej vlečke sú takisto oprávnené za predpokladu, že tieto plošiny a vybavenie sú nadobudnuté na nakládku a vykládku vlakov na súkromných vlečkách.
4. Výška pomoci nesmie prekročiť nižší z týchto stropov:
  - a) rozdiel medzi oprávnenými nákladmi na jednej strane a súčtom diskontovaného prevádzkového zisku investície počas jej ekonomickej životnosti a diskontovanej konečnej hodnoty tejto investície (zostatková hodnota na konci ekonomickej životnosti investície) na strane druhej. Diskontovaný prevádzkový zisk a konečná hodnota sa od oprávnených nákladov odpočítajú *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo *ex post* prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov. Výška pomoci môže umožniť dosiahnuť primeraný zisk. Primeraný zisk sa určuje s ohľadom na obvyklý zisk v dotknutom odvetví a dotknutého druhu projektu. V každom prípade sa za primeranú považuje miera návratnosti kapitálu, ktorá nepresahuje príslušnú swapovú sadzbu zvýšenú o prémiiu 100 bázických bodov;
  - b) 50 % oprávnených nákladov.
5. Odchylné od odseku 4 sa v prípade pomoci nepresahujúcej 2,5 milióna EUR na jeden projekt musí pomoc poskytnúť do výšky maximálnej intenzity pomoci 50 % oprávnených nákladov.

## Pododdiel B

**Investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu**

## Článok 14

**Pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu**

1. Schémy investičnej pomoci na podporu nákupu vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.
2. Oprávnenými nákladmi sú všetky investičné náklady spojené s nákupom nových alebo použitých vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu po odpočítaní akejkoľvek inej získanej pomoci. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä cenu vozidla a náklady na dodanie. Náklady na projektové štúdie, poradenstvo alebo inžinierske práce sú oprávnené za predpokladu, že sú spojené s investíciami uvedenými v tomto článku a sú ich súčasťou. Plavidlá špeciálne postavené na vykonávanie vlečných operácií (remorkéry) nie sú oprávnené na podporu.
3. Pomoc sa musí poskytovať:
  - a) novým účastníkom v odvetví železničnej dopravy alebo
  - b) železničným podnikom, prevádzkovateľom vnútrozemskej vodnej dopravy alebo lízingovým spoločnostiam v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy za predpokladu, že sa dané podniky, spoločnosti a prevádzkovatelia kvalifikujú ako MSP alebo malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou.
4. Pomoc musí mať formu záruky pre kupujúceho vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu. Záruky sa musia poskytovať priamo konečným príjemcom alebo úverovým inštitúciám a iným finančným inštitúciám ako finančným sprostredkovateľom, pokiaľ si príjemca ponechá slobodný výber finančného sprostredkovateľa. Finančný sprostredkovateľ musí byť schopný preukázať, že používa mechanizmus, ktorý zaisťuje, aby boli výhody v čo najväčšom možnom rozsahu postúpené konečným príjemcom vo forme vyšších objemov financovania, rizikovejších portfólií, menších požiadaviek na kolaterál alebo nižších úrokových sadzieb, než by to bolo bez takýchto verejných záruk.
5. Záruka sa musí poskytovať na nové individuálne úvery na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu. Nominálna suma príslušného úveru nesmie presiahnuť oprávnené náklady. Záruka nesmie kryť viac ako 80 % príslušného úveru. Verejné záruky sa musia poskytovať za poplatok vo výške najmenej 50 základných bodov, ak je úverový rating poskytujúceho členského štátu rovný AAA-A.
6. Trvanie záruky musí byť obmedzené na maximálne 15 rokov.
7. Pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu sa môže kumulovať s pomocou na interoperabilitu alebo s pomocou na technické prispôsobenie a modernizáciu, ak sa čisté dodatočné náklady na interoperabilitu, ako sú uvedené v článku 16 ods. 6 tohto nariadenia, alebo investície do modernizácie a technického prispôsobenia, ako sú uvedené v článku 17 ods. 6 tohto nariadenia, vylúčia z oprávnených nákladov uvedených v odseku 2.

## Článok 15

**Pomoc na nákup intermodálnych nákladových jednotiek alebo žeriavov na palubách plavidiel**

1. Schémy investičnej pomoci na nákup nových alebo použitých intermodálnych nákladových jednotiek alebo žeriavov na palubách plavidiel sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.
2. Pomoc sa musí poskytovať podnikom, ktoré nakupujú intermodálne nákladové jednotky a žeriavy na palubách plavidiel.

3. Oprávnené sú tieto náklady:
  - a) v prípade intermodálnych nákladových jednotiek: výška rozdielu v nákladoch medzi prepravnými jednotkami používanými výlučne na cestnú dopravu a intermodálnymi nákladovými jednotkami, ktoré sa môžu prekladať na účely udržateľnej multimodálnej dopravy;
  - b) v prípade žeriavov na palubách plavidiel: výška plnej nadobúdacej ceny.
4. Oprávnené náklady zahŕňajú štúdie uskutočniteľnosti a náklady na plánovanie a inštaláciu.
5. Výška pomoci nesmie v situácii uvedenej v odseku 3 písm. a) presiahnuť intenzitu pomoci 40 % oprávnených nákladov a v situácii uvedenej v odseku 3 písm. b) 20 % oprávnených nákladov.

### Pododdiel C

## Investičná pomoc na interoperabilitu a technické prispôsobenie a modernizáciu

### Článok 16

#### Pomoc na interoperabilitu

1. Schémy investičnej pomoci na podporu investícií do majetku, ktoré prispievajú k nepretržitým dopravným tokom medzi vnútroštátnymi sieťami alebo druhmi dopravy, sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I tohto nariadenia.
2. Pomoc sa musí poskytnúť vlastníkom vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, prevádzkovateľom dopravy a organizátorom dopravy na účely realizácie investícií uvedených v odseku 3 v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy.
3. Oprávnené sú tieto investičné projekty:
  - a) Európsky systém riadenia vlakov (ETCS), budúci železničný mobilný komunikačný systém (FRMCS), a to aj v kombinácii s Globálnym systémom pre mobilné komunikácie – železnice (GSM-R), a automatizovaná prevádzka vlakov (ATO) ako súčasť Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), ako sa opisuje v sekundárnych právnych predpisoch Únie <sup>(28)</sup>;
  - b) digitálne samočinné spriahadlo (DAC) <sup>(29)</sup>;
  - c) samostatné zariadenie GSM-R;
  - d) prispôsobenie železničných koľajových vozidiel rôznym elektrickým systémom;
  - e) prispôsobenie železničných koľajových vozidiel rôznym rozchodom koľají;
  - f) prispôsobenie lodí vnútrozemskej plavby na obsluhu námorných prístavov a námorných plavidiel na obsluhu vnútrozemských prístavov;
  - g) prispôsobenie lodí vnútrozemskej plavby meniacim sa podmienkam splavnosti vrátane podmienok nízkeho vodného stavu;
  - h) automatizácia železničných koľajových vozidiel a lodí vnútrozemskej plavby;
  - i) prispôsobenie vozidiel na prepravu intermodálnych nákladových jednotiek;

<sup>(28)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a náviesenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/1695/oj?eliuri=eli%3Areg\\_impl%3A2023%3A1695%3Aoj&locale=sk](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj?eliuri=eli%3Areg_impl%3A2023%3A1695%3Aoj&locale=sk)).

<sup>(29)</sup> DAC je interoperabilný komponent na samočinné spriahanie a rozspriahanie železničných koľajových vozidiel v nákladnom vlaku, a to fyzicky (napr. mechanické spojenie a vzduchové vedenie na brzdenie), ako aj digitálne (napr. elektrické napájanie a dátové spojenie). DAC je nástrojom na vytvorenie modernej a digitálnej európskej železničnej nákladnej dopravy. Nielenže zvýši efektívnosť vďaka automatizačným procesom, ale zabezpečí aj dostatok energie pre telematické aplikácie, ako aj bezpečnú dátovú komunikáciu v celom vlaku.

- j) kľúčové technológie potrebné na implementáciu RIS, ako je európske prostredie RIS, elektronický mapový zobrazovací a informačný systém na vnútrozemskú navigáciu, plavebné správy pre veliteľov lodí, vnútrozemský automatický identifikačný systém a medzinárodné elektronické hlásenie;
- k) telematické aplikácie v nákladnej doprave a iný softvér v nákladnej doprave, pokiaľ prispievajú k nepretržitým dopravným tokom medzi rôznymi druhmi dopravy, najmä systémy multimodálnej identifikácie, sledovania a vysledovateľnosti a multimodálne platformy na výmenu údajov, s výnimkou investícií do aplikácií pre osobnú dopravu, ako sú systémy, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas nej, rezervačné a platobné systémy pre cestujúcich, odbavovanie batožiny a riadenie spojení medzi osobnými vlakmi a spojení s inými druhmi osobnej dopravy.

4. Oprávnené náklady sú všetky náklady potrebné na realizáciu investičných projektov uvedených v odseku 3. Tieto náklady zahŕňajú náklady potrebné na nákup a inštaláciu príslušnej technológie, náklady na riadenie projektu a náklady na dodanie. Oprávnené sú aj náklady súvisiace so štúdiami, testovaním a schvaľovaním a pilotnými a prototypovými inštaláciami na implementáciu príslušnej technológie na úrovni technologickej pripravenosti 9 <sup>(30)</sup>. Náklady na údržbu nie sú oprávnené. Majetok financovaný z pomoci môže byť nový alebo použitý. Pokiaľ ide o investície do interoperability súvisiace s ERTMS, oprávnené sú náklady súvisiace s integráciou funkcií európskeho globálneho navigačného satelitného systému (EGNSS) v rámci ERTMS. Na podporu sú oprávnené aj náklady súvisiace s vybavením GSM-R v kombinácii s vybavením FRMCS. Náklady súvisiace s investíciami do samostatného vybavenia GSM-R sú oprávnené na podporu len vtedy, ak vznikli do 31. decembra 2031.

5. Intenzita pomoci nesmie prekročiť:

- a) v prípade investičných projektov uvedených v odseku 3 písm. a) a b) 90 % oprávnených nákladov;
- b) v prípade investičných projektov uvedených v odseku 3 písm. c) až k) 50 % oprávnených nákladov.

6. Pokiaľ ide o investície do interoperability vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu alebo do intermodálnej nákladovej jednotky alebo žerjavu na palubách plavidiel, ktorých nákup sa plánuje, oprávnené náklady sa obmedzia na čisté dodatočné náklady na interoperabilitu za predpokladu, že tieto náklady už nie sú pokryté z inej formy pomoci, najmä pomoci podľa článkov 14 a 15. Čisté dodatočné náklady na interoperabilitu sa vypočítajú ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na nákup vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu alebo intermodálnej nákladovej jednotky alebo žerjavu na palubách plavidiel, ktorých nákup sa plánuje a ktoré sú vybavené prostredníctvom takýchto investícií, na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup toho istého vozidla alebo intermodálnej nákladovej jednotky alebo žerjavu na palubách plavidiel alebo podobného majetku bez investícií do interoperability v kontrafaktuálnom scenári na strane druhej.

7. Počas najmenej piatich rokov po poskytnutí pomoci musia zmluvné dojednania o odplatnom prevode alebo používaní (napríklad lízing) majetku financovaného z pomoci na interoperabilitu obsahovať doložku, v ktorej sa uvádza, že investícia prispievajúca k interoperabilite príslušného majetku bola financovaná zo štátnej pomoci. V zmluvných dojednaniach sa musia v náležitých prípadoch špecifikovať aj zodpovedajúce povinnosti stanovené v odseku 9 a musí sa uviesť výška pomoci.

8. Investícia sa musí zrealizovať a dokončiť aspoň jeden rok pred dátumom, keď sa podporovaná investícia stane na úrovni Únie povinnou.

9. Kusy železničných koľajových vozidiel, ktoré využívajú podporovanú investíciu, si musia zachovať v európskom registri vozidiel platný stav registrácie, ktorý je doložený kódom 00, ako sa vymedzuje v dodatku 3 k vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie (EÚ) 2018/1614 <sup>(31)</sup>, a to najmenej počas piatich rokov po vykonaní investície.

<sup>(30)</sup> Oznámenie Komisie – Rámec pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inovácie (Ú. v. EÚ C 414, 28.10.2022, s. 1), poznámka pod čiarou 60. Pozri aj Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska stratégia pre kľúčové podporné technológie – cesta k rastu a zamestnanosti, [COM(2012) 341 final].

<sup>(31)</sup> Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES, (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2018/1614/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj)).

## Článok 17

**Pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy**

1. Schémy investičnej pomoci na podporu investícií do majetku, ktoré prispievajú k technickému prispôsobeniu a modernizácii v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy, sú zlučiteľné s vnútorným trhom v zmysle článku 93 zmluvy a sú oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy za predpokladu, že sú splnené podmienky stanovené v tomto článku a kapitole I.
2. Pomoc sa musí poskytnúť vlastníkom vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, prevádzkovateľom dopravy a organizátorom dopravy na účely realizácie investícií uvedených v odseku 3 v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy.
3. Oprávnené sú tieto investičné projekty:
  - a) modernizácia alebo renovácia železničných koľajových vozidiel;
  - b) modernizácia alebo renovácia lodí vnútrozemskej plavby, napríklad s cieľom zlepšiť hydrodynamiku a efektívnosť;
  - c) modernizácia alebo renovácia vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu;
  - d) technické prispôsobenie železničných koľajových vozidiel a lodí vnútrozemskej plavby na nové typy nákladu;
  - e) telematické aplikácie v nákladnej doprave a iný softvér v nákladnej doprave v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, na ktoré sa nevzťahuje článok 16, ako sú systémy poskytujúce informácie výlučne v rámci jedného druhu dopravy alebo digitálne rezervačné a platobné systémy, ktoré neprispievajú k nepretržitým dopravným tokom, s výnimkou investícií do aplikácií pre osobnú dopravu, ako sú systémy, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas nej, rezervačné a platobné systémy pre cestujúcich, odbavovanie batožiny a riadenie spojení medzi osobnými vlakmi a spojení s inými druhmi osobnej dopravy;
  - f) softvér na prognózu premávky (odhadovaný čas odchodu/odhadovaný čas príchodu) a softvér na optimalizáciu trasy;
  - g) digitálne systémy na monitorovanie pracovného času a času odpočinku pri železničnej prevádzke.
4. Oprávnené náklady sú všetky náklady potrebné na realizáciu investícií. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä náklady potrebné na nákup a inštaláciu príslušnej technológie, náklady súvisiace s modernizáciou existujúcej nainštalovanej technológie, náklady na riadenie projektu a náklady na dodanie. Oprávnené sú náklady súvisiace so štúdiami, testovaním a schvaľovaním a pilotnými a prototypovými inštaláciami na implementáciu príslušnej technológie na úrovni technologickej pripravenosti 9 <sup>(32)</sup>. Náklady na údržbu nie sú oprávnené. Majetok financovaný z pomoci môže byť nový alebo použitý.
5. Intenzita pomoci nesmie presiahnuť 30 % oprávnených nákladov.
6. Pokiaľ ide o investície do vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu alebo do vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu, ktorých nákup sa plánuje, oprávnené náklady sa obmedzia na čisté dodatočné náklady na technické prispôsobenie a modernizáciu za predpokladu, že tieto náklady už nie sú pokryté z inej formy pomoci, najmä pomoci podľa článkov 14 a 15. Čisté dodatočné náklady na technické prispôsobenie a modernizáciu sa vypočítajú ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na nákup vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu alebo na vybavenie na účely udržateľnej multimodálnej dopravy, ktorých nákup sa plánuje a ktoré sú vybavené prostredníctvom takýchto investícií, na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup toho istého alebo podobného majetku, ktorý si vyžaduje technické prispôsobenie a modernizáciu, v kontrafaktuálnom scenári na strane druhej.

<sup>(32)</sup> Oznámenie Komisie – Rámec pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inovácie (Ú. v. EÚ C 414, 28.10.2022, s. 1), poznámka pod čiarou 60. Pozri aj Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska stratégia pre kľúčové podporné technológie – cesta k rastu a zamestnanosti, [COM(2012) 341 final].

7. Najmenej počas piatich rokov po poskytnutí pomoci musia zmluvné dojednania o odplatnom prevode alebo používaní majetku financovaného z pomoci na technické prispôsobenie a modernizáciu vozidiel a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu obsahovať doložku, v ktorej sa uvádza, že prispôsobenie alebo modernizácia príslušného majetku bola financovaná zo štátnej pomoci, a v ktorej sa špecifikuje výška pomoci.

8. Investícia sa musí zrealizovať a dokončiť aspoň jeden rok pred dátumom, keď sa podporovaná investícia stane na úrovni Únie povinnou.

### KAPITOLA III

#### MONITOROVANIE

##### Článok 18

#### Odňatie výhody skupinovej výnimky

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

##### Článok 19

#### Podávanie správ

Členské štáty zašlú Komisii tieto informácie:

- a) prostredníctvom elektronického notifikačného systému Komisie súhrnné informácie o každom opatrení pomoci oslobodenom od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia v štandardizovanom formáte stanovenom v prílohe II, spolu s odkazom umožňujúcim prístup k plnému zneniu opatrenia pomoci vrátane jeho zmien, a to do 20 pracovných dní odo dňa, keď opatrenie pomoci nadobudlo účinnosť;
- b) v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 794/2004<sup>(33)</sup> výročnú správu v elektronickej forme o uplatňovaní tohto nariadenia. Táto výročná správa obsahuje informácie uvedené v nariadení (ES) č. 794/2004 za každý celý rok alebo každú časť roka, počas ktorého sa toto nariadenie uplatňuje.

##### Článok 20

#### Hodnotenie

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na schémy pomoci, ktoré podliehajú hodnoteniu *ex post* v súlade s odsekom 2, počas obdobia najviac šiestich mesiacov od ich nadobudnutia účinnosti alebo počas dlhšieho obdobia, o ktorom môže rozhodnúť Komisia po posúdení plánu hodnotenia vypracovaného pre danú schému, ako sa uvádza v odseku 8.

<sup>(33)</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

2. Schémy pomoci podliehajú hodnoteniu *ex post*, ak ich rozpočet na štátnu pomoc alebo vykázané výdavky presahujú 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas celého obdobia ich trvania. Celým obdobím trvania je kombinované trvanie schémy a akejkoľvek predchádzajúcej schémy pokrývajúcej podobný cieľ a podobnú zemepisnú oblasť od 30. marca 2026. Hodnotenia *ex post* sa vyžadujú len v prípade schém pomoci, ktorých celkové obdobie trvania presahuje tri roky od 30. marca 2026.

3. Od požiadavky na hodnotenie *ex post* možno upustiť v prípade schém pomoci, ktoré bezprostredne nadväzujú na schému pokrývajúcu podobný cieľ a podobnú zemepisnú oblasť, pričom daná schéma bola predmetom hodnotenia a v súvislosti s ňou sa predložila záverečná hodnotiacia správa v súlade s plánom hodnotenia, ktorý schválila Komisia, a táto správa neobsahuje žiadne negatívne zistenia. Ak záverečná hodnotiacia správa schémy nie je v súlade so schváleným plánom hodnotenia, táto schéma sa okamžite pozastaví. Na žiadnu schému pomoci nadväzujúcu na takúto pozastavenú schému pomoci sa skupinová výnimka neuplatňuje.

4. Plán hodnotenia musí obsahovať aspoň tieto prvky: i) ciele schémy pomoci, ktorá sa má hodnotiť; ii) hodnotiace otázky; iii) ukazovatele výsledkov; iv) plánovanú metodiku na uskutočnenie hodnotenia; v) požiadavky na zber údajov; vi) navrhovaný harmonogram hodnotenia (vrátane dátumu predloženia priebežnej a záverečnej hodnotiacej správy); vii) opis nezávislého orgánu, ktorý vykonáva hodnotenie, alebo kritériá, ktoré sa použijú na jeho výber, a viii) spôsoby zabezpečenia zverejnenia hodnotenia.

5. Cieľom hodnotenia *ex post* je overiť, či sa potvrdili predpoklady a podmienky nevyhnutné pre zlučiteľnosť schémy, najmä potrebnosť a účinnosť opatrenia pomoci vzhľadom na jeho všeobecné a špecifické ciele. V rámci hodnotenia *ex post* sa takisto posúdi vplyv schémy na hospodársku súťaž a obchod.

6. Hodnotenie *ex post* sa vykonáva na základe plánu hodnotenia schváleného Komisiou.

7. Členské štáty oznámia Komisii návrh plánu hodnotenia schém pomoci, ktoré podliehajú požiadavke na hodnotenie podľa odseku 2:

- a) do 20 pracovných dní od nadobudnutia účinnosti schémy, ak rozpočet štátnej pomoci na schému presahuje 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas jej celkového obdobia trvania;
- b) do 30 pracovných dní od významnej zmeny, ktorá viedla k navýšeniu rozpočtu schémy na sumu presahujúcu 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas celkového trvania schémy;
- c) do 30 pracovných dní od oficiálneho zaúčtovania výdavkov v rámci schémy presahujúcich 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek roku.

8. Návrh plánu hodnotenia musí byť v súlade so spoločnou metodikou hodnotenia štátnej pomoci, ktorú prijala Komisia. Komisia môže v rozhodnutí o schválení plánu hodnotenia rozhodnúť o predĺžení počiatočného maximálneho obdobia šiestich mesiacov. Členské štáty zverejnia plán hodnotenia schválený Komisiou.

9. Hodnotenie *ex post* vykoná na základe plánu hodnotenia znalec nezávislý od orgánu poskytujúceho pomoc. Každé hodnotenie zahŕňa aspoň jednu priebežnú a jednu záverečnú hodnotiacu správu. Členské štáty zverejnia obe správy.

10. Závěrečná hodnotiaci správa sa predloží Komisii najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím platnosti schémy. Táto lehota sa môže skrátiť v prípade schém, pri ktorých vznikla požiadavka na hodnotenie v posledných dvoch rokoch ich vykonávania. Presný rozsah a postup každého hodnotenia sa stanovujú v rozhodnutí Komisie o schválení plánu hodnotenia. Pri notifikácii každého následného opatrenia pomoci s podobným cieľom sa opíše, akým spôsobom sa zohľadnili výsledky hodnotenia.

#### Článok 21

### Monitorovanie

1. Aby mohla Komisia monitorovať pomoc, ktorá je podľa tohto nariadenia oslobodená od notifikačnej povinnosti, členské štáty uchovávajú podrobné záznamy s informáciami a podpornou dokumentáciou, ktoré sú potrebné na zistenie toho, či sú splnené všetky podmienky stanovené v tomto nariadení. Takéto záznamy sa uchovávajú desať rokov odo dňa poskytnutia pomoci *ad hoc* alebo poslednej individuálnej pomoci poskytnutej na základe danej schémy.

2. V prípade schém, v rámci ktorých sa fiškálna pomoc poskytuje automaticky, ako sú schémy založené na daňových priznaniach príjemcov, a pri ktorých neexistuje overovanie *ex ante*, či každý príjemca spĺňa všetky podmienky zlučiteľnosti, členské štáty pravidelne overujú, a to aspoň *ex post* a na základe vzorky, či sú splnené všetky podmienky zlučiteľnosti, a vyvodzujú potrebné závery. Členské štáty uchovávajú podrobné záznamy o týchto overeniach počas obdobia aspoň desiatich rokov odo dňa vykonania overení.

3. Komisia si môže od každého členského štátu vyžiadať všetky informácie a podpornú dokumentáciu, ktoré Komisia považuje za potrebné na monitorovanie uplatňovania tohto nariadenia, a to vrátane informácií uvedených v odsekoch 1 a 2. Príslušný členský štát poskytne Komisii požadované informácie a podpornú dokumentáciu do 20 pracovných dní od doručenia žiadosti alebo v dlhšej lehote, ak sa v žiadosti stanovuje takáto lehota.

## KAPITOLA IV

### ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

#### Článok 22

### Prechodné ustanovenia

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na individuálnu pomoc poskytnutú pred nadobudnutím jeho účinnosti, ak pomoc spĺňa všetky podmienky stanovené v tomto nariadení s výnimkou článku 9.

2. Každú pomoc, ktorá nespĺňa podmienky na oslobodenie od notifikačnej povinnosti stanovené v tomto nariadení, posúdi Komisia na základe príslušných rámcov, usmernení a oznámení prijatých Komisiou.

3. Po uplynutí obdobia platnosti tohto nariadenia zostávajú všetky schémy pomoci oslobodené od notifikačnej povinnosti podľa tohto nariadenia naďalej oslobodené od tejto povinnosti počas obdobia šiestich mesiacov.

Pravidlá stanovené v tomto nariadení sa môžu naďalej uplatňovať aj po uplynutí obdobia platnosti na pomoc poskytnutú z finančných prostriedkov Únie implementovaných v rámci zdieľaného riadenia v programovom období 2028 – 2034.

Článok 23

**Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 30. marca 2026.

Uplatňuje sa do 31. decembra 2034.

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

V Bruseli 16. marca 2026

Za Komisiu  
*predsedníčka*  
Ursula VON DER LEYEN

## PRÍLOHA I

## VYMEDZENIE POJMU MSP

## Článok 1

**Podnik**

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

## Článok 2

**Počet pracovníkov a finančné limity určujúce kategórie podnikov**

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

## Článok 3

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

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

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

- a) verejné investičné spoločnosti, spoločnosti rizikového kapitálu, fyzické osoby alebo skupiny fyzických osôb, ktoré pravidelne vykonávajú činnosť v oblasti rizikových kapitálových investícií, pričom investujú vlastný kapitál do nekótovaných podnikov (tzv. podnikateľskí anjeli), za predpokladu, že celkové investície týchto podnikateľských anjelov v rovnakom podniku sú nižšie ako 1 250 000 EUR;
- b) univerzity alebo neziskové výskumné strediská;
- c) inštitucionálni investori vrátane regionálnych rozvojových fondov;
- d) orgány miestnej samosprávy s ročným rozpočtom nižším ako 10 miliónov EUR a s menej ako 5 000 obyvateľmi.

3. „Prepojené podniky“ sú podniky, medzi ktorými je niektorý z týchto vzájomných vzťahov:
  - a) podnik má väčšinu hlasovacích práv akcionárov alebo členov v inom podniku;
  - b) podnik má právo vymenovať alebo odvolať väčšinu členov správneho, riadiaceho alebo dozorného orgánu iného podniku;
  - c) podnik má právo dominantne pôsobiť na iný podnik na základe zmluvy uzatvorenej s týmto podnikom alebo na základe ustanovenia v jeho spoločenskej zmluve alebo stanovách;
  - d) podnik, ktorý je akcionárom alebo členom iného podniku, sám kontroluje na základe zmluvy s inými akcionármi tohto podniku alebo členmi tohto podniku väčšinu hlasovacích práv akcionárov alebo členov v tomto podniku.

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

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

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

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

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

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

#### Článok 4

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

1. Údajmi používanými pri výpočte počtu pracovníkov a finančných súm sú údaje týkajúce sa posledného schváleného účtovného obdobia a vypočítané na ročnom základe. Zohľadňujú sa odo dňa účtovnej závierky. Výška zvoleného obratu sa vypočíta bez dane z pridanej hodnoty (DPH) a iných nepriamych daní.

2. Ak podnik v deň účtovnej závierky zistí, že na ročnom základe prekročil počet pracovníkov alebo finančné stropy stanovené v článku 2 alebo klesol pod tento počet pracovníkov a finančné stropy, nebude to mať za následok stratu ani nadobudnutie statusu stredného alebo malého podniku alebo mikropodniku, pokiaľ sa tieto stropy neprekročili v dvoch po sebe nasledujúcich účtovných obdobiach.

3. V prípade novozaložených podnikov, ktorých účtovné uzávierky ešte neboli schválené, sa uplatnia údaje získané čestným odhadom vykonaným v priebehu finančného roku.

## Článok 5

**Počet pracovníkov**

Počet pracovníkov zodpovedá počtu ročných pracovných jednotiek (RPJ), t. j. počtu osôb, ktoré boli v príslušnom podniku alebo v jeho mene zamestnané na plný úväzok počas celého posudzovaného referenčného roku. Práca osôb, ktoré nepracovali celý rok, práca osôb, ktoré pracovali na kratší pracovný čas bez ohľadu na jeho trvanie a práca sezónnych pracovníkov sa započítava ako podiely RPJ. Pracovníkmi sú:

- a) zamestnanci;
- b) osoby pracujúce pre podnik v podriadenom postavení, ktoré sa podľa vnútroštátneho práva považujú za zamestnancov;
- c) vlastníci-manažéri;
- d) spoločníci zapojení do bežnej činnosti podniku, ktorí majú finančný prospech z podniku.

Učni alebo študenti, ktorí sa zúčastňujú na odbornej príprave na základe zmluvy o učňovskej alebo odbornej príprave, sa nepovažujú za pracovníkov. Čas trvania materskej alebo rodičovskej dovolenky sa nezapočítava.

## Článok 6

**Vyhodenie údajov o podniku**

1. V prípade samostatného podniku sa údaje vrátane počtu pracovníkov určujú výlučne na základe účtovných výkazov tohto podniku.

2. Údaje o podniku, ktorý má partnerské podniky alebo prepojené podniky, vrátane údajov o počte pracovníkov, sa určia na základe účtovných výkazov a iných údajov o podniku, alebo, ak je k dispozícii, podľa konsolidovanej účtovnej závierky podniku alebo konsolidovanej účtovnej závierky, do ktorej je podnik zahrnutý v rámci konsolidácie.

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

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

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

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

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

## PRÍLOHA II

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

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

Referenčné číslo pomoci	<i>(vyplní Komisia)</i>	
Členský štát	.....	
Referenčné číslo členského štátu	.....	
Región	Názov regiónu (-ov) [NUTS] <sup>(1)</sup> ..... .....	Status regionálnej pomoci <sup>(2)</sup> ..... .....
Orgán poskytujúci pomoc	Názov	.....
	Poštová adresa Webová adresa	..... .....
Názov opatrenia pomoci	.....	
Vnútroštátny právny základ (odkaz na príslušné oficiálne vnútroštátne uverejnenie)	.....	
Webový odkaz na úplné znenie opatrenia pomoci	.....	
Typ opatrenia	<input type="checkbox"/> Schéma	Názov príjemcu a skupiny <sup>(3)</sup> , ku ktorej patrí .....
	<input type="checkbox"/> Pomoc <i>ad hoc</i>	
Zmena existujúcej schémy pomoci alebo pomoci <i>ad hoc</i>	Referenčné číslo pomoci Komisie SA. ....	
	<input type="checkbox"/> Predĺženie	
	<input type="checkbox"/> Úprava	
Trvanie <sup>(4)</sup>	<input type="checkbox"/> Schéma	od dd. mm. rrrr do dd. mm. rrrr
Dátum poskytnutia pomoci	<input type="checkbox"/> Pomoc <i>ad hoc</i>	dd. mm. rrrr
Príslušné hospodárske odvetvie (-ia)	<input type="checkbox"/> Všetky hospodárske odvetvia oprávnené na prijatie pomoci	
	<input type="checkbox"/> Pomoc obmedzená na určité odvetvia: Uveďte na úrovni skupín podľa klasifikácie NACE <sup>(5)</sup>	.....
Typ príjemcu	<input type="checkbox"/> MSP	
	<input type="checkbox"/> Malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou	
	<input type="checkbox"/> Veľké podniky	
Odhadovaný počet príjemcov:	<input type="checkbox"/> do 10 <input type="checkbox"/> od 11 do 50 <input type="checkbox"/> od 51 do 100 <input type="checkbox"/> od 101 do 500 <input type="checkbox"/> od 501 do 1 000 <input type="checkbox"/> viac ako 1 000	

Rozpočet	Celková ročná výška rozpočtu plánovaného podľa schémy <sup>(6)</sup>	Národná mena ... (v plnej výške) .....	
	Celková suma pomoci <i>ad hoc</i> poskytnutej podniku <sup>(7)</sup>	Národná mena ... (v plnej výške) .....	
Nástroj pomoci	<input type="checkbox"/> Grant/Bonifikácia úrokovej sadzby		
	<input type="checkbox"/> Úver/Vratné preddavky		
	<input type="checkbox"/> Záruka (v prípade potreby odkaz na rozhodnutie Komisie) <sup>(8)</sup> Odkaz na rozhodnutie Komisie: SA .....		
	<input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnenie alebo oslobodenie od dane		
	<input type="checkbox"/> Kapitálové injekcie alebo kvázi kapitálové injekcie		
	<input type="checkbox"/> Iné (uveďte) ..... Uveďte, ktorej z ďalej uvedených širších kategórií by štátna pomoc najlepšie zodpovedala z hľadiska jej účinku/funkcie: <input type="checkbox"/> Grant <input type="checkbox"/> Úver <input type="checkbox"/> Záruka <input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnenie <input type="checkbox"/> Kapitálové injekcie alebo kvázi kapitálové injekcie		
<input type="checkbox"/> V prípade spolufinancovania z fondu (-ov) EÚ	Názov fondu (-ov) EÚ: .....	Výška finančného príspevku (za každý fond EÚ) ..... .....	Národná mena ... (v plnej výške) ..... .....

<sup>(1)</sup> NUTS – nomenklatúra územných jednotiek na štatistické účely. Región sa zvyčajne vymedzuje na úrovni 2.

<sup>(2)</sup> Článok 107 ods. 3 písm. a) ZFEÚ (status A), článok 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ (status C), nepodporované oblasti t. j. oblasti, ktoré nie sú oprávnené na regionálnu pomoc (status N).

<sup>(3)</sup> Na účely pravidiel hospodárskej súťaže uvedených v zmluve a na účely tohto nariadenia je podnik každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť bez ohľadu na jeho právne postavenie a spôsob jeho financovania. Súdny dvor rozhodol, že subjekty, ktoré sú kontrolované (právne alebo de facto) tým istým subjektom, by sa mali pokladať za jeden podnik.

<sup>(4)</sup> Obdobie, na ktoré sa orgán poskytujúci pomoc môže zaviazat', že bude pomoc poskytovať.

<sup>(5)</sup> NACE Rev. 2.1 – štatistická klasifikácia ekonomických činností v Európskom spoločenstve. Odvetvie sa zvyčajne vymedzuje na úrovni skupiny.

<sup>(6)</sup> V prípade schémy pomoci: uveďte celkovú ročnú výšku rozpočtu plánovaného podľa danej schémy alebo odhadovanú daňovú stratu za rok za všetky nástroje pomoci zahrnuté v schéme.

<sup>(7)</sup> V prípade poskytnutia pomoci *ad hoc*: uveďte celkovú výšku pomoci/daňovú stratu.

<sup>(8)</sup> V prípade potreby odkaz na rozhodnutie Komisie, ktorým sa schvaľuje metodika výpočtu ekvivalentu hrubého grantu v súlade s článkom 5 ods. 2 písm. d) tohto nariadenia.

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

[Uveďte, podľa ktorého ustanovenia tohto nariadenia sa opatrenie pomoci poskytuje.]

Primárny cieľ	Maximálna intenzita pomoci v % oprávnených nákladov	Maximálna výška pomoci v národnej mene (v plnej výške)
Schéma prevádzkovej pomoci na zníženie externých nákladov na dopravu (článok 10)	... (za každú schému za rok)	....

Primárny cieľ		Maximálna intenzita pomoci v % oprávnených nákladov	Maximálna výška pomoci v národnej mene (v plnej výške)
Schéma prevádzkovej pomoci na zavádzanie nových komerčných spojení železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy (článok 11)	prvý rok prevádzky	...	.....
	druhý rok prevádzky	...	
	tretí rok prevádzky	...	
	štvrtý rok prevádzky	...	
	piaty rok prevádzky	...	
Schéma investičnej pomoci pre servisné zariadenia železničnej dopravy, zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadenia multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy (článok 12)		... (za každý projekt)	....
Investičná pomoc <i>ad hoc</i> týkajúca sa terminálov železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy (článok 12)		... (za každý projekt)	...
Schéma investičnej pomoci týkajúca sa súkromných vlečiek (článok 13)		... (za každý projekt)	....
Schéma investičnej pomoci na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu (článok 14)		... (z príslušného úveru)	....
Schéma investičnej pomoci na nákup intermodálnych nákladových jednotiek alebo žeriavov na palubách plavidiel (článok 15)	intermodálne nákladové jednotky	...	....
	žeriavy na palube plavidiel	...	
Schéma investičnej pomoci na interoperabilitu (článok 16)	investičné projekty uvedené v odseku 3 písm. a) a b)	...	...
	investičné projekty uvedené v odseku 3 písm. c) až j)	...	
Schéma investičnej pomoci na technické prispôsobenie a modernizáciu v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy (článok 17)		...	....

## PRÍLOHA III

## USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA UVEREJŇOVANIA INFORMÁCIÍ PODĽA ČLÁNKU 9 ODS. 1 PÍSM. C) A ODS. 2

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

- a) názov príjemcu;
- b) identifikačný kód príjemcu;
- c) druh podniku (MSP/malý podnik so strednou trhovou kapitalizáciou/veľký podnik) v čase poskytnutia pomoci;
- d) región, v ktorom príjemca sídli, na úrovni NUTS II <sup>(1)</sup>;
- e) odvetvie činnosti na úrovni skupiny podľa klasifikácie NACE <sup>(2)</sup>;
- f) prvok pomoci vyjadrený v plnej výške v národnej mene <sup>(3)</sup>;
- g) nástroj pomoci <sup>(4)</sup> [grant/bonifikácia úrokov, úver/vratné preddavky/návratný grant, záruka, daňové zvýhodnenie alebo oslobodenie od dane, kapitálové injekcie a kvázi kapitálové injekcie, iné (uved'te)];
- h) dátum poskytnutia pomoci;
- i) cieľ pomoci;
- j) orgán poskytujúci pomoc;
- k) referenčné číslo opatrenia pomoci <sup>(5)</sup>.

Ako sa stanovuje v článku 9 ods. 2, ak členské štáty zriadia svoje súhrnné webové sídla venované štátnej pomoci spôsobom umožňujúcim jednoduchý prístup k informáciám, informácie sa uverejňujú v tabuľkovom formáte, vďaka ktorému možno údaje vyhľadávať či získať, ako aj jednoducho ich uverejňovať na internete, napr. vo formáte CSV alebo XML. Každá zainteresovaná strana má na toto webové sídlo neobmedzený prístup. Na prístup na toto webové sídlo sa nevyžaduje predchádzajúca registrácia používateľa.

---

<sup>(1)</sup> NUTS – nomenklatúra územných jednotiek na štatistické účely. Región sa zvyčajne vymedzuje na úrovni 2.

<sup>(2)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1893/2006 z 20. decembra 2006, ktorým sa zavádza štatistická klasifikácia ekonomických činností NACE Revision 2 a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3037/90 a niektoré nariadenia ES o osobitných oblastiach štatistiky (Ú. v. EÚ L 393, 30.12.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj>).

<sup>(3)</sup> V prípade prevádzkovej pomoci ročná výška pomoci na jedného príjemcu. V prípade investičnej pomoci výška investície. V prípade opatrení podľa článku 14 ekvivalent hrubého grantu.

<sup>(4)</sup> Ak sa pomoc poskytuje prostredníctvom viacerých nástrojov pomoci, uvádza sa výška pomoci podľa jednotlivých nástrojov.

<sup>(5)</sup> Ako ho Komisia uviedla v rámci postupu uvedeného v článku 19 tohto nariadenia.

## PRÍLOHA IV

## DEFINÍCIA MALÝCH PODNIKOV SO STREDNOU TRHOVOU KAPITALIZÁCIOU

**Definícia malých podnikov so strednou trhovou kapitalizáciou**

## 1. Podnik

Za podnik sa považuje každý subjekt, ktorý vykonáva hospodársku činnosť bez ohľadu na jeho právnu formu. Medzi takéto subjekty patria partnerstvá alebo združenia, ktoré pravidelne vykonávajú hospodársku činnosť.

## 2. Maximálny počet pracovníkov a maximálna výška finančných ukazovateľov

Kategóriu malých podnikov so strednou trhovou kapitalizáciou tvoria podniky, ktoré nie sú malými a strednými podnikmi podľa prílohy I, zamestnávajú menej ako 750 osôb a ktorých ročný obrat nepresahuje 150 miliónov EUR alebo ktorých celková ročná súvaha nepresahuje 129 miliónov EUR.

## 3. Druhy podnikov, ktoré sa zohľadňujú pri výpočte počtu pracovníkov a finančných objemov

## 3.1. „Samostatný podnik“ je každý podnik, ktorý nie je klasifikovaný ako partnerský podnik v zmysle bodu 3.2 alebo ako prepojený podnik v zmysle bodu 3.5.

## 3.2. „Partnerské podniky“ sú všetky podniky, ktoré nie sú klasifikované ako prepojené podniky v zmysle bodu 3.4 a kde jeden podnik (vyššie postavený podnik) vlastní, buď sám, alebo spoločne s jedným alebo viacerými prepojenými podnikmi v zmysle bodu 3.5, 25 % alebo viac kapitálu alebo hlasovacích práv v inom podniku (nižšie postavený podnik).

## 3.3. Okrem prípadov uvedených v bode 3.4 sa podnik nemôže považovať za malý podnik so strednou trhovou kapitalizáciou, ak je 25 % alebo viac jeho kapitálu alebo hlasovacích práv priamo alebo nepriamo kontrolovaných, spoločne alebo individuálne, jedným alebo viacerými verejnými subjektmi.

## 3.4. Odchylné od bodu 3.2 sa však podnik môže klasifikovať ako samostatný, teda ako podnik, ktorý nemá žiadne partnerské podniky, aj keď 25 % alebo viac jeho kapitálu alebo hlasovacích práv vlastní nasledujúci investori, a to za predpokladu, že títo investori nie sú s príslušným podnikom individuálne ani spoločne prepojení v zmysle bodu 3.5:

- a) verejné investičné spoločnosti, fondy rizikového kapitálu alebo fondy súkromného kapitálu, fyzické osoby alebo skupiny fyzických osôb, ktoré pravidelne vykonávajú činnosť v oblasti rizikových kapitálových investícií, pričom investujú vlastný kapitál do nekótovaných podnikov („podnikateľskí anjeli“), za predpokladu, že celkové investície týchto podnikateľských anjelov v rovnakom podniku sú nižšie ako 5 000 000 EUR;
- b) univerzity alebo neziskové výskumné strediská;
- c) inštitucionálni investori vrátane regionálnych rozvojových fondov;
- d) orgány miestnej samosprávy s ročným rozpočtom nižším ako 10 miliónov EUR a s menej ako 5 000 obyvateľmi.

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

- a) podnik má väčšinu hlasovacích práv akcionárov alebo členov v inom podniku;
- b) podnik má právo vymenovať alebo odvolať väčšinu členov správneho, riadiaceho alebo dozorného orgánu iného podniku;
- c) podnik má právo dominantne pôsobiť na iný podnik na základe zmluvy uzatvorenej s týmto podnikom alebo na základe ustanovenia v jeho spoločenskej zmluve alebo stanovách;

- d) podnik, ktorý je akcionárom alebo členom iného podniku, sám kontroluje na základe zmluvy s inými akcionármi alebo členmi tohto podniku väčšinu hlasovacích práv akcionárov alebo členov v tomto podniku.

Ak sa investori uvedení v bode 3.4 nepodieľajú priamo ani nepriamo na riadení príslušného podniku bez toho, aby boli dotknuté ich akcionárske práva, predpokladá sa, že rozhodujúci vplyv sa neuplatňuje.

- 3.5.1. Podniky, ktoré sa nachádzajú v niektorom zo vzťahov uvedených v bode 3.5 prostredníctvom jedného alebo viacerých iných podnikov alebo prostredníctvom niektorého z investorov uvedených v bode 3.4, sa takisto považujú za prepojené.
- 3.5.2. Podniky, ktoré sú v niektorom zo vzťahov uvedených v bode 3.5 prostredníctvom fyzickej osoby alebo skupiny fyzických osôb konajúcich spoločne, sa tiež považujú za prepojené podniky, ak svoju činnosť alebo časť svojej činnosti vykonávajú na rovnakom relevantnom trhu alebo na príbuzných trhoch. Na účely tohto bodu sa za „príbuzný trh“ považuje trh pre výrobok alebo službu, ktorý bezprostredne predchádza relevantnému trhu alebo naň nadväzuje.
- 3.5.3. Ak alternatívny investičný fond v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 1 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/61/EÚ<sup>(1)</sup> investuje do podniku, za „prepojené podniky“ na účely bodu 3.5 by sa nemali považovať:
- tento podnik a tento alternatívny investičný fond;
  - tento podnik a správca tohto alternatívneho investičného fondu;
  - tento podnik a iný podnik, do ktorého tento alternatívny investičný fond investoval.

Prvý pododsek sa uplatňuje za predpokladu, že sú splnené všetky tieto podmienky:

- alternatívny investičný fond a jeho správca a príslušné podniky vedú oddelené účtovné záznamy;
  - alternatívny investičný fond a jeho správca majú vopred stanovenú investičnú stratégiu pre odchod z dotknutého podniku alebo podnikov, a to aj prostredníctvom realizácie ich hodnoty predajom podniku alebo inými prostriedkami.
- 3.6. Podniky môžu poskytnúť vyhlásenie o svojom postavení samostatného podniku, partnerského podniku alebo prepojeného podniku s uvedením údajov týkajúcich sa maximálnych hodnôt stanovených v bode 2. Vyhlásenie sa môže poskytnúť aj vtedy, keď je kapitál rozptýlený tak, že nie je možné presne určiť, kto ho vlastní. V takomto prípade podnik môže poskytnúť vyhlásenie v dobrej viere, že môže odôvodnene predpokladať, že v ňom 25 % alebo väčší podiel nevlastní jeden podnik alebo spoločne viaceru vzájomne prepojených podnikov. Takéto vyhlásenia sa poskytnú bez toho, aby boli dotknuté kontroly alebo vyšetrovania stanovené podľa vnútroštátnych pravidiel alebo pravidiel EÚ.
4. Údaje používané pri výpočte počtu pracovníkov a finančných súm a referenčné obdobie
- 4.1. Údajmi používanými pri výpočte počtu pracovníkov a finančných objemov sú údaje týkajúce sa posledného schváleného účtovného obdobia a vypočítané na ročnom základe. Zohľadňujú sa odo dňa účtovnej závierky. Suma zvolená ako obrat sa vypočíta bez dane z pridanej hodnoty a iných nepriamych daní.
- 4.2. Ak podnik v deň účtovnej závierky zistí, že na ročnom základe prekročil maximálnu výšku počtu pracovníkov alebo finančných ukazovateľov stanovenú v bode 2 alebo klesol pod túto hodnotu, nebude to mať za následok stratu alebo nadobudnutie postavenia malého podniku so strednou trhovou kapitalizáciou, pokiaľ sa tieto hodnoty neprekročia v dvoch po sebe nasledujúcich účtovných obdobiach.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/61/EÚ z 8. júna 2011 o správcoch alternatívnych investičných fondov a o zmene a doplnení smerníc 2003/41/ES a 2009/65/ES a nariadení (ES) č. 1060/2009 a (EÚ) č. 1095/2010 (Ú. v. EÚ L 174, 1.7.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj>).

- 4.3. V prípade novozaložených podnikov, ktorých účtovné závierky zatiaľ neboli schválené, sa uplatnia údaje získané odhadom v dobrej viere vykonaným počas finančného roka.
5. Počet pracovníkov
- 5.1. Počet pracovníkov zodpovedá počtu osôb, ktoré v príslušnom podniku alebo v jeho mene pracovali na plný pracovný čas počas celého posudzovaného referenčného roku („ročné pracovné jednotky“). Práca osôb, ktoré nepracovali celý rok, práca osôb, ktoré pracovali na kratší pracovný čas bez ohľadu na jeho trvanie, a práca sezónnych pracovníkov sa započítava ako podiely ročných pracovných jednotiek. Pracovníkmi sú:
- zamestnanci;
  - osoby pracujúce pre podnik v podriadenom postavení, ktoré sa podľa vnútroštátneho práva považujú za zamestnancov;
  - vlastníci-manažéri;
  - spoločníci zapojení do bežnej činnosti podniku, ktorí majú finančný prospech z podniku.
- 5.2. Učni alebo študenti, ktorí sa zúčastňujú na odbornej príprave na základe zmluvy o učňovskej alebo odbornej príprave, sa nepovažujú za pracovníkov. Čas trvania materskej alebo rodičovskej dovolenky sa nezapočítava.
6. Vyhotovenie údajov o podniku
- 6.1. V prípade samostatného podniku sa údaje vrátane počtu pracovníkov určujú výlučne na základe účtovných výkazov tohto podniku.
- 6.2. Údaje o podniku, ktorý má partnerské podniky alebo prepojené podniky, ako sa uvádza v bode 3, vrátane údajov o počte pracovníkov sa určia na základe účtovnej závierky a iných údajov o podniku alebo, ak existuje, na základe konsolidovanej účtovnej závierky podniku alebo konsolidovanej účtovnej závierky, do ktorej je podnik zahrnutý v rámci konsolidácie.
- K údajom uvedeným v prvom pododseku sa pripočítajú údaje každého partnerského podniku príslušného podniku, ktorý sa nachádza bezprostredne vo vyššom alebo nižšom postavení vo vzťahu k nemu. Výsledok je úmerný percentuálnemu podielu kapitálu alebo hlasovacích práv podľa toho, ktorá z hodnôt je vyššia. V prípade krížových podielov sa použije vyšší percentuálny podiel.
- K údajom uvedeným v prvom a druhom pododseku sa pridá 100 % údajov každého podniku, ktorý je priamo alebo nepriamo prepojený s príslušným podnikom, ak už údaje neboli zahrnuté prostredníctvom konsolidácie v účtovných závierkach.
- 6.3. Na účely uplatnenia bodu 6.2 sa údaje partnerských podnikov príslušného podniku určia z ich účtovných závierok a ostatných údajov – konsolidovaných, ak existujú. K týmto údajom sa pripočíta 100 % údajov podnikov, ktoré sú prepojené s týmito partnerskými podnikmi, pokiaľ ich účtovné údaje už nie sú zahrnuté prostredníctvom konsolidácie.
- Na účely uplatnenia bodu 6.2 sa údaje podnikov, ktoré sú prepojené s príslušným podnikom, určia z ich účtovných závierok a ostatných údajov – konsolidovaných, ak existujú. K týmto údajom sa pomerne pripočítajú údaje každého prípadného partnerského podniku daného prepojeného podniku, ktorý sa vo vzťahu k nemu nachádza bezprostredne vo vyššom alebo nižšom postavení, pokiaľ už tieto údaje neboli zahrnuté v konsolidovanej účtovnej závierke s percentuálnym podielom prinajmenšom úmerným percentuálnemu podielu určenému podľa bodu 6.2 druhého odseku.
- 6.4. Ak sa v konsolidovanej účtovnej závierke neuvádzajú údaje o pracovníkoch za daný podnik, tieto údaje sa vypočítajú pomernou agregáciou údajov z jeho partnerských podnikov a pripočítaním údajov z podnikov, s ktorými je príslušný podnik prepojený.