



OZNÁMENIE KOMISIE

Usmernenia o štátnej pomoci v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy

(C/2026/1656)

OBSAH

1.	Úvod	3
1.1.	Všeobecný kontext	3
1.2.	Cieľ týchto usmernení	6
1.2.1.	Železničná doprava	8
1.2.2.	Vnútrozemská vodná doprava	11
1.2.3.	Udržateľná multimodálna doprava	12
2.	Rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov	13
2.1.	Rozsah pôsobnosti	13
2.2.	Vymedzenie pojmov	16
2.3.	Štruktúra usmernení	19
3.	Opatrenia, ktoré nepodliehajú notifikačnej povinnosti	20
4.	Pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy	21
4.1.	Všeobecné podmienky zlučiteľnosti	21
4.1.1.	Kľúčové podmienky zlučiteľnosti	21
4.1.2.	Súlád s inými ustanoveniami práva EÚ	23
4.1.3.	Kumulácia	23
4.1.4.	Transparentnosť	24
4.2.	Podmienky zlučiteľnosti v prípade konkrétnych kategórií pomoci na koordináciu dopravy	25
4.2.1.	Prevádzková pomoc	25
4.2.2.	Investičná pomoc	30
5.	Pomoc, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou v odvetví železničnej nákladnej dopravy	47
5.1.	Všeobecné ustanovenia	47
5.2.	Skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu	48
5.3.	Potreba poverovacieho aktu s uvedenými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a metódami výpočtu náhrady	49
5.4.	Trvanie obdobia poverenia	50
5.5.	Súlád so smernicou 2012/34/EÚ a smernicou o transparentnosti	50
5.6.	Súlád s pravidlami verejného obstarávania EÚ	50
5.7.	Nediskriminácia	50
5.8.	Výška náhrady	51
5.9.	Ďalšie požiadavky, ktoré môžu byť potrebné na zabezpečenie toho, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ	51
5.10.	Transparentnosť	52
5.11.	Podmienky a záväzky pripojené k rozhodnutiam Komisie	52

6.	Finančné toky vo vertikálne integrovaných železničných podnikoch	52
7.	Plán hodnotenia <i>ex post</i>	54
8.	Predkladanie správ a monitorovanie	55
9.	Uplatniteľnosť	55
10.	Revízia	55

1. ÚVOD

1.1. Všeobecný kontext

1. Vytvorenie spoločného dopravného trhu je dlhodobým cieľom Európskej únie (ďalej len „EÚ“), ktorý sa má dosiahnuť liberalizáciou dopravných služieb. Konkrétne v EÚ sú služby vnútrozemskej vodnej dopravy úplne liberalizované od 90. rokov 20. storočia ⁽¹⁾, pričom služby železničnej dopravy sa v uplynulých desaťročiach takisto postupne liberalizovali ⁽²⁾.
2. Spoluzákonnodarcovia EÚ prijali v rokoch 2001 až 2016 štyri legislatívne balíky týkajúce sa služieb železničnej dopravy, ktorých cieľom bolo postupne otvoriť trhy služieb železničnej dopravy hospodárskej súťaži a to v prípade nákladnej aj osobnej dopravy. Trh železničnej nákladnej dopravy bol otvorený hospodárskej súťaži 15. marca 2003 v rámci transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy ⁽³⁾, 1. januára 2006 pre medzinárodnú nákladnú dopravu v rámci celej siete na európskej úrovni ⁽⁴⁾ a 1. januára 2007 pre železničnú nákladnú kobotáž ⁽⁵⁾. Trh železničnej osobnej dopravy bol otvorený hospodárskej súťaži v roku 2010 len v medzinárodnej doprave ⁽⁶⁾ a potom v plnej miere v roku 2019 po prijatí tzv. štvrtého železničného balíka ⁽⁷⁾ určeného na dokončenie jednotného európskeho železničného priestoru zriadeného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ⁽⁸⁾. V rámci štvrtého železničného balíka sa zaviedlo niekoľko opatrení vrátane všeobecného práva železničných podnikov ⁽⁹⁾ so sídlom v jednom členskom štáte prevádzkovať všetky druhy služieb osobnej dopravy v EÚ (s určitými obmedzeniami) ⁽¹⁰⁾ a zásady povinného verejného obstarávania v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3921/91 zo 16. decembra 1991, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo osôb vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3921/oj>), ktoré sa uplatňuje od 5. januára 1994, vychádza zo všeobecných zásad rovnosti zaobchádzania a slobody poskytovať služby, na základe ktorých by sa dopravcom z iných štátov malo povoliť uskutočňovať vnútroštátnu prepravu (tzv. kobotáž) na vnútrozemských vodných cestách v EÚ. Nariadením Rady (ES) č. 1356/96 z 8. júla 1996 o spoločných pravidlách uplatniteľných na vnútrozemskú nákladnú a osobnú vodnú dopravu medzi členskými štátmi z hľadiska slobody poskytovať také dopravné služby (Ú. v. ES L 175, 13.7.1996, s. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1996/1356/oj>), ktoré sa uplatňuje od 2. augusta 1996, sa zaviedli spoločné pravidlá upravujúce slobodu poskytovať služby pre medzinárodnú vnútrozemskú vodnú dopravu.

⁽²⁾ Prvá legislatívna iniciatíva na začiatku 90. rokov 20. storočia viedla k prijatiu smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/440/2010-04-12>), ktorú mali členské štáty transponovať do vnútroštátnych predpisov do 1. januára 1993.

⁽³⁾ Článok 10 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2001/12/2001-03-15>).

⁽⁴⁾ Článok 1 ods. 2 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj>).

⁽⁵⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 4.

⁽⁶⁾ Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/58/oj>), sa medzinárodná osobná železničná doprava otvorila hospodárskej súťaži s účinnosťou od 1. januára 2010.

⁽⁷⁾ Štvrtý železničný balík je súbor šiestich legislatívnych textov určených na dokončenie jednotného trhu so službami železničnej dopravy. Pozri https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en?prefLang=sk.

⁽⁸⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), ktorou sa konsoliduje a zrušuje s účinnosťou od 17. júna 2015 smernica 91/440/EHS, zmenená a doplnená smernicou 2001/12/ES a smernicou 2004/51/ES, a smernica 2007/58/ES s účinnosťou od 17. júna 2015.

⁽⁹⁾ Ako je vymedzené v článku 3 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ.

⁽¹⁰⁾ Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj>), sa poskytol železničným podnikom prístup k vnútroštátnym železničným sieťam od 1. januára 2019 včas na to, aby cestovný poriadok začal platiť 14. decembra 2020.

⁽¹¹⁾ Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy (Ú. v. EÚ L 354, 23.12.2016, s. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/2338/oj>), sa zaviedla od 3. decembra 2019 povinnosť zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe verejnej súťaže, s prechodným obdobím končiacim 24. decembra 2023.

3. Stále sa však nepodarilo uvoľniť plný potenciál odvetvia železničnej dopravy z dôvodu faktorov, akými sú technické prekážky a pretrvávanie zákonných a *de facto* monopolov⁽¹²⁾. Otvorenie železničného trhu si vyžaduje rovnaké podmienky, najmä medzi súkromnými a verejnými podnikmi, aby sa dosiahla účinná hospodárska súťaž. V roku 2022 mali etablovaní prevádzkovatelia v odvetví železničnej dopravy 51 % podiel na trhu nákladnej dopravy a 83,2 % podiel na trhu osobnej dopravy v EÚ⁽¹³⁾. Ak sú etablovaní prevádzkovatelia železničnej dopravy vertikálne integrovaní (t. j. vlastnia, prevádzkujú a riadia fyzickú infraštruktúru aj vlakovú dopravu, ktorá sa na nej uskutočňuje) a vo verejnom vlastníctve, refinancovanie v rámci skupiny za netrhových podmienok môže narušiť hospodársku súťaž a odrádzať od vstupu na trh. Preto je potrebné riadne dodržiavať a presadzovať právny rámec, ktorým sa upravujú finančné transakcie vo verejných a vertikálne integrovaných spoločnostiach v odvetví železničnej dopravy.
4. Je takisto potrebné zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi rôznymi druhmi dopravy, pričom sa zohľadní rozdielna úroveň (pozitívnych a negatívnych) externalít jednotlivých druhov dopravy⁽¹⁴⁾. Udržateľné odvetvie dopravy je kľúčom k zabezpečeniu prepojenosti v celej EÚ, k podpore hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v súlade s článkami 170 a 174 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“) a k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti klímy.
5. Komisia vo svojej Bielej knihe o doprave z roku 2011⁽¹⁵⁾ stanovila cieľ znížiť emisie z dopravy od roku 2008 do roku 2030 o 20 %⁽¹⁶⁾ a od roku 1990 do roku 2050 aspoň o 60 %. Vo svojom oznámení z roku 2016 s názvom Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu⁽¹⁷⁾ Komisia navrhla opatrenia na zrýchlenie dekarbonizácie európskej dopravy. Cieľom Európskej zelenej dohody, ktorú Komisia predstavila v roku 2019⁽¹⁸⁾, je transformovať EÚ na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje, kde budú do roku 2050 čisté emisie skleníkových plynov na nule⁽¹⁹⁾.
6. V decembri 2020 po uverejnení dokumentu s názvom Hodnotenie bielej knihy – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje⁽²⁰⁾ Komisia predstavila svoju stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu⁽²¹⁾. V tejto stratégii sa na základe zistení Bielej knihy o doprave z roku 2011 stanovil plán na nasmerovanie európskej dopravy na správnu cestu k udržateľnej a inteligentnej budúcnosti. Cieľom balíka legislatívnych návrhov „Fit for 55“⁽²²⁾ je podporiť dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti ekologizácie okrem iného presadzovaním čistejších foriem dopravy a dopravných

⁽¹²⁾ Pozri Mario Draghi, *The future of European competitiveness, Part B „In-depth analysis and recommendations“* (Budúcnosť európskej konkurencieschopnosti, časť B „Podrobná analýza a odporúčania“), 9. septembra 2024, s. 213 (ďalej len „Draghiho správa o konkurencieschopnosti EÚ z roku 2024“), k dispozícii na adrese: ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92_en a Enrico Letta, *Much more than a market, „Speed, security, solidarity – empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens“* (Oveľa viac než len trh – Rýchlosť, bezpečnosť, solidarita – posilnenie postavenia jednotného trhu s cieľom zabezpečiť udržateľnú budúcnosť a prosperitu pre všetkých občanov EÚ), apríl 2024, s. 84 (ďalej len „Lettova správa o budúcnosti jednotného trhu z roku 2024“), k dispozícii na adrese: <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

⁽¹³⁾ Zdroj: Správa Komisie Európskemu parlamentu a Rade z 30. júla 2025 Deviata správa o monitorovaní vývoja železničného trhu podľa článku 15 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ [COM(2025)439 final].

⁽¹⁴⁾ Spoločná dopravná politika musí takisto sledovať environmentálne ciele stanovené v Zmluve o fungovaní Európskej únie (ďalej len „zmluva“). V článku 11 zmluvy sa stanovuje, že „[p]ožiadavky ochrany životného prostredia musia byť začlenené do vymedzenia a uskutočňovania politik Únie a činností, a to predovšetkým s ohľadom na podporu trvalo udržateľného rozvoja“.

⁽¹⁵⁾ Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 v konečnom znení, 28.3.2011, bod 6.

⁽¹⁶⁾ S výnimkou medzinárodnej námornej dopravy, pre ktorú Komisia stanovila cieľ zníženia emisií od roku 2005 do roku 2050 o 40 %.

⁽¹⁷⁾ COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

⁽¹⁸⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final, 11.12.2019].

⁽¹⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 16.

⁽²⁰⁾ SWD (2020) 0410 final, 10.12.2020.

⁽²¹⁾ 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, 9.12.2020].

⁽²²⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Fit for 55“: plnenie cieľa EÚ v oblasti klímy do roku 2030 na ceste ku klimatickej neutralite [COM(2021) 550 final, 14.7.2021].

palív s cieľom nasmerovať EÚ ku klimatickej neutralite do roku 2050⁽²³⁾. V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021⁽²⁴⁾, ktoré je účinné od júla 2021, sa právne zakotvuje záväzok EÚ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050, pričom sa stanovili strednodobé ciele znížiť čisté emisie skleníkových plynov aspoň o 55 % do roku 2030 a o 90 % do roku 2040 v porovnaní s úrovňami z roku 1990⁽²⁵⁾.

7. Cieľ EÚ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 nemožno dosiahnuť bez zásadnej zelenej a digitálnej transformácie všetkých druhov dopravy v rámci európskeho odvetvia dopravy⁽²⁶⁾.
8. V Európskej zelenej dohode a stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa stanovil prioritný cieľ presunúť 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu (ďalej len „prechod na iné druhy dopravy“), pričom sa stanovili tieto ciele: i) zvýšiť železničnú nákladnú dopravu o 50 % do roku 2030 a o 100 % do roku 2050 a ii) zvýšiť vnútrozemskú vodnú dopravu a príbrežnú námornú dopravu⁽²⁷⁾ o 25 % do roku 2030 a o 50 % do roku 2050 v porovnaní s rokom 2015. Míľniky EÚ týkajúce sa presunu väčšej časti aktivít na udržateľné druhy dopravy sa však ešte zďaleka nedosiahli⁽²⁸⁾. V súčasnosti zostáva cestná doprava prevažujúcim druhom dopravy v EÚ, pričom predstavuje 77,7 % pozemnej nákladnej dopravy a 92,0 % pozemnej osobnej dopravy⁽²⁹⁾. Naopak, podiel železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy na celkovej nákladnej doprave je nízky (16,4 % v prípade železničnej dopravy a 4,8 % v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy) a v posledných dvoch desaťročiach sa zaznamenal pokles. Železničná osobná doprava predstavuje len 8,4 % všetkej pozemnej osobnej dopravy v EÚ⁽³⁰⁾. Odvetvie dopravy stále predstavuje približne štvrtinu všetkých emisií skleníkových plynov vyprodukovaných ľudskou činnosťou v EÚ a je jednou z hlavných príčin znečisťovania ovzdušia⁽³¹⁾. Doprava vytvára aj ďalšie negatívne externality (napr. znečistenie, nehody a dopravné preťaženie), ktoré nie sú dostatočne zohľadnené v nákladoch používateľov dopravy, napr. najmä v cestnej a leteckej doprave.
9. Preto sú potrebné rozhodné opatrenia s cieľom presunúť väčší objem dopravy na udržateľné formy pozemnej dopravy⁽³²⁾ a optimalizovať výkonnosť multimodálnych logistických reťazcov⁽³³⁾. Prechod na udržateľnú pozemnú dopravu podporujú viaceré regulačné iniciatívy, najmä tie, ktoré majú za cieľ vytvoriť súhrnnú transeurópsku

⁽²³⁾ Pozri oddiel 2.2.2 oznámenia uvedeného v poznámke pod čiarou č. 22.

⁽²⁴⁾ 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 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽²⁵⁾ Pozri: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/ip_25_2967.

⁽²⁶⁾ Dobre fungujúce dopravné siete a služby a prosperujúce odvetvie dopravy majú zásadný význam pre konkurencieschopnosť hospodárstva EÚ a sú nevyhnutné pre ambiciózný program EÚ v oblasti prechodu na ekologické hospodárstvo, ale na rozdiel od iných odvetví sú emisie CO₂ z dopravy stále vyššie ako v roku 1990. Pozri Draghiho správu o konkurencieschopnosti EÚ z roku 2024, strana 205 a Lettovu správu o budúcnosti jednotného trhu z roku 2024, strana 84.

⁽²⁷⁾ Podľa článku 3 bodu 25 nariadenia (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>) „príbrežná námorná doprava“ je premiestňovanie nákladu a 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“.

⁽²⁸⁾ Pozri Draghiho správu, strana 211.

⁽²⁹⁾ Cestná doprava vykazovala v posledných dvoch desaťročiach rastúci alebo stagnujúci trend. Podiel cestnej dopravy na vnútrozemskej doprave v roku 2023 predstavoval 75 % v prípade nákladnej dopravy a 90,2 % v prípade osobnej dopravy. Zdroj: Európska komisia: Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, *EU transport in figures – Statistical pocketbook 2025* (Doprava v EÚ v číslach – štatistická príručka 2025), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130>.

⁽³⁰⁾ Zdroj: Európska komisia: Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, *EU transport in figures – Statistical pocketbook 2025* (Doprava v EÚ v číslach – štatistická príručka 2025), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130>.

⁽³¹⁾ Zdroj: Správa Komisie Európskemu parlamentu a Rade z 30. júla 2025 Deviata správa o monitorovaní vývoja železničného trhu podľa článku 15 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ [COM/2025/439 final].

⁽³²⁾ Ako sa objasňuje v oddiele 2.2 týchto usmerení, „udržateľná pozemná doprava“ je na účely týchto usmerení preprava nákladu alebo cestujúcich železničnou, vnútrozemskou vodnou alebo udržateľnou multimodálnou dopravou [teda preprava tovaru alebo cestujúcich aspoň dvoma rôznymi druhmi dopravy, pričom aspoň jedným z použitých druhov dopravy je železničná alebo vnútrozemská vodná doprava, alebo cestná doprava, ak je kombinovaná s príbrežnou námornou dopravou v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 25 nariadenia (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁽³³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 21.

dopravnú sieť⁽³⁴⁾ a uľahčiť vnútrozemskú vodnú dopravu⁽³⁵⁾. Na splnenie uvedených cieľov sú potrebné veľké investície. Politika hospodárskej súťaže, najmä pravidlá štátnej pomoci, zohráva dôležitú úlohu pri umožňovaní toho, aby EÚ plnila politické ciele nariadenia (EÚ) 2021/1119, ak samotný trh nemá dostatočné prostriedky alebo stimuly na splnenie daných cieľov (pozri bod 14), pretože tieto pravidlá usmerňujú opatrenia členských štátov na riešenie príslušných zlyhaní trhu a zároveň zabezpečujú, aby verejná finančná podpora neprimerane neovplyvnila fungovanie vnútorného trhu.

10. Zabezpečenie nepretržitého toku nákladu a cestujúcich (ďalej len „interoperabilita“) je zastrešujúcim cieľom dopravnej politiky EÚ, ktorý prispieva k dosiahnutiu hlavných cieľov EÚ⁽³⁶⁾. Doprava získala globálny rozmer, a to tak z hľadiska sietí využívaných na prepravu cestujúcich a nákladu, ktoré sú čoraz viac cezhraničné, ako aj z hľadiska príslušných druhov dopravy, keďže pri cestách sa čoraz častejšie kombinujú viaceré dopravné riešenia. Plynulý tok udržateľnej pozemnej dopravy v celej EÚ však stále brzdia regulačné a technické prekážky. Na dokončenie jednotného európskeho dopravného priestoru a na to, aby občania a podniky EÚ mohli v plnej miere využívať výhody prepojeného dopravného priestoru, sú potrebné veľké investície do interoperability. Značné investície sú potrebné aj do zavádzania digitálnych infraštruktúr, najmä nepretržitého pokrytia infraštruktúrou s pripojením 5G pozdĺž hlavných dopravných koridorov v EÚ, čím sa podporí široká škála služieb a vyššia úroveň automatizácie v rôznych aplikáciách mobility⁽³⁷⁾. Ide o dôležitý cieľ stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu na zaistenie úspešnej digitálnej transformácie EÚ do roku 2030.

1.2. Cieľ týchto usmernení

11. S cieľom zabrániť tomu, aby štátna pomoc narúšala alebo ohrozovala hospodársku súťaž na vnútornom trhu a ovplyvňovala obchod medzi členskými štátmi, sa v článku 107 ods. 1 zmluvy stanovuje zásada, že štátna pomoc je zakázaná. Vo výnimočných prípadoch v odvetví pozemnej dopravy⁽³⁸⁾ sa v článku 93 zmluvy stanovuje, že pomoc na koordináciu pozemnej dopravy a na plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou je zlučiteľná so zmluvami.
12. Súdny dvor rozhodol, že v článku 93 zmluvy sa pomoc na dopravu uznáva za zlučiteľnú so zmlouvou len v presne vymedzených prípadoch, ktoré neohrozujú všeobecné záujmy EÚ⁽³⁹⁾.
13. Pokiaľ ide o pomoc na koordináciu pozemnej dopravy, Komisia sa domnieva, že pojem „koordinácia dopravy“ použitý v článku 93 zmluvy má význam, ktorý presahuje jednoduchú skutočnosť, že uľahčuje rozvoj hospodárskej činnosti. Zahŕňa intervenciu orgánov verejnej moci, ktorej cieľom je usmerniť rozvoj odvetvia dopravy v spoločnom záujme, ako sa uvádza v politikách Komisie uvedených v bodoch 5 a 8, ktoré zdôrazňujú význam poskytovania primeraných udržateľných dopravných služieb.

⁽³⁴⁾ Politika týkajúca sa transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „politika TEN-T“) vychádza z 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>).

⁽³⁵⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – NAIADES III: Podpora nadčasovej európskej vnútrozemskej vodnej dopravy, COM(2021) 324 final, 24.6.2021.

⁽³⁶⁾ Zahŕňa to riadne fungovanie vnútorného trhu, posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti, ako aj konkurencieschopnosť a bezpečnosť európskych dopravných sietí.

⁽³⁷⁾ Ako sa uvádza v akčnom pláne pre 5G z roku 2016 a v politickom programe Digitálne desaťročie do roku 2030 [COM(2021) 588], v ktorom sa stanovuje základ pre zriadenie viacnárrodného projektu zavedenia koridorov 5G v celej Európe [rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2481 zo 14. decembra 2022, ktorým sa zriaďuje politický program digitálne desaťročie do roku 2030]. Akt o gigabitovej infraštruktúre [nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1309 z 29. apríla 2024 o opatreniach na zníženie nákladov na zavádzanie gigabitových elektronických komunikačných sietí, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/2120 a zrušuje smernica 2014/61/EÚ (Ú. v. EÚ L, 2024/1309, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1309/oj>)] sa uplatňuje na odôvodnené žiadosti o prístup k fyzickej infraštruktúre predložené na účely zavedenia prvkov vysokokapacitných sietí.

⁽³⁸⁾ Podľa článku 100 zmluvy sa hlava VI „Doprava“ v zásade vzťahuje len na železničnú dopravu, cestnú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu. Tieto tri druhy dopravy sa vo všeobecnosti označujú ako „pozemná doprava“, na rozdiel od námornej a leteckej dopravy.

⁽³⁹⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 12. októbra 1978, Komisia/Belgicko, 156/77, EU:C:1978:180, bod 10.

14. Intervenciu orgánov verejnej moci v odvetví pozemnej dopravy môžu odôvodniť rôzne zlyhania trhu s vplyvom na udržateľné dopravné služby. Po prvé sa v odvetví dopravy vyskytujú významné negatívne externality, napríklad znečistenie, nehody a dopravné preťaženie. Tieto externality sa ťažko zohľadňujú v systémoch stanovovania cien za prístup k dopravnej infraštruktúre. V dôsledku toho môžu vzniknúť cenové rozdiely medzi jednotlivými druhmi dopravy, ktoré by sa mohli odstrániť podporou z verejných zdrojov pre tie druhy dopravy, ktoré vedú k vzniku najnižších externých nákladov. Po druhé môžu odvetvia udržateľnej pozemnej dopravy čeliť ťažkostiam pri koordinácii v hospodárskom zmysle, napríklad pri prijímaní spoločnej normy interoperability pre železnice alebo pri prepojeniach medzi jednotlivými dopravnými sieťami. Po tretie sú odvetvia udržateľnej pozemnej dopravy poznačené aj nevýhodami prvého hráča, ktoré bránia rozvoju tých druhov dopravy, ktoré majú najnižšie externé náklady, ale nepriťahujú dostatočné investície, pretože investície do týchto druhov dopravy nie sú dostatočne ziskové. A napokon určití prevádzkovatelia v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy môžu mať ťažkosti s prístupom k financovaniu.
15. Pokiaľ ide o pomoc na plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s koncepciou služieb vo verejnom záujme, v nariadení (ES) č. 1370/2007⁽⁴⁰⁾ sa stanovujú podmienky, za ktorých možno od 2. decembra 2009⁽⁴¹⁾ organizovať a financovať služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave a inej koľajovej osobnej doprave (elektricky a metro) a v cestnej osobnej doprave (autobusy) – a vo vnútrozemskej osobnej vodnej doprave, ak sa členské štáty rozhodnú uplatňovať na tieto služby⁽⁴²⁾ nariadenie (ES) č. 1370/2007. Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, v nariadení (ES) č. 1370/2007 sa stanovilo trojročné prechodné obdobie od 3. decembra 2009, v rámci ktorého sa na služby nákladnej dopravy naďalej uplatňovalo nariadenie (EHS) č. 1191/69⁽⁴³⁾. Zlučiteľnosť pomoci vyplatenej od 3. decembra 2012 na poskytovanie služieb železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy Komisia doteraz posudzovala priamo podľa článku 93 zmluvy⁽⁴⁴⁾.
16. Podľa článku 93 zmluvy môžu členské štáty v určitých prípadoch uložiť osobitné povinnosti na zabezpečenie poskytovania primeraných dopravných služieb. Zo súčasného stavu ponuky v odvetví dopravy a potrieb EÚ vyplýva, že v odvetví železničnej nákladnej dopravy môže existovať nedostatok komerčne životaschopných služieb. Komisia uznáva, že služby železničnej nákladnej dopravy môžu byť v záujme spoločnosti ako celku⁽⁴⁵⁾. Ak však má členský štát v úmysle podporovať služby železničnej nákladnej dopravy, mal by preukázať, že tieto služby sa v porovnaní s komerčnými službami železničnej nákladnej dopravy, ak takéto služby na trhu existujú, vyznačujú osobitnými vlastnosťami⁽⁴⁶⁾. Komisia poznamenáva, že služby železničnej nákladnej dopravy nemožno vždy prevádzkovať na komerčnom základe a že za výnimočných okolností si môžu vyžadovať verejnú finančnú podporu vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme. Je na členských štátoch, aby určili potreby v oblasti prepojenosti svojich používateľov dopravy a v prípade potreby požadovanú podporu. Pred zavedením záväzkov vyplývajúcich

⁽⁴⁰⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

⁽⁴¹⁾ Podmienky zahŕňajú vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, rozsahu pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, postup zadávania takýchto zmlúv a výpočet náhrady vyplácanej prevádzkovateľom verejnej dopravy. Ak sú splnené ustanovenia nariadenia (ES) č. 1370/2007, náhrada sa považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom a je oslobodená od povinnosti predbežného oznámenia Komisii podľa článku 108 ods. 3 zmluvy.

⁽⁴²⁾ Článok 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007; pozri poznámku pod čiarou č. 40.

⁽⁴³⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy [Ú. v., anglické mimoriadne vydanie, 1969(I) s. 276], zmenené nariadením Rady (EHS) č. 1893/91 z 20. júna 1991 (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/1893/oj>).

⁽⁴⁴⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 24. novembra 2023 o štátnej pomoci SA.32953, *Italy, State aid measures in favour of Trenitalia SpA* (Taliansko – opatrenia štátnej pomoci v prospech spoločnosti Trenitalia SpA) (Ú. v. EÚ L, 2024/2860, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>).

⁽⁴⁵⁾ Pozri oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4), bod 50.

⁽⁴⁶⁾ Pozri oznámenie Komisie o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (Ú. v. EÚ C 92, 29.3.2014, s. 1), bod 2.1.3.

zo služieb vo verejnom záujme pre služby železničnej nákladnej dopravy by však členské štáty mali vynaložiť maximálne úsilie na vytvorenie priaznivých regulačných a hospodárskych podmienok, ktoré umožňujú prevádzkovať služby železničnej nákladnej dopravy na komerčnom základe. Primeranosť dopravných služieb by sa mala hodnotiť na základe ponuky a dopytu v odvetví dopravy a potrieb spoločnosti. Zároveň by finančná náhrada za tieto povinnosti mala podliehať podmienkam, ktoré minimalizujú narušenia vnútorného trhu. Preto je dôležité objasniť podmienky, za ktorých sa náhrada za služby vo verejnom záujme považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 93 zmluvy.

17. V usmerneniach o štátnej pomoci železničným podnikom, ktoré Komisia prijala v roku 2008⁽⁴⁷⁾ (ďalej len „usmernenia pre železničné podniky z roku 2008“), sa kodifikovala prax Komisie pri uplatňovaní článku 93 zmluvy na železničné podniky. Usmernenia pre železničné podniky z roku 2008 zahŕňali aj stimuly na zvýšenie podielu železničnej dopravy. Ich cieľom bolo podporiť liberalizáciu odvetvia železničnej dopravy a dokončiť jednotný európsky železničný trh s plnou interoperabilitou. V usmerneniach pre železničné podniky z roku 2008 nie je stanovený dátum uplynutia ich platnosti, ale v rámci kontroly vhodnosti, ktorú vykonala Komisia v roku 2020⁽⁴⁸⁾, sa dospelo k záveru, že ich je potrebné revidovať, aby odrážali rozhodovaciu prax Komisie rozvinutú v súvislosti so štátnou pomocou posudzovanou priamo podľa článku 93 zmluvy, vývoj na trhu a politické ciele, ktoré sleduje Európska zelená dohoda.
18. Vydaním týchto usmernení Komisia: i) nahrádza usmernenia pre železničné podniky z roku 2008; ii) kodifikuje svoje rozhodnutia o uplatňovaní štátnej pomoci na koordináciu dopravy podľa článku 93 zmluvy (nielen na železničnú dopravu, ale aj na vnútrozemskú vodnú dopravu a udržateľnú multimodálnu dopravu); iii) poskytuje usmernenia o pravidlách štátnej pomoci uplatniteľných na služby verejnej železničnej nákladnej dopravy; iv) pripomína pravidlá platné pre vertikálne integrované železničné podniky a v) objasňuje povinnosti členských štátov v oblasti podávania správ.
19. Zámerom týchto usmernení je pomôcť dosiahnuť prechod ku klimatickej neutralite, čo je cieľom nariadenia (EÚ) 2021/1119, stimulovaním udržateľných služieb pozemnej dopravy a zároveň zabezpečiť rovnaké podmienky v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy. Účelom týchto usmernení a novoprijatého nariadenia Komisie o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 93, 107 a 108 zmluvy (ďalej len „nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy – TBER“) (49) je nasmerovať členské štáty k potenciálne menej rušivým druhom pomoci v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy.

1.2.1. Železničná doprava

20. Odvetvie železničnej dopravy má pre EÚ strategický význam. Železničnou dopravou sa v EÚ každoročne prepraví približne 1,6 miliardy ton nákladu a 9 miliárd cestujúcich a toto odvetvie významne prispieva k mixu pozemnej dopravy EÚ⁽⁵⁰⁾, keďže zabezpečuje čistú dopravu a vysokú úroveň efektívnosti, pokiaľ ide o počet prepravených cestujúcich na jednu jazdu železničným vozidlom. Železničná doprava má ako najudržateľnejší motorizovaný druh

⁽⁴⁷⁾ Oznámenie Komisie s názvom *Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom* (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13).

⁽⁴⁸⁾ Pracovný dokument útvarov Komisie z 30. októbra 2020, *Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance* (Kontrola vhodnosti balíka modernizácie štátnej pomoci z roku 2012, usmernení pre železničné podniky a poistenia krátkodobých vývozných úverov) [SWD(2020) 257 final].

⁽⁴⁹⁾ 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 (Ú. v. EÚ L, 2026/562, 30.3.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2026/562/oj>).

⁽⁵⁰⁾ V roku 2019 pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 dosiahol objem železničnej osobnej dopravy v EÚ 414 miliárd osobokilometrov z celkového počtu približne 6 biliónov osobokilometrov v rámci pozemnej dopravy. S cieľom zabrániť šíreniu ochorenia COVID-19 prijali krajiny v marci 2020 obmedzenia pohybu, ktoré mali významný vplyv na železničnú osobnú dopravu. Napriek stabilnému oživovaniu objemu dopravy v porovnaní s rokom 2019 bol v roku 2021 počet cestujúcich v železničnej doprave v členských štátoch stále o 37 % nižší ako v roku 2019. V roku 2018 dosiahol objem železničnej nákladnej dopravy v EÚ 400 miliárd tonokilometrov z celkového počtu 2,5 bilióna tonokilometrov v rámci pozemnej dopravy. Obmedzenia pohybu v súvislosti s ochorením COVID-19 mali významný vplyv aj na železničnú nákladnú dopravu, hoci na nižšej úrovni ako v prípade železničnej osobnej dopravy. V roku 2021 objem dopravy v EÚ takmer dosiahol vrchol z roku 2018, a to na úrovni 399 miliárd tonokilometrov (zdroj: Eurostat).

dopravy, ktorý je najšetrnejší k životnému prostrediu, zásadný význam pre dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti klímy. Ako sa však potvrdilo v štúdiu, ktorú Komisia zadala v súvislosti s revíziou usmernení pre železničné podniky z roku 2008⁽⁵¹⁾, odvetvie železničnej dopravy je stále poznačené viacerými nevýhodami, ktoré spôsobujú, že trh nie je schopný plniť ciele EÚ v oblasti klímy. Nielenže by súčasný počet a kapacita železničných zariadení neboli schopné podporovať plánovaný nárast dopravy, ale železničná sieť v celej EÚ je stále do značnej miery nedostatočná z dôvodu chýbajúcich spojení medzi nákladnými terminálmi a nedostatočnej koordinácie systémov železničnej dopravy jednotlivých členských štátov. Navyše sa značná časť parku železničných koľajových vozidiel EÚ blíži ku koncu svojej životnosti a jeho obnovu nemožno považovať za samozrejmosť, keďže menšie železničné podniky nemusia byť schopné zrealizovať potrebné finančné investície bez podpory z verejných zdrojov.

21. Ako sa zdôraznilo v rámci kontroly vhodnosti⁽⁵²⁾, ktorú Komisia vykonala v roku 2020, viaceré aspekty usmernení pre železničné podniky z roku 2008 sa stali zastaranými a prakticky sa už neuplatňujú. Napríklad podmienky zrušenia historického dlhu priamo spojeného s činnosťou železničnej dopravy sa stali zastaranými⁽⁵³⁾, rovnako ako osobitné podmienky reštrukturalizácie odvetví nákladnej dopravy železničných podnikov, ktoré sa uplatňovali len do 1. januára 2010⁽⁵⁴⁾, ako aj oddiel o zrušení neobmedzených štátnych záruk⁽⁵⁵⁾. V týchto usmerneniach uvedené prvky už nie sú zahrnuté.

22. Podobne kritériá zlučiteľnosti pomoci na nákup a obnovu železničných koľajových vozidiel stanovené v usmerneniach pre železničné podniky z roku 2008⁽⁵⁶⁾ krížovo odkazovali na iné usmernenia o štátnej pomoci, ktorých platnosť uplynula alebo boli medzičasom nahradené⁽⁵⁷⁾. V týchto usmerneniach sa rušia uvedené podmienky a stanovujú sa nové podmienky, ktorými sa riadi pomoc na nadobudnutie železničných koľajových vozidiel s cieľom uľahčiť vstup na trh a/alebo rozšírenie nových subjektov na trhu (pozri oddiel 4.2.2.3). Pri navrhovaní nových podmienok Komisia zohľadnila tieto faktory: i) že park železničných koľajových vozidiel vo všeobecnosti takmer dosahuje svoju očakávanú životnosť alebo ju už presiahol⁽⁵⁸⁾; ii) že nedostatočná technická normalizácia v členských štátoch bráni výmene železničných koľajových vozidiel medzi členskými štátmi⁽⁵⁹⁾ a iii) že železničné podniky, ktoré sa považujú za malé a stredné podniky (MSP) alebo za malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou, a noví účastníci čelia osobitným ťažkostiam s obnovou alebo so zväčšovaním svojich parkov železničných koľajových vozidiel z dôvodu vysokých investičných nákladov na nákup železničných koľajových vozidiel a ťažkostí s prístupom k financovaniu⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵¹⁾ Štúdia na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom [E.CA Economics a kol. (2022)].

⁽⁵²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 48.

⁽⁵³⁾ Kapitola 4 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 47. Bod 56 usmernení pre železničné podniky z roku 2008 sa týka pomoci, ktorá slúži na náhradu dlhov, ktoré sú jasne určené a odizolované a ktoré vznikli pred 15. marcom 2001 alebo pred neskorším dátumom, ktorý je dňom pristúpenia dotknutého členského štátu k EÚ.

⁽⁵⁴⁾ Kapitola 5 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 47.

⁽⁵⁵⁾ Kapitola 7 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 47. V bode 4.1 oznámenia Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES na štátnu pomoc vo forme záruk (Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10) sa v zásade uvádza, že neobmedzené záruky sú v rozpore so zmluvou. Platí to pre všetky odvetvia hospodárstva vrátane dopravy.

⁽⁵⁶⁾ Kapitola 3 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 47.

⁽⁵⁷⁾ Konkrétne Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2), Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na ochranu životného prostredia (Ú. v. EÚ C 82, 1.4.2008, s. 1), Usmernenia pre národnú regionálnu pomoc na roky 2007 – 2013 (Ú. v. EÚ C 54, 4.3.2006, s. 13), nariadenie Komisie (ES) č. 70/2001 z 12. januára 2001 o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy ES na štátnu pomoc malým a stredným podnikom (Ú. v. ES L 10, 13.1.2001, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2001/70/2007-01-01>) a nariadenie (EHS) č. 1191/69 (uvedené v poznámke pod čiarou č. 43), ktoré už nie sú účinné.

⁽⁵⁸⁾ Hoci sa situácia v jednotlivých členských štátoch líši, pri súčasnej miere obnovy (zaznamenané v posledných desiatich rokoch) sa veľkosť parku železničných koľajových vozidiel v EÚ, najmä osobných vlakov, v priebehu nasledujúcich desiatich rokov zníži.

⁽⁵⁹⁾ Nedostatočná technická normalizácia je výsledkom rozdielov v železničnej infraštruktúre v jednotlivých členských štátoch, pokiaľ ide o signalizačné systémy, elektrifikačné systémy, napätové systémy a rozchod koľaje (ktorý sa v niektorých členských štátoch, napr. v Španielsku, Portugalsku, Írsku a vo Fínsku, líši od štandardného rozchodu koľaje 1 435 mm prevládajúceho v EÚ).

⁽⁶⁰⁾ Prístup k použitým železničným koľajovým vozidlám nemožno považovať za skutočnú alternatívu k nákupu alebo prenájamu nových železničných koľajových vozidiel z dôvodu obmedzeného rozvoja trhov s použitými koľajovými železničnými vozidlami.

23. Na rozdiel od usmernení pre železničné podniky z roku 2008 sa tieto usmernenia vzťahujú na všetky podniky pôsobiace v odvetviach udržateľnej pozemnej dopavy. V odvetví železničnej dopavy to znamená, že tieto usmernenia sa vzťahujú nielen na železničné podniky, ale aj na iných prevádzkovateľov železničnej dopavy⁽⁶¹⁾ a podniky, ktoré vlastnia vozidlá na železničnú dopravu, ako aj na podniky pôsobiace na strane dopytu v odvetví železničnej dopavy, t. j. organizátorov dopavy (napr. logistické spoločnosti, zasielateľia, prevádzkovatelia multimodálnej dopavy)⁽⁶²⁾, pokiaľ sa rozhodnú používať železničnú dopravu namiesto cestnej dopavy.
24. Pokiaľ ide o prevádzkovú pomoc, kritériá zlučiteľnosti stanovené v usmerneniach pre železničné podniky z roku 2008 sa v prípade pomoci na používanie železničnej infraštruktúry a pomoci na zníženie externých nákladov⁽⁶³⁾ museli aktualizovať. Zo skúseností, ktoré Komisia získala pri posudzovaní pomoci podľa usmernení pre železničné podniky z roku 2008, vyplynula potreba zjednodušiť a zefektívniť tieto pravidlá, aby prispievali k riešeniu konkrétneho zlyhania trhu, na ktorého riešenie boli určené. Hoci tieto usmernenia neobsahujú oddiel o pomoci na používanie infraštruktúry⁽⁶⁴⁾, členské štáty môžu na základe metodiky externých nákladov využiť pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu s cieľom pokryť náklady spojené s používaním infraštruktúry (pozri oddiel 4.2.1.1). Okrem toho s cieľom ďalej uľahčiť rozvoj nových komerčných železničných spojení bude Komisia uplatňovať tieto usmernenia aj na prevádzkovú pomoc na zavedenie nových komerčných spojení železničnej nákladnej dopavy a nových komerčných železničných spojení osobných nočných vlakov (pozri oddiel 4.2.1.2).
25. Na základe skúseností týkajúcich sa pomoci na interoperabilitu získaných vďaka usmerneniam pre železničné podniky z roku 2008 a vzhľadom na rôzne druhy prínosov spojených s investíciami do systémov riadenia dopavy⁽⁶⁵⁾ sa v týchto usmerneniach rozlišuje medzi pomocou na interoperabilitu (oddiel 4.2.2.4) a pomocou na technické prispôbenie a modernizáciu železničných koľajových vozidiel (oddiel 4.2.2.5). Investície do interoperability totiž podliehajú vyššiemu stupňu zlyhania trhu, najmä koordináčnym zlyhaniam a nevyhodám prvého hráča pre organizátorov trhu⁽⁶⁶⁾. Komisia posúdi pomoc zameranú na podporu digitalizácie s cieľom uľahčiť riadenie dopavy, nepretržité dopravné toky a/alebo bezpečnosť prevádzky vlakov podľa oddielov týchto usmernení týkajúcich sa pomoci na interoperabilitu (oddiel 4.2.2.4) a pomoci na technické prispôbenie a modernizáciu (oddiel 4.2.2.5).

⁽⁶¹⁾ Pojem „prevádzkovateľ železničnej dopavy“ zahŕňa nielen „železničné podniky“ v zmysle smernice 2012/34/EÚ, t. j. každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik by mal zabezpečovať trakciu, ale aj iné železničné spoločnosti, ktoré poskytujú služby železničnej dopavy, ale neposkytujú služby trakcie (t. j. keď si na prevádzku potrebujú prenajať rušne).

⁽⁶²⁾ Komisia ustálila rozhodovaciu prax pri uplatňovaní zásad vyplývajúcich z usmernení pre železničné podniky z roku 2008 na opatrenia pomoci, ktorých priamymi príjemcami sú logistické podniky, ktoré využívajú služby železničnej dopavy, a nie železničné podniky [napr. rozhodnutie Komisie z 24. októbra 2022 vo veci SA.100463, *Netherlands – Aid scheme to promote the modal shift from road to rail and inland waterways* (Holandsko – Schéma pomoci na podporu prechodu z cestnej na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu), odôvodnenie 49 (Ú. v. EÚ C 461, 2.12.2022, s. 1); rozhodnutie Komisie zo 4. augusta 2022 vo veci SA.64465, *Slovakia, Aid scheme to support the development of intermodal freight transport* (Slovensko – Schéma pomoci na podporu rozvoja intermodálnej nákladnej dopavy), odôvodnenie 8 (Ú. v. EÚ C 13, 13.1.2023, s. 1); rozhodnutie Komisie z 3. marca 2022 vo veci SA.100286, *Italy, Friuli Venezia Giulia Region's measures to develop intermodal freight transport as reviewed in 2022* (Taliansko – Opatrenia, ktoré prijal región Furlansko-Júlske Benátky na rozvoj intermodálnej nákladnej dopavy, revidované znenie z roku 2022), odôvodnenie 35 (Ú. v. EÚ C 169, 22.4.2022, s. 1); rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2021 vo veci SA.100234, *Italy, Prolongation and refinancing of the aid scheme SA.47779 – Italy – Friuli Venezia Giulia – Measures for the development of combined transport* (Taliansko – Predĺženie a refinancovanie schémy pomoci SA.47779 – Taliansko – región Furlansko-Júlske Benátky – Opatrenia na rozvoj kombinovanej dopavy), odôvodnenia 32 – 33 (Ú. v. EÚ C 146, 1.4.2022, s. 1); rozhodnutie Komisie z 15. mája 2020 vo veci SA.53615, *Italy, Interventions in favour of the city of Genoa* (Taliansko – Intervencie v prospech mesta Janov), odôvodnenie 55 (Ú. v. EÚ C 206, 19.6.2020, s. 1); rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2018 vo veci SA.50115, *Italy, Intermodal rail transport of iron slabs in the FVG region* (Taliansko – Intermodálna železničná preprava železných dosiek v regióne Furlansko-Júlske Benátky), odôvodnenie 58 (Ú. v. EÚ C 90, 8.3.2019, s. 2); rozhodnutie Komisie zo 6. decembra 2017 vo veci SA.48858, *Italy, Aid scheme supporting combined transport in the Province of Bolzano* (Taliansko – Schéma pomoci na podporu kombinovanej dopavy v provincii Bolzano), odôvodnenie 53 (Ú. v. EÚ C 158, 4.5.2018, s. 6); rozhodnutie Komisie z 25. júla 2017 vo veci SA.46806, *Italy, Aid to combined transport in the Province of Trento* (Taliansko – Pomoc na kombinovanú dopravu v provincii Trident), odôvodnenie 46 (Ú. v. EÚ C 442, 22.12.2017, s. 2); rozhodnutie Komisie z 29. apríla 2016 vo veci SA.41033, *Italy, Integrated transport scheme in the Province of Trento* (Taliansko – Integrovaný systém dopavy v provincii Trident), odôvodnenie 44 (Ú. v. EÚ C 220, 17.6.2016, s. 2); rozhodnutie Komisie z 13. júna 2014 vo veci SA.38152, *Italy, Aid in favour of rail freight transport in Emilia Romagna region* (Taliansko – Pomoc v prospech železničnej nákladnej dopavy v regióne Emilia-Romagna), odôvodnenie 27 (Ú. v. EÚ C 282, 22.8.2014, s. 23); rozhodnutie Komisie zo 16. decembra 2011 vo veci SA.32603, *Italy, Subsidy scheme „Ferrobonus“ for combined transport* (Taliansko – Subvenčná schéma „Ferrobonus“ pre kombinovanú dopravu), odôvodnenie 26 (Ú. v. EÚ C 88, 24.3.2012, s. 1)].

⁽⁶³⁾ Kapitola 6 usmernení pre železničné podniky z roku 2008; pozri poznámku pod čiarou č. 47.

⁽⁶⁴⁾ Hoci bol takýto oddiel zahrnutý v bode 98 písm. a) usmernení pre železničné podniky z roku 2008.

⁽⁶⁵⁾ V dôsledku silného európskeho rozmeru je železničná doprava veľmi citlivá na nedostatočnú interoperabilitu a koordináciu medzi vnútroštátnymi železničnými sieťami, čo môže ovplyvniť jej konkurencieschopnosť. Týka sa to najmä železničnej nákladnej dopavy, z ktorej približne polovica je cezhraničná. Železničná osobná dopava bola doteraz prevažne vnútroštátna, pričom v roku 2021 bol podiel cezhraničnej dopavy menší než 10 % (zdroj: Eurostat), ale má veľký cezhraničný potenciál, najmä pokiaľ ide o cezhraničnú nočnú dopravu.

⁽⁶⁶⁾ Štúdiá na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 51, oddiely 4.7 a 5.5.

26. Na rozdiel od usmernení pre železničné podniky z roku 2008, ktoré sa netýkali pomoci na zariadenia železničnej dopravy ⁽⁶⁷⁾, sa v týchto usmerneniach stanovujú podrobné pravidlá zlučiteľnosti týkajúce sa investičnej pomoci na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy a súkromných vlečiek (oddiely 4.2.2.1 a 4.2.2.2). Tieto pravidlá vychádzajú z rozhodovacej praxe, ktorú Komisia rozvinula na účely posúdenia zlučiteľnosti štátnej pomoci v odvetví pozemnej dopravy podľa článku 93 zmluvy.
27. Tieto usmernenia zahŕňajú osobitnú kapitolu o zlučiteľnosti pomoci na poskytnutie náhrady prevádzkovateľom za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s poskytovaním verejnoprospešnej služby v odvetví železničnej nákladnej dopravy (kapitola 5).
28. A napokon tieto usmernenia zahŕňajú osobitnú kapitolu, v ktorej sa pripomínajú pravidlá uplatniteľné na finančné toky vo vertikálne integrovaných železničných podnikoch (kapitola 6).

1.2.2. Vnútrozemská vodná doprava

29. Sieť vnútrozemských vodných ciest v EÚ sa rozprestiera na území 25 členských štátov v dĺžke približne 41 000 kilometrov. Tieto vodné cesty slúžia každoročne na prepravu približne 150 miliárd tonokilometrov nákladu, ktorý preváža približne 15 000 nákladných lodí, pričom v prevádzke je aj približne 3 000 výletných lodí a 430 lodí na okružnej plavbe (plavidlá s kapacitou nad 12 pasažierov) ⁽⁶⁸⁾. Potenciál na zvýšenie podielu vnútrozemskej vodnej dopravy je značný a viedlo by to k zníženiu emisií skleníkových plynov. Na tento účel by však vnútrozemská vodná doprava mala byť schopná konkurovať ostatným druhom dopravy za rovnakých podmienok.
30. Usmernenia pre železničné podniky z roku 2008 sa nevzťahovali na odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy. V posledných rokoch Komisia schvaľovala štátnu pomoc na podporu koordinácie dopravy v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy priamo podľa článku 93 zmluvy ⁽⁶⁹⁾. V týchto usmerneniach sa kodifikuje príslušná rozhodovacia prax a stanovujú sa jasné kritériá zlučiteľnosti pomoci na podporu prevádzky vnútrozemskej vodnej dopravy. V súlade s prístupom, ktorý sa uplatňuje v odvetví železničnej dopravy, sa tieto usmernenia vzťahujú na podniky pôsobiace na strane ponuky (t. j. pomoc prevádzkovateľom vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj podnikom, ktoré vlastní vozidlá na vnútrozemskú vodnú dopravu) a na strane dopytu odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy (t. j. organizátorov dopravy, ako sú logistické spoločnosti, zasielateľia, prevádzkovatelia multimodálnej dopravy, pokiaľ sa rozhodnú prejsť z cestnej dopravy na vnútrozemskú vodnú dopravu).
31. V týchto usmerneniach sa stanovujú podmienky zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci a investičnej pomoci v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy. Pokiaľ ide o prevádzkovú pomoc, pravidlá upravujúce pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu sa vzťahujú aj na vnútrozemskú vodnú dopravu (osobnú aj nákladnú dopravu) a pravidlá upravujúce pomoc na zavedenie nových komerčných spojení sa vzťahujú aj na vnútrozemskú vodnú nákladnú dopravu (pozri oddiely 4.2.1.1 a 4.2.1.2). Pokiaľ ide o investičnú pomoc, Komisia bude tieto usmernenia uplatňovať na pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy (pozri oddiel 4.2.2.1), ako aj na pomoc na nákup lodí vnútrozemskej plavby s cieľom uľahčiť prístup k financovaniu na investovanie do flotily (pozri oddiel 4.2.2.3). Pokiaľ ide o modernizáciu lodí vnútrozemskej plavby, v súlade s prístupom uplatňovaným v odvetví železničnej dopravy sa v týchto usmerneniach rozlišuje medzi pomocou na investície do interoperability (oddiel 4.2.2.4) a pomocou na technické prispôbenie a modernizáciu plavidiel (oddiel 4.2.2.5). Komisia podľa uvedených dvoch oddielov usmerení posúdi pomoc zameranú na podporu digitalizácie s cieľom uľahčiť riadenie dopravy, nepretržité dopravné toky a/alebo bezpečnosť prevádzky vnútrozemskej vodnej dopravy.

⁽⁶⁷⁾ Kapitola 2 usmernení pre železničné podniky z roku 2008 (pozri poznámku pod čiarou č. 47) sa týkala len vplyvov verejného financovania infraštruktúry na železničné podniky.

⁽⁶⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 35.

⁽⁶⁹⁾ Napr. rozhodnutie Komisie z 24. októbra 2022 vo veci SA.100463, *Netherlands, Aid scheme to promote the modal shift from road to rail and inland waterways* (Holandsko – Schéma pomoci na podporu prechodu z cestnej na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu), odôvodnenie 49 (Ú. v. EÚ C 461, 2.12.2022, s. 1); rozhodnutie Komisie z 20. septembra 2021 vo veci SA.58817, *Italy, State aid to support freight transport by inland waterways in Italy* (Taliansko – Schéma štátnej pomoci na podporu vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy v Taliansku), odôvodnenie 116 (Ú. v. EÚ C 500, 10.12.2021, s. 1); rozhodnutie Komisie z 2. októbra 2020 vo veci SA.58023, *Belgium, Prolongation du régime d'aide en faveur des modes de transport alternatif à la route pour la période 2021-2025*, odôvodnenie 16 (Ú. v. EÚ C 397, 20.11.2020, s. 1) a rozhodnutie Komisie z 24. októbra 2018 vo veci SA.50584, *Belgium, Structural aid measure reducing the cost disadvantage of bundling volumes transported by rail/inland waterways to and from Flemish seaports in order to promote a modal shift* (Belgicko – Opatrenie štrukturálnej pomoci na zníženie nákladového znevýhodnenia zoskupovania objemov prepravovaných železničnou/vnútrozemskou vodnou dopravou do flámskych námorných prístavov a z nich s cieľom podporiť prechod na iné druhy dopravy), odôvodnenia 52 – 55 (Ú. v. EÚ C 90, 8.3.2019, s. 1).

32. Európske odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy má pomerne starú flotilu a celkovo sa zdá, že v porovnaní s inými druhmi dopravy má toto odvetvie ťažkosti zvýšiť svoj podiel dopravy. V rokoch 2014 až 2020 sa počet prevádzkovateľov vnútrozemskej vodnej dopravy pôsobiacich v nákladnej a osobnej doprave znížil a dostupná nosnosť od roku 2011 takisto neustále klesala. Komisia pri navrhovaní týchto nových pravidiel zohľadnila dané otázky a skutočnosť, že väčšinu prevádzkovateľov v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy tvoria MSP alebo prinajlepšom malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou, ktoré často nie sú schopné obnoviť alebo zväčšiť svoju flotilu z dôvodu ťažkostí s prístupom k trhovému financovaniu⁽⁷⁰⁾. Podľa týchto usmernení sú preto MSP a malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou jedinými možnými príjemcami pomoci na nákup lodí vnútrozemskej plavby. Znamená to, že tento druh pomoci možno nasmerovať tam, kde je najviac potrebný na podporu rozvoja odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy.

1.2.3. Udržateľná multimodálna doprava

33. Multimodálna doprava je preprava nákladu alebo cestujúcich minimálne dvoma rôznymi druhmi dopravy⁽⁷¹⁾. V odvetví pozemnej dopravy sa multimodálna doprava považuje za „udržateľnú“, ak aspoň jedným z použitých druhov dopravy je železničná alebo vnútrozemska vodná doprava alebo ak sa v rámci multimodálnej dopravy kombinuje pozemná doprava s príbrežnou námornou dopravou. Udržateľná multimodálna doprava v odvetví pozemnej dopravy je kľúčom k umožneniu väčšieho využívania železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, keďže tieto druhy dopravy samy osebe len zriedka poskytujú riešenia dopravy od dverí k dverám. Udržateľná multimodálna doprava, ktorá poskytuje spojenia na poslednom úseku od dverí k dverám, kombinuje lepšie environmentálne vlastnosti a energetickú efektívnosť inej ako cestnej dopravy s prístupnosťou a flexibilitou cestnej dopravy. Preto má zásadný význam pre dosiahnutie cieľov stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a Európskej zelenej dohody.
34. Hoci sa objem multimodálnej nákladnej dopravy za posledných 30 rokov výrazne zvýšil, v nákladnej doprave v EÚ stále dominuje výlučne cestná doprava. Multimodálna nákladná doprava často nie je schopná konkurovať výlučne cestnej doprave z dôvodu nedostatkov vo výkonnosti, pokiaľ ide o dostupnosť, spoľahlivosť, presnosť a rýchlosť v rôznych častiach reťazca (t. j. v službách, ktoré poskytuje železničná a vodná doprava, nákladné terminály a cestná doprava na „poslednom úseku“), a vzhľadom na skutočnosť, že negatívne externality cestnej dopravy nie sú dostatočne zohľadnené.
35. Multimodálna nákladná doprava, ktorá nezahŕňa manipuláciu s nákladom pri zmene druhov dopravy⁽⁷²⁾, sa označuje ako „intermodálna doprava“. „Kombinovaná doprava“ je podkategóriou intermodálnej dopravy, ktorá je na úrovni EÚ výslovne upravená smernicou o kombinovanej doprave⁽⁷³⁾. Táto smernica bola prijatá v roku 1975⁽⁷⁴⁾ a niekoľkokrát zmenená tak, aby sa vzťahovala na širší súbor činností. V záujme jasnosti možno finančnú podporu členských štátov na kombinovanú dopravu podľa tejto smernice považovať za štátnu pomoc. Takáto pomoc by mala byť v súlade s platnými podmienkami zlučiteľnosti pre udržateľnú multimodálnu dopravu stanovenými buď v nariadení o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, v týchto usmerneniach, alebo v akomkoľvek inom relevantnom nástroji práva štátnej pomoci (pozri kapitolu 3).
36. V týchto usmerneniach sa stanovujú podmienky zlučiteľnosti prevádzkovej pomoci a investičnej pomoci v odvetví udržateľnej multimodálnej dopravy s cieľom presunúť dopravu z výlučne cestnej dopravy a zároveň podporiť využívanie železničnej, vnútrozemskej vodnej a príbrežnej námornej dopravy v multimodálnej doprave, ak je príbrežná námorná doprava prepojená s pozemnou dopravou a je komerčne životaschopnou alternatívou cestnej dopravy.

⁽⁷⁰⁾ Európsky parlament, Smerovanie k perspektívnej vnútrozemskej vodnej doprave v Európe [P9_TA(2021)0367], https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_SK.html.

⁽⁷¹⁾ „Multimodálna doprava“ je preprava cestujúcich alebo nákladu, alebo oboch použitím dvoch alebo viacerých druhov dopravy, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁽⁷²⁾ Keďže nákladová jednotka a/alebo vozidlo zostávajú pri zmene druhu dopravy rovnaké, obmedzuje sa manipulácia s nákladom, a tým sa znižuje následné riziko poškodenia alebo straty tovaru.

⁽⁷³⁾ Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/2013-07-01>).

⁽⁷⁴⁾ Smernica Rady 75/130/EHS zo 17. februára 1975 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (Ú. v. ES L 48, 22.2.1975, s. 31, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1975/130/oj>).

37. Pokiaľ ide o prevádzkovú pomoc, pravidlá pomoci na zníženie externých nákladov na dopravu sa vzťahujú aj na udržateľnú multimodálnu dopravu (oddiel 4.2.1.1). Naopak, pravidlá upravujúce pomoc na zavedenie nových komerčných spojení sa týkajú len železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a nevzťahujú sa na udržateľnú multimodálnu dopravu vo všeobecnosti.
38. Pokiaľ ide o investičnú pomoc, Komisia bude tieto usmernenia uplatňovať na pomoc na zariadenia multimodálnej dopravy a pomoc na modernizáciu⁽⁷⁵⁾ vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu. Pomoc na zariadenia multimodálnej dopravy sa obmedzuje na pomoc na investície do zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy (oddiel 4.2.2.1). V záujme jasnosti môžu zariadenia multimodálnej dopravy nachádzajúce sa v námorných prístavoch získať pomoc podľa týchto usmernení, ak majú spojenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy. Pokiaľ ide o modernizáciu vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu, v súlade s prístupom uplatňovaným v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy sa v týchto usmerneniach rozlišuje medzi pomocou na investície do interoperability (oddiel 4.2.2.4) a pomocou na technické prispôbenie a modernizáciu vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu (oddiel 4.2.2.5).

2. ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

2.1. Rozsah pôsobnosti

39. Tieto usmernenia sa uplatňujú na opatrenia štátnej pomoci⁽⁷⁶⁾ poskytnuté podnikom v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy (t. j. podnikom v odvetví železničnej dopravy, podnikom v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy a podnikom, ktoré prevádzkujú a/alebo organizujú udržateľnú multimodálnu dopravu v odvetví pozemnej dopravy), pokiaľ opatrenia pomoci patria do rozsahu pôsobnosti kapitoly 4 alebo kapitoly 5 týchto usmernení.
40. V týchto usmerneniach sa stanovujú kritériá zlučiteľnosti podľa článku 93 zmluvy v prípade tejto pomoci:
- a) pomoc v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy, ktorá slúži na koordináciu dopravy (kapitola 4);
 - b) pomoc v odvetví železničnej nákladnej dopravy na náhrady podnikom za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou (kapitola 5).
41. Pokiaľ ide o pomoc na koordináciu dopravy v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy, do rozsahu pôsobnosti týchto usmernení patria tieto druhy pomoci, ktoré slúžia na koordináciu dopravy, ako sa uvádza v oddieloch 4.2.1 a 4.2.2: i) pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu; ii) pomoc na zavedenie nových komerčných spojení; iii) pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy; iv) pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek; v) pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu; vi) pomoc na interoperabilitu v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy a vii) pomoc na technické prispôbenie a modernizáciu v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy.

⁽⁷⁵⁾ Ako bolo vysvetlené v bode 42, tieto usmernenia sa nevzťahujú na pomoc na nákup vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu.

⁽⁷⁶⁾ V článku 107 ods. 1 zmluvy sa štátna pomoc vymedzuje ako „pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru [...], pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“. Štátne intervencie, ktoré nespĺňajú jednu z podmienok stanovených v článku 107 ods. 1 zmluvy, nepredstavujú štátnu pomoc. Posudzovanie zlučiteľnosti stanovené v týchto usmerneniach sa na ne teda nevzťahuje. Štátnu pomoc nepredstavuje najmä financovanie z prostriedkov EÚ, ktoré je centrálné riadené inštitúciami, agentúrami, spoločnými podnikmi alebo inými orgánmi EÚ a ktoré nie je priamo ani nepriamo pod kontrolou členských štátov. Platí to napríklad v prípade financovania poskytovaného EÚ podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014 (Ú. v. EÚ L 249, 14.7.2021, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18>).

42. Tieto usmernenia sa nevzťahujú na investičnú pomoc na nákup vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu. Takáto pomoc patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, ak sa vzťahuje na intermodálne nákladové jednotky (ďalej len „INJ“) alebo žeriavy na palubách plavidiel a ak ju členské štáty poskytujú vo forme schém pomoci na základe veľmi špecifických podmienok. Okrem uvedených prípadov sa Komisia domnieva, že pomoc na nákup vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu (napr. žeriovom presúvateľné návesy) sa môže povoliť len výnimočne, a preto ju bude posudzovať priamo podľa zmluvy.
43. Tieto usmernenia sa nevzťahujú na štátnu pomoc na prístavnú infraštruktúru ⁽⁷⁷⁾. Komisia bude naďalej posudzovať štátnu pomoc na prístavnú infraštruktúru buď priamo podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, ak sa na ňu nevzťahuje skupinová výnimka podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014 ⁽⁷⁸⁾, alebo ak je prístavná infraštruktúra potrebná na poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „SVHZ“) a nevzťahuje sa na ňu skupinová výnimka podľa rozhodnutia Komisie (EÚ) 2025/2630 ⁽⁷⁹⁾, podľa pravidiel stanovených v oznámení Komisie o rámci Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (ďalej len „rámec pre SVHZ“) ⁽⁸⁰⁾ podľa článku 106 ods. 2 zmluvy. Aby sa predišlo pochybnostiam, ako je uvedené v bode 38 a objasnené v bode 124, Komisia bude tieto usmernenia uplatňovať na investičnú pomoc pre zariadenia multimodálnej dopravy, ktoré sa nachádzajú v námorných prístavoch a majú železničné alebo vnútrozemské vodné spojenia.
44. Tieto usmernenia sa nevzťahujú na investičnú pomoc na ekologické vozidlá ⁽⁸¹⁾ a ekologické mobilné zariadenia terminálu ⁽⁸²⁾ ani na investičnú pomoc na zníženie hluku v železničnej doprave. Pokiaľ ide o železničnú, vnútrozemskú vodnú a udržateľnú multimodálnu dopravu, Komisia posúdi zlučiteľnosť investičnej pomoci na ekologické vozidlá a ekologické mobilné zariadenia terminálu, ako aj na zníženie hluku v železničnej doprave podľa Usmernení Komisie o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022 ⁽⁸³⁾, ak sa na takúto pomoc nevzťahuje skupinová výnimka podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014 ⁽⁸⁴⁾.
45. Tieto usmernenia sa nevzťahujú na pomoc na podporu výskumu, vývoja a inovácií pre úroveň technologickej pripravenosti (ďalej len „TRL“) po úroveň TRL8 ⁽⁸⁵⁾. Komisia bude naďalej posudzovať zlučiteľnosť pomoci na podporu výskumu, vývoja a inovácií po úroveň TRL8 v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy podľa rámca Komisie pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inovácie na rok 2022, ak sa na ňu nevzťahuje skupinová výnimka podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014 ⁽⁸⁶⁾. Aby sa predišlo pochybnostiam, Komisia bude tieto usmernenia uplatňovať na pomoc pre technológie interoperability a technológie na technické prispôbenie a modernizáciu v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy, ktoré dosiahli úroveň TRL9 (prvé uplatnenie systémov overených v prevádzkovom prostredí na trhu). Náklady súvisiace so štúdiami, s testovaním a so schvaľovaním a s pilotnými a prototypovými inštaláciami na implementáciu takýchto technológií na úrovni TRL9 by preto mali byť oprávnené na pomoc podľa týchto usmernení.

⁽⁷⁷⁾ Ako sa vymedzuje v nariadení Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

⁽⁷⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 77.

⁽⁷⁹⁾ Rozhodnutie Komisie (EÚ) 2025/2630 zo 16. decembra 2025 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu a ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/21/EÚ (Ú. v. EÚ L, 2025/2630, 19.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>).

⁽⁸⁰⁾ Oznámenie Komisie – Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (2011) (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

⁽⁸¹⁾ Ako sa vymedzuje v nariadení Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

⁽⁸²⁾ Ako sa vymedzuje v oznámení Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022 (Ú. v. EÚ C 80, 18.2.2022, s. 1).

⁽⁸³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 82.

⁽⁸⁴⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 77.

⁽⁸⁵⁾ Pozri oznámenie Komisie Rámec pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inovácie (Ú. v. EÚ C 414, 28.10.2022, s. 1), poznámka pod čiarou č. 60, v ktorej sa odkazuje na oznámenie Komisie „Európska stratégia pre kľúčové podporné technológie – cesta k rastu a zamestnanosti“ [COM(2012) 341 final, 26. júna 2012].

⁽⁸⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 77.

46. Pokiaľ ide o pomoc v odvetví železničnej dopravy, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, v nariadení (ES) č. 1370/2007 ⁽⁸⁷⁾ sa vytvára osobitný právny rámec pre služby vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave [a vo vnútrozemskej vodnej doprave, ak sa členské štáty rozhodnú na tieto služby uplatňovať nariadenie (ES) č. 1370/2007 ⁽⁸⁸⁾]. V prípade služieb verejnej dopravy bude preto Komisia uplatňovať tieto usmernenia len na náhradu za služby vo verejnom záujme pri poskytovaní služieb železničnej nákladnej dopravy. Komisia bude naďalej posudzovať náhradu za služby vo verejnom záujme vyplatenú za poskytovanie služieb vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy [a služieb vnútrozemskej vodnej osobnej dopravy, ak sa na ne nevzťahuje nariadenie (ES) č. 1370/2007] priamo podľa článku 93 zmluvy. Aby sa predišlo pochybnostiam, podniky poskytujúce dopravné služby, ktoré získali zmluvu o službách vo verejnom záujme, by mali mať možnosť využívať aj pomoc na koordináciu dopravy poskytnutú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy alebo podľa týchto usmernení za predpokladu, že sa dodržia pravidiel kumulácie ⁽⁸⁹⁾ a zabráni sa nadmernej náhrade.
47. V týchto usmerneniach sa objasňujú podmienky posudzovania pomoci v odvetví železničnej nákladnej dopravy podľa článku 93 zmluvy s cieľom poskytnúť podnikom náhradu za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s poskytovaním verejnoprospešnej služby ⁽⁹⁰⁾. Podmienky odrážajú zásady, ktoré Komisia stanovila vo svojom rámci pre SVHZ ⁽⁹¹⁾, ktorý nie je priamo uplatniteľný na služby železničnej nákladnej dopravy, keďže z rozsahu pôsobnosti výslovne vylučuje pozemnú dopravu. V týchto usmerneniach sa poskytujú aj konkrétne objasnenia potrebné vzhľadom na osobitné potreby odvetvia železničnej nákladnej dopravy.
48. V týchto usmerneniach (kapitola 6) sa pripomínajú aj zásady uplatniteľné na finančné toky v rámci vertikálne integrovaných železničných podnikov.
49. Pokiaľ nie je uvedené inak, podmienky stanovené v týchto usmerneniach sa uplatňujú na schémy pomoci a individuálnu pomoc bez ohľadu na to, či vychádzajú zo schémy pomoci, alebo sa poskytujú *ad hoc*.
50. Tieto usmernenia sa uplatňujú na podniky všetkých veľkostí, pokiaľ nie je uvedené inak.
51. Podniky v ťažkostiach, ako sú vymedzené v Usmerneniach Komisie o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach ⁽⁹²⁾, nemôžu prijať pomoc podľa týchto usmernení, pretože pomoc podniku v ťažkostiach v zásade nie je vhodným prostriedkom na plnenie potrieb koordinácie dopravy ani na zabezpečenie poskytovania služby vo verejnom záujme. V Usmerneniach Komisie o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach sa stanovujú kritériá zlučiteľnosti pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu poskytnutej podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy všetkým podnikom, ktoré sa považujú za podniky v ťažkostiach, vrátane podnikov v odvetví pozemnej dopravy, ak neexistujú osobitné usmernenia Komisie pre podniky v ťažkostiach v tomto odvetví ⁽⁹³⁾.
52. Pri posudzovaní pomoci poskytnutej podniku, ktorému bol vystavený príkaz na vymáhanie na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, ktorým bola pomoc vyhlásená za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom, Komisia zohľadní výšku pomoci, ktorá sa ešte má vymôcť ⁽⁹⁴⁾.

⁽⁸⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 40.

⁽⁸⁸⁾ Pozri článok 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007; pozri poznámku pod čiarou č. 40.

⁽⁸⁹⁾ Pozri článok 8 nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy a oddiel 4.1.3 týchto usmernení.

⁽⁹⁰⁾ V záujme jasnosti bude Komisia naďalej posudzovať zlučiteľnosť pomoci v odvetví vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy s cieľom poskytnúť podnikom náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s poskytovaním verejnoprospešnej služby priamo podľa článku 93 zmluvy.

⁽⁹¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽⁹²⁾ Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1).

⁽⁹³⁾ V usmerneniach pre železničnú dopravu z roku 2008 (pozri poznámku pod čiarou č. 47) boli stanovené výnimky z pravidiel uplatniteľných na podniky v ťažkostiach v odvetví železničnej nákladnej dopravy, ktorých platnosť uplynula 31. decembra 2009. Odvtedy sa usmernenia Komisie o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach; pozri poznámku pod čiarou č. 92, uplatňujú v plnom rozsahu na celé odvetvie železničnej dopravy.

⁽⁹⁴⁾ Pozri rozsudok z 15. mája 1997, TWD/Komisia, C-355/95 P, EU:C:1997:241, body 25 až 27.

2.2. Vymedzenie pojmov

53. Na účely týchto usmernení sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „prístupová infraštruktúra“ je akýkoľvek druh infraštruktúry potrebnej na zabezpečenie prístupu a vstupu používateľov z pevniny alebo mora či rieky k zariadeniu multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy alebo k unimodálnemu servisnému zariadeniu železničnej dopravy alebo zariadeniu vnútrozemskej vodnej dopravy, ako sú cesty, železničné trate, kanály a plavebné komory;
- b) „pomoc *ad hoc*“ je pomoc, ktorá sa neposkytuje na základe schémy pomoci;
- c) „intenzita pomoci“ je výška pomoci v hrubom vyjadrení, vymedzená ako percentuálny podiel oprávnených nákladov pred odpočítaním daní alebo iných poplatkov;
- d) „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;
- e) „vyhradená infraštruktúra“ je infraštruktúra, ktorá je vybudovaná pre vopred identifikovateľný podnik (podniky) a ktorá je prispôbená jeho (ich) potrebám;
- f) „vybavenie na udržateľnú multimodálnu dopravu“ je vybavenie nevyhnutné na udržateľnú multimodálnu dopravu, ako sú žeriové presúvateľné návesy, s výnimkou vybavenia používaného na prevádzku zariadení;
- g) „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;
- h) „európsky register vozidiel“ je register uvedený v článku 22 ods. 1 a článku 47 ods. 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ⁽⁹⁵⁾;
- i) „plán hodnotenia“ je dokument, ktorý sa vzťahuje na jednu alebo viaceré schémy pomoci a obsahuje aspoň tieto prvky: ciele schémy pomoci, ktorá sa má hodnotiť, hodnotiace otázky, ukazovatele výsledkov, plánovanú metódu na uskutočnenie hodnotenia, požiadavky na zber údajov, navrhovaný harmonogram hodnotenia vrátane dátumu predloženia priebežnej a záverečnej hodnotiacej správy, opis nezávislého orgánu, ktorý vykonáva hodnotenie, alebo kritériá, ktoré sa použijú na jeho výber, a spôsoby zabezpečenia uverejnenia hodnotenia;
- j) „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;
- k) „nákladný terminál“ je štruktúra vybavená na prekládku a dočasné uskladnenie nákladu;
- l) „individuálna pomoc“ je i) pomoc *ad hoc* a ii) poskytnutie pomoci jednotlivým príjemcom na základe schémy pomoci;
- m) „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 EÚ a používa sa na vykonávanie vnútrozemskej vodnej dopravy, s výnimkou zariadení alebo vybavenia súvisiacich s vykonávaním nedopravných činností;

⁽⁹⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/2020-05-28>).

- n) „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;
- o) „intermodálna nákladová jednotka“ je kontajner, výmenná nadstavba, náves/nákladné cestné motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktoré sa používajú na intermodálnu dopravu;
- p) „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;
- q) „interoperabilita“ sú nepretržité dopravné toky nákladu alebo cestujúcich do odvetví udržateľnej pozemnej dopravy, z týchto odvetví alebo v rámci nich;
- r) „pozemná doprava“ je preprava nákladu alebo cestujúcich železničnou, vnútrozemskou vodnou a cestnou dopravou ⁽⁹⁶⁾;
- s) „multimodálna doprava“ je preprava nákladu alebo cestujúcich minimálne dvoma rôznymi druhmi dopravy;
- t) „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;
- u) „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;
- v) „nové komerčné železničné spojenie pre osobné nočné vlaky“ je komerčné spojenie, ktoré sa týka nových pravidelných služieb osobných nočných vlakov medzi najmenej dvoma stanicami pre cestujúcich, ktoré neboli spojené pravidelnými službami osobných nočných vlakov aspoň tri roky pred začiatkom prevádzky na danom spojení;
- w) „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 trhovú segment podľa článku 17 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ menej ako 20 rokov pred poskytnutím pomoci;
 - ii) nie je prepojený v zmysle článku 3 ods. 3 prílohy I k nariadeniu o skupinovej výnimke v odvetví dopravy so železničným podnikom, ktorý získal licenciu podľa článku 3 ods. 14 smernice 2012/34/EÚ pred 1. januárom 2010;
- x) „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;
- y) „služby osobných nočných vlakov“ sú pravidelné služby osobnej železničnej dopravy s odchodom pred 23.30 hod. a s príchodom do cieľovej destinácie po 5.00 hod., ktoré využívajú železničné koľajové vozidlá vrátane lôžkových/ležadlových vozňov;
- z) „prístavná superštruktúra“ sú zariadenia na povrchu (napríklad na účely skladovania), pevné zariadenia (napríklad sklady a budovy terminálov), ako aj mobilné zariadenia (napríklad žeriavy), ktoré sa nachádzajú v prístave a sú určené na poskytovanie prístavných služieb súvisiacich s dopravou, pokiaľ sa predmetná superštruktúra nachádza v zariadení multimodálnej dopravy so železničným alebo vnútrozemským vodným spojením;

⁽⁹⁶⁾ Podľa článku 100 zmluvy sa hlava VI „Doprava“ v zásade vzťahuje len na železničnú dopravu, cestnú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu. Tieto tri druhy dopravy sa vo všeobecnosti označujú ako „pozemná doprava“, na rozdiel od námornej a leteckej dopravy.

- aa) „súkromná vlečka“ je súkromne vlastnená a prevádzkovaná časť železničnej infraštruktúry vrátane železničných tratí a akéhokoľvek iného zariadenia alebo vybavenia potrebného na jej fungovanie, ktorá sa pripája k nakladacím zariadeniam verejnej železničnej siete, ktoré sa nepovažujú za servisné zariadenia podľa prílohy II k smernici 2012/34/EÚ, ako aj akákoľvek vyhradená infraštruktúra, ktorá slúži súkromne vlastnenej a prevádzkovej časti železničnej infraštruktúry;
- bb) „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 EÚ, 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;
- cc) „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 EÚ 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;
- dd) „servisné zariadenie železničnej dopravy“ je servisné zariadenie (napríklad terminály železničnej nákladnej dopravy alebo údržbárske alebo skladovacie zariadenie) spolu s jeho prístupovou infraštruktúrou (vrátane fyzického alebo digitálneho vybavenia potrebného na jeho fungovanie), ktoré sa nachádza v EÚ a je uvedené v prílohe II k smernici 2012/34/EÚ, s výnimkou zariadení alebo vybavenia súvisiacich s vykonávaním nedopravných činností;
- ee) „železničný podnik“ je železničný podnik, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ;
- ff) „železničné koľajové vozidlo“ je ktorýkoľvek z týchto dopravných prostriedkov:
- i) 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;
 - ii) nákladné vozne vrátane nízkopodlahových vozidiel určených pre celú sieť a vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov;
- gg) „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;
- hh) „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 ⁽⁹⁷⁾;
- ii) „malý a stredný podnik“ alebo „MSP“ je podnik, ktorý spĺňa podmienky stanovené v prílohe I k nariadeniu o skupinovej výnimke v odvetví dopravy;
- jj) „malá spoločnosť so strednou trhovou kapitalizáciou“ je podnik, ktorý spĺňa kritériá stanovené v prílohe IV k nariadeniu o skupinovej výnimke v odvetví dopravy. Na účely pomoci obsiahnutej vo finančných produktoch podporovaných z programu InvestEU v rámci viacročného finančného rámca Únie na roky 2021 až 2027 ⁽⁹⁸⁾ je „malá spoločnosť so strednou trhovou kapitalizáciou“ podnik, ktorý nie je MSP a zamestnáva najviac 499 zamestnancov;
- kk) „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;

⁽⁹⁷⁾ Článok 3 bod 25 nariadenia (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁽⁹⁸⁾ 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/2020/2093/2024-01-01>).

- ll) „udržateľná pozemná doprava“ je preprava nákladu alebo cestujúcich železničnou, vnútrozemskou vodnou alebo udržateľnou multimodálnou dopravou;
- mm) „odvetvia udržateľnej pozemnej dopravy“ sú odvetvie železničnej dopravy, odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy a udržateľná multimodálna doprava v odvetví pozemnej dopravy;
- nn) „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;
- oo) „telematické aplikácie“ sú ktorékoľvek z týchto aplikácií:
 - i) aplikácie v osobnej doprave, ako napríklad systémy, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, systémy rezervácie a platenia, manažmentu batožiny a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy;
 - ii) aplikácie v nákladnej doprave, 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;
- pp) „prevádzkovateľ dopravy“ je akýkoľvek podnik prepravujúci cestujúcich alebo náklad v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy;
- qq) „organizátor dopravy“ je akýkoľvek podnik, ktorý organizuje prepravu nákladu a vyberá si teda medzi rôznymi druhmi dopravy;
- rr) „podnik v ťažkostiach“ je podnik v ťažkostiach, ako sa vymedzuje v článku 2 bode 18 nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014;
- ss) „vozidlo na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu“ je železničné koľajové vozidlo alebo loď vnútrozemskej plavby.

2.3. Štruktúra usmernení

- 54. V kapitole 3 sa objasňuje, ktoré opatrenia v odvetví pozemnej dopravy sa nemusia notifikovať Komisii pred ich vykonaním.
- 55. V kapitole 4 sa stanovujú opatrenia, na ktoré sa vzťahujú tieto usmernenia podľa článku 93 zmluvy. V oddiele 4.1 sa stanovujú podmienky zlučiteľnosti, ktoré sa vo všeobecnosti uplatňujú na pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy. V oddiele 4.2 sa stanovujú osobitné podmienky zlučiteľnosti, ktoré sa vo všeobecnosti uplatňujú na rôzne druhy opatrení pomoci, ktoré slúžia na koordináciu dopravy. V kapitole 5 sa objasňujú podmienky zlučiteľnosti, ktoré sa uplatňujú na opatrenia pomoci, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou. V kapitole 6 sa pripomínajú zásady uplatniteľné na finančné toky v rámci vertikálne integrovaných železničných podnikov.
- 56. V kapitole 7 sa stanovujú podmienky, za ktorých bude Komisia vyžadovať hodnotenie *ex post* v prípade schém notifikovaných podľa článku 93 zmluvy.
- 57. V kapitole 8 sa uvádzajú povinnosti členských štátov poskytujúcich pomoc podľa článku 93 zmluvy týkajúce sa predkladania správ a monitorovania.
- 58. Kapitoly 9 a 10 sa týkajú trvania platnosti týchto usmernení a harmonogramu ich revízie.

3. OPATRENIA, KTORÉ NEPODLIEHAJÚ NOTIFIKAČNEJ POVINNOSTI

59. Ak štátna intervencia spĺňa kritériá na to, aby sa považovala za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy ⁽⁹⁹⁾, členské štáty by ju v zásade mali notifikovať Komisii podľa článku 108 ods. 3 zmluvy.
60. Štátna pomoc v odvetví pozemnej dopravy nepodlieha notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy, ak spĺňa podmienky stanovené v nariadení o skupinovej výnimke prijatom Komisiou buď podľa článku 1 nariadenia Rady (EÚ) 2022/2586 ⁽¹⁰⁰⁾, alebo podľa článku 1 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1588 ⁽¹⁰¹⁾.
61. V tejto súvislosti sa nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy vzťahuje na určité kategórie štátnej pomoci, ktorá slúži na koordináciu dopravy v odvetví pozemnej dopravy. Ak sa takéto opatrenia pomoci poskytujú v súlade s platnými podmienkami zlučiteľnosti stanovenými v nariadení o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, nevedú k žiadnemu významnému narušeniu hospodárskej súťaže a obchodu, a preto sa považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 93 zmluvy a nepodliehajú notifikačnej povinnosti.
62. Okrem toho nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 ⁽¹⁰²⁾ obsahuje ustanovenia, na základe ktorých by mohla byť pomoc v odvetví pozemnej dopravy oslobodená od notifikačnej povinnosti. Napríklad pomoc pre vnútrozemské prístavy môže byť predmetom skupinovej výnimky podľa článku 56c uvedeného nariadenia. Pokiaľ sa táto pomoc týka prístavnej infraštruktúry (prístaviská, móla atď.) a poskytuje sa v súlade s uplatniteľnými podmienkami zlučiteľnosti stanovenými v nariadení (EÚ) č. 651/2014 ⁽¹⁰³⁾, takéto opatrenia pomoci sa považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) zmluvy, pretože nespôsobujú žiadne významné narušenie hospodárskej súťaže a obchodu.
63. Nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2831 ⁽¹⁰⁴⁾ sa uplatňuje aj na pozemnú dopravu. Podobne sa na náhrady udeľované podnikom poskytujúcim SVHZ v odvetví pozemnej dopravy vzťahuje nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2832 ⁽¹⁰⁵⁾. Opatrenia, ktoré spĺňajú kritériá uvedených nariadení, sa považujú za opatrenia, ktoré nemajú žiadny vplyv na hospodársku súťaž a obchod na vnútornom trhu. Uvedené opatrenia *de minimis* nepodliehajú notifikačnej povinnosti, keďže sa považujú za opatrenia, ktoré nespĺňajú všetky kritériá článku 107 ods. 1 zmluvy.

⁽⁹⁹⁾ Pokiaľ ide o pojem štátna pomoc, Komisia odkazuje na svoje oznámenie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, C/2016/2946 (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/2025-03-15). Ako sa uvádza v bode 211 uvedeného oznámenia, vplyv na obchod medzi členskými štátmi a narušenie hospodárskej súťaže je spravidla vylúčené, pokiaľ ide o výstavbu infraštruktúry v prípadoch, keď súčasne i) infraštruktúra zvyčajne nie je vystavená žiadnej priamej hospodárskej súťaži; ii) súkromné financovanie je v predmetnom odvetví a členskom štáte bezvýznamné a iii) infraštruktúra nie je navrhnutá tak, aby selektívne zvýhodňovala konkrétny podnik alebo odvetvie, ale predstavuje prínos pre celú spoločnosť.

⁽¹⁰⁰⁾ 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 (Ú. v. EÚ L 338, 30.12.2022, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>).

⁽¹⁰¹⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1588 z 13. júla 2015 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie horizontálnej štátnej pomoci (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1588/2018-12-27>).

⁽¹⁰²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 77.

⁽¹⁰³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 77.

⁽¹⁰⁴⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2831 z 13. decembra 2023 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L, 2023/2831, 15.12.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2831/oj>).

⁽¹⁰⁵⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2023/2832 z 13. decembra 2023 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L, 2023/2832, 15.12.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2832/oj>).

4. POMOC, KTORÁ SLUŽÍ NA KOORDINÁCIU DOPRAVY

4.1. Všeobecné podmienky zlučiteľnosti

64. V tomto oddiele sú uvedené všeobecné podmienky zlučiteľnosti uplatniteľné na všetky kategórie pomoci podrobne opísané v oddiele 4.2. Pri posudzovaní, či opatrenia pomoci v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy slúžia na koordináciu dopravy podľa článku 93 zmluvy, bude Komisia analyzovať súlad so zásadami uvedenými v tomto oddiele (body 65 až 86). Podmienky stanovené v oddiele 4.2 pre každú konkrétnu kategóriu pomoci objasňujú niektoré všeobecné podmienky zlučiteľnosti uvedené v tomto oddiele, najmä v oddiele 4.1.1 (Kľúčové podmienky zlučiteľnosti).

4.1.1. Kľúčové podmienky zlučiteľnosti

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

65. Pomoc by mala prispievať k rozvoju odvetvia pozemnej dopravy smerom k udržateľnej pozemnej doprave, a tým slúžiť na koordináciu dopravy.

Nevyhnutnosť pomoci

66. Pomoc by mala byť nevyhnutná na splnenie cieľa koordinácie dopravy identifikovaného v rámci konkrétneho opatrenia v súlade s bodom 65. Ide o prípad, keď pomoc môže prispieť k zásadnému rozvoju odvetvia pozemnej dopravy smerom k udržateľnej pozemnej doprave, ktorý samotný trh nedokáže zabezpečiť. Môže ísť napríklad o prípad, keď existujú i) cenové rozdiely medzi rôznymi formami dopravy v dôsledku negatívnych externalít, ktoré sa nezohľadňujú; ii) ťažkosti, ktorým čelia organizátori trhu pri prístupe k trhovému financovaniu v dôsledku informačných asymetrií; iii) zlyhania koordinácie medzi účastníkmi trhu alebo iv) vo všeobecnosti investície, ktoré so sebou prinášajú pozitívne externality, ale nie sú pre potenciálneho príjemcu dostatočne ziskové.

Vhodnosť pomoci

67. Pomoc by mala byť vhodná na splnenie identifikovaného cieľa koordinácie dopravy. Pomoc sa v zásade nepovažuje za vhodnú, ak rovnaký výsledok možno dosiahnuť menej rušivým nástrojom politiky (ako sú trhovo orientované alebo regulačné nástroje) alebo menej rušivou formou nástroja pomoci (ako sú záruky alebo vratné preddavky) než poskytnutím nenávratných nástrojov, ako sú priame granty.

Stimulačný účinok pomoci

68. Pomoc by mala príjemcu motivovať k tomu, aby zmenil svoje správanie alebo sa zapojil do ďalšej hospodárskej činnosti, ktorú by nevykonával bez poskytnutia pomoci alebo ktorú by vykonával v menšej alebo odlišnej miere. K dokázaniu stimulačného účinku patrí identifikácia faktického scenára a pravdepodobného kontrafaktuálneho scenára v prípade neposkytnutia pomoci⁽¹⁰⁶⁾.

⁽¹⁰⁶⁾Daný scenár musí byť vierohodný, skutočný a musí sa týkať faktorov rozhodovania prevládajúcich v čase rozhodovania príjemcu pomoci v súvislosti s projektom. Členské štáty môžu vychádzať z úradných dokumentov vedenia, posúdení rizík, finančných správ, interných podnikateľských plánov, stanovísk odborníkov a iných štúdií týkajúcich sa posudzovaného projektu. Pri preukazovaní stimulačného účinku by členským štátom mohli pomôcť dokumenty obsahujúce informácie o prognózach dopytu, odhadoch nákladov, finančných prognózach, dokumenty, ktoré boli predložené investičnému výboru a ktoré prezentujú investičné/prevádzkové scenáre, alebo dokumenty poskytnuté finančným inštitúciám. Tieto dokumenty musia časovo zodpovedať rozhodovaciemu procesu, ktorý sa týka projektu alebo činnosti.

69. Okrem toho, pokiaľ ide konkrétne o investičnú pomoc, pomoc nemá stimulačný účinok, ak sa začatie prác na projekte uskutoční pred tým, ako príjemca podá príslušným orgánom verejnej moci písomnú žiadosť o poskytnutie pomoci⁽¹⁰⁷⁾. Ak príjemca začne vykonávať práce⁽¹⁰⁸⁾ na projekte pred podaním žiadosti o poskytnutie pomoci, žiadna pomoc poskytnutá na daný projekt sa nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. Pomoc poskytnutá na pokrytie nákladov na dodržiavanie noriem EÚ v zásade nemá stimulačný účinok. Vo všeobecnosti platí, že stimulačný účinok môže mať iba pomoc presahujúca rámec noriem EÚ. V prípadoch, keď príslušná norma EÚ už bola prijatá, ale ešte nenadobudla účinnosť, však môže mať pomoc stimulačný účinok vtedy, ak motivuje na uskutočnenie a dokončenie investície aspoň 12 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti normy, ak sa v oddieloch 4.2.2.1 až 4.2.2.5 neuvádza inak. S cieľom neodradiť členské štáty od stanovenia záväzných vnútroštátnych noriem, ktoré sú prísnejšie alebo ambicióznejšie ako zodpovedajúce normy EÚ, môžu mať opatrenia pomoci stimulačný účinok bez ohľadu na existenciu takýchto vnútroštátnych noriem. To isté platí o pomoci poskytnutej v prípade, že existujú záväzné vnútroštátne normy, ktoré boli prijaté vzhľadom na neexistenciu noriem EÚ.

Primeranosť pomoci

70. Výška pomoci na príjemcu by mala byť obmedzená na minimum potrebné na stimulovanie príjemcu, aby zrealizoval podporovaný projekt alebo činnosť. Toto minimum možno určiť ako percentuálny podiel oprávnených nákladov na podporovaný projekt alebo činnosť, ako sa uvádza v každej konkrétnej kategórii v oddiele 4.2. Hoci sa posúdenie primeranosti vo všeobecnosti vykonáva z hľadiska *ex ante*, vo výnimočných prípadoch, keď budúci vývoj nákladov a príjmov podlieha vysokému stupňu neistoty a existuje silná asymetria informácií, môže byť veľmi ťažké určiť potrebnú výšku štátnej pomoci výlučne na základe posúdenia *ex ante*. V takýchto prípadoch môžu členské štáty okrem kvantifikácie *ex ante* zaviesť mechanizmy *ex post*, ako je mechanizmus spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov alebo mechanizmus monitorovania nákladov, aby sa zabezpečila primeranosť, a zároveň zachovať stimuly pre príjemcov na minimalizovanie ich nákladov a efektívnejší rozvoj podnikania v priebehu času.
71. Pokiaľ ide o investičnú pomoc, ak nie je pre konkrétne kategórie pomoci uvedené v oddiele 4.2.2 stanovené inak, pomoc sa považuje za primeranú, ak zodpovedá čistým dodatočným nákladom potrebným na splnenie cieľa opatrenia pomoci v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci (ďalej len „medzera vo financovaní“). Na výpočet medzery vo financovaní je potrebné vypočítať:
- odhadované príjmy a náklady vrátane investičnej, prevádzkovej a konečnej hodnoty projektu (ďalej len „faktický scenár“) a náklady alternatívneho projektu, ktorý by príjemca pomoci vierohodne zrealizoval v prípade neposkytnutia pomoci (ďalej len „kontrafaktuálny scenár“);
 - odhadované vážené priemerné kapitálové náklady príjemcu na diskontovanie budúcich peňažných tokov;
 - čistú súčasnú hodnotu v prípade faktického a kontrafaktuálneho scenára počas životnosti projektu.
72. Na základe prvkov uvedených v písmenách a) až c) je medzera vo financovaní rozdielom medzi čistou súčasnou hodnotou projektu v prípade faktického scenára a čistou súčasnou hodnotou projektu v prípade kontrafaktuálneho scenára počas životnosti projektu diskontovanou na úrovni vážených priemerných kapitálových nákladov. Všetky predpoklady a metodické rozhodnutia, na ktorých je založený výpočet medzery vo financovaní, by mali byť vysvetlené a podložené. Pri analýze faktického aj kontrafaktuálneho scenára by sa malo zohľadniť každé existujúce alebo plánované opatrenie štátnej pomoci, ako je prevádzková pomoc a/alebo iný druh príslušnej investičnej pomoci, ktorá má vplyv na analýzu medzery vo financovaní.

⁽¹⁰⁷⁾ Žiadosť o poskytnutie pomoci môže mať rôzne formy, napríklad formu ponuky v rámci súťažného ponukového konania na poskytovanie subvencovanej činnosti. Každá žiadosť musí obsahovať aspoň meno žiadateľa, opis projektu alebo činnosti vrátane lokality a výšku pomoci potrebnej na jeho/jej vykonanie.

⁽¹⁰⁸⁾ Kúpa pozemku a prípravné práce, ako je získanie povolení a realizácia štúdií uskutočniteľnosti, sa nepovažujú za začiatok prác na podporovanom projekte.

73. Príklad kontrafaktuálneho scenára môže predstavovať situáciu, keď príjemca nevykonáva činnosť alebo investíciu, prípadne pokračuje vo svojom podnikaní bez zmeny. Ak z dôkazov vyplýva, že toto je vierohodný kontrafaktuálny scenár, medzeru vo financovaní možno približne odhadnúť na základe negatívnej čistej súčasnej hodnoty projektu vo faktickom scenári bez pomoci počas celej dĺžky trvania projektu (a implicitne predpokladať, že čistá súčasná hodnota kontrafaktuálneho scenára je nulová) ⁽¹⁰⁹⁾.

Zabránenie neprímeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

74. Narušenie hospodárskej súťaže spojené s pomocou nesmie ohrozovať všeobecné záujmy EÚ ⁽¹¹⁰⁾. Pri posudzovaní toho, či sú negatívne účinky opatrenia na hospodársku súťaž a obchod obmedzené, môže Komisia zväziť predvídateľný vplyv, ktorý môže mať opatrenie pomoci, najmä ak predstavuje pomoc *ad hoc*, na hospodársku súťaž medzi podnikmi pôsobiacimi na príslušnom trhu, resp. trhoch s dopravou, vrátane odberateľských trhov, a riziko vytvorenia nadmernej kapacity.
75. Komisia sa v zásade domnieva, že v prípade schém pomoci je menej pravdepodobné, že budú mať negatívny účinok na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi, ako v prípade pomoci *ad hoc*. V každom prípade, s cieľom obmedziť akýkoľvek negatívny účinok na hospodársku súťaž a obchod Komisia schváli len schémy prevádzkovej pomoci na maximálne obdobie päť rokov a schémy investičnej pomoci na maximálne obdobie 10 rokov ⁽¹¹¹⁾. Ak chce členský štát predĺžiť schému pomoci aj po týchto obdobiach, mal by predložiť novú notifikáciu s cieľom umožniť Komisii, aby ju opätovne preskúmala na základe dosiahnutých výsledkov a podľa potreby povolila jej obnovenie.

4.1.2. Súlad s inými ustanoveniami práva EÚ

76. Štátnu pomoc nemožno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak samotná pomoc alebo akékoľvek aspekty jej implementácie, ktoré sú natoľko nerozlučne spojené s predmetom pomoci, že ich nemožno posudzovať samostatne (vrátane metódy financovania, ak je neoddeliteľnou súčasťou opatrenia), predstavujú porušenie práva EÚ ⁽¹¹²⁾. Môže ísť napríklad o prípad, keď je príjemca na účely získania pomoci povinný mať ústredie v príslušnom členskom štáte alebo byť usadený predovšetkým v danom členskom štáte, alebo využívať domáci tovar alebo domáce služby.

4.1.3. Kumulácia

77. Pomoc podľa týchto usmernení možno kumulovať s akýmikoľvek inými opatreniami štátnej pomoci, pokiaľ sa tieto opatrenia týkajú rôznych oprávnených nákladov alebo nepokrývajú identifikovateľné oprávnené náklady.

⁽¹⁰⁹⁾ Ak neexistuje alternatívny projekt, Komisia overí, že výška pomoci nepresahuje minimum potrebné na to, aby bol podporovaný projekt dostatočne ziskový, napríklad tak, že umožní dosiahnuť vnútornú mieru návratnosti (IRR), ktorá zodpovedá špecifickej referenčnej hodnote alebo minimálnej miere návratnosti pre dané odvetvie alebo podnik. Na tento účel sa môže takisto použiť bežná miera návratnosti, ktorú príjemca vyžaduje v iných investičných projektoch podobného druhu, jeho celkové kapitálové náklady alebo miery návratnosti bežne zaznamenávané v príslušnom odvetví. Je potrebné vypočítať všetky relevantné očakávané náklady a prínosy počas celej životnosti projektu.

⁽¹¹⁰⁾ Hoci článok 93 zmluvy neobsahuje žiadne ustanovenie rovnocenné s ustanovením článku 107 ods. 3 písm. c) druhej časti zmluvy, podľa ktorého pomoc možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom len za predpokladu, že nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom. Súdny dvor Európskej únie už objasnil, že pri posudzovaní opatrenia pomoci podľa článku 93 zmluvy musí Komisia overiť, že pomoc neohrozuje všeobecné záujmy EÚ; pozri rozsudok z 12. októbra 1978, Komisia/Belgicko, 156/77, bod 10, uvedený v poznámke pod čiarou č. 39.

⁽¹¹¹⁾ Znamená to, že pomoc by sa mohla poskytnúť v rámci schválených schém na maximálne obdobie päť rokov (v prípade schém prevádzkovej pomoci) alebo 10 rokov (v prípade schém investičnej pomoci) od dátumu oznámenia rozhodnutia Komisie, ktorým sa pomoc vyhlásila za zlučiteľnú.

⁽¹¹²⁾ Pozri rozsudok z 22. marca 1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, EU:C:1977:51, bod 14; rozsudok z 15. júna 1993, Matra SA/Komisia, C-225/91, EU:C:1993:239, bod 41; rozsudok z 31. januára 2023, Komisia/Braesch a i., C-284/21 P, EU:C:2023:58, body 96 až 99 a rozsudok z 11. septembra 2025, Rakúsko/Komisia, C-59/23P, EU:C:2025:686, bod 70.

78. Pomoc podľa týchto usmernení možno poskytnúť súbežne v rámci viacerých schém pomoci alebo kumulovane s pomocou *ad hoc* alebo *de minimis* pokrývajúcou tie isté oprávnené náklady, pokiaľ celková výška pomoci na tie isté oprávnené náklady nevedie k nadmernej náhrade alebo nepresahuje maximálnu výšku pomoci povolenú podľa týchto usmernení. Ak členský štát povolí kumulovanie pomoci v rámci jedného opatrenia s pomocou v rámci ďalších opatrení poskytnutých na tie isté oprávnené náklady, mal by za každé opatrenie uviesť metódu použitú na zabezpečenie súladu s touto podmienkou.
79. Centrálne riadené financovanie z prostriedkov EÚ, ktoré nie je priamo ani nepriamo pod kontrolou členského štátu, nepredstavuje štátnu pomoc. Ak sa financovanie z prostriedkov EÚ kombinuje so štátnou pomocou, členský štát by mal zabezpečiť, aby celková suma verejného financovania poskytnutá vo vzťahu k tým istým oprávneným nákladom nepresiahla najvýhodnejšiu mieru financovania stanovenú v uplatniteľných pravidlách práva EÚ.

4.1.4. *Transparentnosť*

80. Pomoc by sa mala poskytovať transparentným spôsobom.
81. Ak je pomoc poskytnutá v inej forme než vo forme grantu, výška pomoci by sa mala vyjadriť ako ekvivalent hrubého grantu. Pomoc splatná v niekoľkých splátkach by sa mala vypočítať v hodnote k termínu poskytnutia. Úrokovou sadzbou, ktorá sa má použiť na diskontné účely a na výpočet výšky pomoci pri zvýhodnenom úvere ⁽¹¹³⁾, je referenčná sadzba uplatniteľná v čase poskytnutia pomoci, ako sa stanovuje v oznámení Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb ⁽¹¹⁴⁾.
82. Na zmiernenie negatívnych účinkov pomoci prostredníctvom zabezpečenia prístupu konkurentov k príslušným informáciám o podporovaných činnostiach by mal dotknutý členský štát zabezpečiť, aby sa v module Komisie pre transparentné pridelovanie pomoci ⁽¹¹⁵⁾ alebo na súhrnnom webovom sídle venovanom štátnej pomoci na celoštátnej alebo regionálnej úrovni uverejňovali tieto informácie:
- a) úplné znenie rozhodnutia o poskytnutí individuálnej pomoci alebo schválenej schémy pomoci a jej vykonávacích ustanovení alebo príslušný odkaz;
 - b) informácie o každom poskytnutí individuálnej pomoci presahujúcej 100 000 EUR s využitím vzoru uvedeného v prílohe II k týmto usmerneniam ⁽¹¹⁶⁾.
83. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby ich súhrnné webové sídla venované štátnej pomoci, uvedené v bode 82, boli navrhnuté tak, aby poskytovali ľahký prístup k informáciám. Informácie by mali uverejniť v nechránenom tabuľkovom formáte, ktorý umožňuje účinné vyhľadávanie, extrahovanie a sťahovanie a jednoduché sprístupňovanie na internete, napríklad vo formáte CSV alebo XML. Prístup k webovému sídlu by sa mal širokej verejnosti poskytnúť bez obmedzení vrátane predchádzajúcej registrácie používateľa.
84. V prípade schém vo forme daňového zvýhodnenia sa podmienky stanovené v bode 82 písm. b) budú považovať za splnené, ak členské štáty uverejnia požadované informácie o výškach individuálnej pomoci v týchto rozpätiach (v miliónoch EUR):

0,1 – 0,5,

0,5 – 1,

1 – 2,

2 – 5,

5 – 10,

⁽¹¹³⁾ Úver s úrokovou sadzbou nižšou, než je trhová úroková sadzba.

⁽¹¹⁴⁾ Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁽¹¹⁵⁾ Verejné vyhľadávanie v databáze transparentnosti poskytovania štátnej pomoci, k dispozícii na adrese: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=sk>.

⁽¹¹⁶⁾ Na základe odôvodnenej žiadosti členského štátu možno od tejto požiadavky upustiť v prípade, že by úplné podrobné zverejnenie ohrozilo hospodársku súťaž v nasledujúcich procesoch udeľovania pomoci, napríklad umožnením predkladania strategických ponúk.

- 10 – 30,
- 30 – 60,
- 60 – 100,
- 100 – 250 a
- 250 a viac.

85. Členské štáty by mali informácie uvedené v bode 82 písm. b) uverejniť 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⁽¹⁷⁾. V prípade neoprávnenej pomoci, ktorá bola následne uznaná za zlučiteľnú, by mali členské štáty uverejniť tieto informácie do šiestich mesiacov odo dňa rozhodnutia Komisie, ktorým sa pomoc vyhlásila za zlučiteľnú. Aby sa umožnilo presadzovanie pravidiel štátnej pomoci podľa zmluvy, informácie by mali byť k dispozícii najmenej 10 rokov od dátumu poskytnutia pomoci.
86. Komisia na svojom webovom sídle uverejní odkazy na webové sídla venované štátnej pomoci uvedené v bode 82.

4.2. Podmienky zlučiteľnosti v prípade konkrétnych kategórií pomoci na koordináciu dopravy

87. V tomto oddiele sa poskytujú objasnenia niektorých aspektov kľúčových podmienok zlučiteľnosti stanovených v oddiele 4.1.1 pre každý druh pomoci na koordináciu dopravy, na ktorý sa vzťahujú tieto usmernenia.

4.2.1. Prevádzková pomoc

4.2.1.1. Pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu

88. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu, ktorá sa môže poskytnúť prevádzkovateľom dopravy a/alebo organizátorom dopravy, ktorí sa rozhodnú pre udržateľné riešenia v pozemnej doprave.
89. Pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu sa môže zameriavať na operácie železničnej, vnútrozemskej vodnej a/alebo udržateľnej multimodálnej dopravy.
90. Aby sa pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, mala by spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v oddiele 4.1, ako sa objasňuje v tomto oddiele.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

91. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 65 sa Komisia domnieva, že prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu môže podporovať prechod na udržateľnú pozemnú dopravu, ak sa ňou riešia cenové rozdiely medzi rôznymi druhmi pozemnej dopravy a prispieva sa k presvedčeniu používateľov dopravy, aby si zvolili železničnú, vnútrozemskú vodnú alebo udržateľnú multimodálnu dopravu. Cenové rozdiely vznikajú, ak v cene služby pozemnej dopravy nie sú dostatočne zohľadnené negatívne externality.

⁽¹⁷⁾ Ak neexistuje žiadna formálna požiadavka na ročné vyhlásenie, na účely kódovania sa za dátum poskytnutia pomoci bude považovať 31. december roka, na ktorý bola pomoc poskytnutá.

Nevyhnutnosť pomoci

92. V tejto fáze vývoja dopravného trhu nie sú pri stanovovaní cien dopravných služieb dostatočne zohľadnené externé náklady na dopravu. Vedie to k tomu, že v cenách týchto služieb sa v plnej miere neprihliada na spoločenské náklady na základný druh dopravy. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa uvádza, že na dosiahnutie spravodlivého a efektívneho stanovovania cien vo všetkých druhoch dopravy je potrebný komplexný súbor opatrení⁽¹¹⁸⁾. Spravodlivým a efektívnym stanovovaním cien by zabezpečilo, že znečisťovatelia a používatelia prevezmú plnú zodpovednosť za náklady, ktoré vytvárajú, a tým sa podporia rozhodnutia, ktoré sú v súlade s najvyššími záujmami spoločnosti. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa predpokladá, že externé náklady sa do stanovovania cien v rámci EÚ plne začlenia do roku 2050. Dovtedy môže byť pomoc na zníženie takýchto externých nákladov potrebná na splnenie cieľov stanovených v nariadení (EÚ) 2021/1119.
93. Služby udržateľnej pozemnej dopravy často nedokážu konkurovať menej udržateľným alternatívam, ako sú služby výlučne cestnej dopravy. Pokiaľ cena menej udržateľných konkurenčných služieb nebude plne odrážať ich náklady pre spoločnosť, trh sám osebe pravdepodobne nezabezpečí takú úroveň zavádzania udržateľných druhov pozemnej dopravy, ktorá by bola v súlade s cieľmi európskeho právneho predpisu v oblasti klímy⁽¹¹⁹⁾. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že vzhľadom na negatívne externality spojené s konkurenčnými druhmi dopravy, ako je cestná a letecká doprava, je prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu potrebná na podporu prechodu na železničnú, vnútrozemskú vodnú a udržateľnú multimodálnu dopravu.

Vhodnosť pomoci

94. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 67 sa Komisia domnieva, že pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu je vhodným nástrojom⁽¹²⁰⁾ na zvýšenie prechodu na udržateľné druhy pozemnej dopravy alebo na zabránenie jeho zníženiu, ak sa ňou riešia cenové rozdiely medzi druhmi dopravy, ktoré sú spôsobené negatívnymi externalitami, ktoré nie sú dostatočne zohľadnené v cenách dopravy, a prispieva sa k presvedčeniu používateľov, aby si zvolili udržateľné druhy pozemnej dopravy.

Stimulačný účinok pomoci

95. Pomoc by mala stimulovať zvýšenie prechodu na udržateľné druhy pozemnej dopravy alebo zabránenie jeho zníženiu v súlade so všeobecnými zásadami uvedenými v bode 68. S cieľom dodržať tieto všeobecné zásady a zabezpečiť, aby pomoc viedla k zmene správania príjemcu a stimulovala prechod na iné druhy dopravy, by mali byť splnené tieto podmienky.
96. Po prvé by sa pomoc mala poskytnúť len vtedy, ak je menej udržateľný konkurenčný druh dopravy komerčne životaschopnou alternatívou druhu dopravy podporovanému z pomoci. Takáto životaschopnosť závisí od nákladov na prevádzku, od dostupnosti a prístupnosti vhodných nákladných terminálov alebo staníc pre cestujúcich, od sietí a spojení a iných faktorov, ako sú rozdiely v čase tranzitu.

⁽¹¹⁸⁾ Pozri bod 47 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 21.

⁽¹¹⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 24.

⁽¹²⁰⁾ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci, ktorá slúži na koordináciu dopravy, nevzniesla námietky proti pomoci vo forme priamych grantov [pozri okrem iných rozhodnutie Komisie z 21. mája 2024 vo veci SA.108800, *Germany, Support for rail freight transport (single wagon load and wagon group transport)* [Nemecko – Podpora železničnej nákladnej dopravy (preprava samostatnými vozňami a skupinou vozňov)] (Ú. v. EÚ C, C/2024/3976, 25.6.2024, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj>); rozhodnutie Komisie z 11. decembra 2023 vo veci SA.109142, Francúzsko, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (Ú. v. EÚ C, C/2024/4529, 18.7.2024, s. 1) a rozhodnutie Komisie z 30. mája 2023 vo veci SA.104156, *Italy, Sea Modal Shift incentive* (Taliansko – Stimul na prechod na námornú dopravu) (Ú. v. EÚ C 203, 9.6.2023, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/4529/oj>).

97. Po druhé sa pomoc v zásade nemôže poskytnúť na dopravu na trasách, na ktorých sa zistili obmedzenia kapacity, ktoré by zabránili zvýšeniu alebo udržaniu prechodu na iné druhy dopravy. Cieľom tejto podmienky je zabezpečiť realistické vyhliadky na zvýšenie prechodu na iné druhy dopravy alebo zabránenie jeho zníženiu. Ak má členský štát v úmysle podporovať dopravu na trasách so zistenými obmedzeniami kapacity, mal by vysvetliť, aké ďalšie opatrenia prijme na odstránenie alebo zníženie týchto obmedzení na základe kapacitnej analýzy alebo plánu na zvýšenie kapacity, ako sa stanovuje v smernici 2012/34/EÚ⁽¹²¹⁾. V prípade schém pomoci to znamená, že členský štát by sa mal zaviazat', že zabezpečí, aby sa pomoc neposkytla, ak existujú značné obmedzenia kapacity, ktoré by ovplyvnili dopravu a v konečnom dôsledku zabránili udržaniu alebo zvýšeniu prechodu na udržateľné druhy pozemnej dopravy. Ak existujú skutočné alebo očakávané obmedzenia kapacity, členský štát by mal zabezpečiť, aby sa zaviedli riešenia na odstránenie alebo zníženie týchto obmedzení, aby sa mohol dosiahnuť očakávaný prechod na iné druhy dopravy na základe pomoci.
98. Po tretie by prevádzkovatelia dopravy a organizátori dopravy mali zverejniť všetky relevantné informácie o prijatej pomoci⁽¹²²⁾. Cieľom tejto publicity je zvýšiť povedomie o opatreniach, ktoré sú k dispozícii na zníženie rozdielu v konkurencioschopnosti medzi udržateľnými druhmi pozemnej dopravy a menej udržateľnými konkurenčnými alternatívami, a tým zvýšiť dopyt po udržateľných službách pozemnej dopravy, ktorý je potrebný na podnietenie prechodu na iné druhy dopravy.
99. A napokon s cieľom zabezpečiť, aby sa pomoc poskytovala len na skutočne poskytované služby udržateľnej pozemnej dopravy, pomoc by sa mala poskytovať na základe skutočných jednotiek poskytovaných dopravných služieb⁽¹²³⁾.
100. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak členský štát dodržiava všeobecné zásady stanovené v bode 68, objasnené v bodoch 95 až 99.

Primeranosť

101. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 70 pomoc môže dosahovať maximálne 90 % oprávnených nákladov.
102. Oprávnené náklady sú tou časťou externých nákladov na dopravu, ktorým sa zabráni využívaním železničnej, vnútrozemskej vodnej alebo príbrežnej námornej dopravy v kontexte udržateľnej multimodálnej dopravy namiesto menej udržateľných konkurenčných druhov dopravy (t. j. externé náklady na dopravu, ktorým bolo možné predísť)⁽¹²⁴⁾. Ak existuje niekoľko menej udržateľných konkurenčných možností dopravy, limit zodpovedá najvyššiemu rozdielu nákladov v rámci jednotlivých možností.
103. Členský štát by mal poskytnúť transparentnú, odôvodnenú a kvantifikovanú porovnávaciu analýzu externých nákladov medzi podporovaným udržateľným druhom dopravy a alternatívnou menej udržateľnou konkurenčnou možnosťou. Pokiaľ členský štát nepredloží primerané dôkazy na odôvodnenie odlišnej metodiky odhadu skutočných externých nákladov, mal by sa pri porovnávaní externých nákladov v rámci jednotlivých druhov dopravy v zásade opierať o Príručku Komisie o externých nákladoch na dopravu⁽¹²⁵⁾ v znení zmien alebo nahradení.

⁽¹²¹⁾ Pozri najmä články 47, 50 a 51 smernice 2012/34/EÚ.

⁽¹²²⁾ Uvedú aspoň tieto informácie: orgán poskytujúci pomoc, dátum poskytnutia pomoci, prijaté sumy pomoci, obdobie a činnosti, na ktoré sa pomoc vzťahuje.

⁽¹²³⁾ Napríklad by sa mohla poskytovať na vozidlokilometre, osobokilometre v prípade služieb osobnej dopravy, tonokilometre v prípade služieb nákladnej dopravy alebo všeobecnejšie na jednotku produkcie dopravnej služby.

⁽¹²⁴⁾ Členské štáty môžu použiť metodiku externých nákladov na pokrytie akýchkoľvek prevádzkových nákladov vrátane prevádzkových nákladov súvisiacich s využívaním infraštruktúry.

⁽¹²⁵⁾ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. a kol., *Handbook on the external costs of transport* (Príručka o externých nákladoch na dopravu) – verzia z roku 2019 – 1.1, Úrad pre publikácie, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

104. Oprávnené náklady sa v zásade vypočítajú tak, že sa i) rozdiel v externých nákladoch na osobokilometer, tonokilometer alebo vozidlokilometer (alebo iné jednotky dopravy uvedené v príručke Komisie alebo poskytnuté členským štátom, ak je to odôvodnené primeranými dôkazmi) medzi podporovaným druhom dopravy a menej udržateľnou alternatívou vynásobí ii) celkovým objemom tej istej jednotky, ktorú realizovali príjemcovia počas obdobia, v ktorom vznikli oprávnené náklady. Použitá metodika a vykonané výpočty by sa mali zverejniť.

Zabránenie neprímeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

105. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ vytvorením neprímeraného narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu by sa mala poskytovať v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 74 a 75.
106. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi než pomoc *ad hoc*.

4.2.1.2. Pomoc na zavedenie nových komerčných spojení

107. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na pomoc na zavedenie:
- a) nových komerčných spojení železničnej nákladnej dopravy a nových komerčných spojení vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy prevádzkovateľmi dopravy a/alebo organizátormi dopravy, ktorí zhromažďujú dopyt a organizujú pravidelné operácie medzi nákladnými terminálmi;
 - b) nových komerčných železničných spojení pre osobné nočné vlaky prevádzkovateľmi dopravy.
108. Aby sa pomoc na zavedenie nových komerčných spojení mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, mala by spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v oddiele 4.1, ako sa objasňuje v tomto oddiele.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

109. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 65 sa Komisia domnieva, že pomoc na zavedenie nových komerčných spojení môže podporiť prechod na udržateľnú pozemnú dopravu tým, že zabezpečí dostatok dopravných služieb. Zavedenie nových komerčných spojení železničnej nákladnej dopravy a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy, ako aj nových komerčných železničných spojení pre osobné nočné vlaky je kľúčové pre rozvoj železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a nevyhnutné na umožnenie udržateľnej multimodálnej dopravy.

Nevyhnutnosť pomoci

110. Ciele stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu zahŕňajú aj rozvoj spojení železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy⁽¹²⁶⁾. Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, plné využívanie železničnej dopravy brzdí neexistencia niektorých kľúčových prepojení medzi nákladnými terminálmi⁽¹²⁷⁾, pričom sú potrebné opatrenia na zúročenie nevyužitého potenciálu vnútrozemskej vodnej dopravy⁽¹²⁸⁾, a to najmä s cieľom čo najviac prepojiť európsku sieť vnútrozemských vodných ciest s inými druhmi dopravy⁽¹²⁹⁾. Pokiaľ ide o osobnú dopravu, nevyužíva sa plný potenciál železničnej dopravy ako prostriedku diaľkovej, cezhraničnej dopravy v nočných hodinách⁽¹³⁰⁾.

⁽¹²⁶⁾ Pozri body 33 a 42 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 21.

⁽¹²⁷⁾ Pozri bod 43 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 21.

⁽¹²⁸⁾ Pozri bod 44 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 21.

⁽¹²⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 35, bod 2.1.2.

⁽¹³⁰⁾ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade s názvom Akčný plán na podporu diaľkovej a cezhraničnej osobnej železničnej dopravy [COM(2021) 810 final, 14.12.2021].

111. S cieľom ďalej rozvíjať spojenia železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy možno budú musieť členské štáty poskytnúť pomoc na podporu zavedenia nových komerčných spojení železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy, ako aj nových komerčných železničných spojení osobných nočných vlakov. Je to preto, že samotné trhové sily nevedú vždy k tomu, že prevádzkovatelia dopravy a organizátori dopravy investujú do nových železničných alebo vnútrozemských vodných spojení, pretože tieto spojenia môžu byť náchylné na zlyhania koordinácie. Prevádzkovateľom môžu vzniknúť najmä značné fixné náklady na začatie nových spojení a tieto spojenia sa môžu stať ziskovými len vtedy, ak ich využíva dostatočný počet zákazníkov. Bez takéhoto minimálneho počtu zákazníkov by prevádzkovateľ nemohol v krátkodobom horizonte dosiahnuť dostatočné zisky na vyrovnanie prevádzkových strát vzniknutých v prvých rokoch prevádzky nového komerčného spojenia, a preto by ho nerozvíjal. Pomoc na zavedenie nových komerčných spojení môže zmenšiť vstupnú prekážku zavedenia nových spojení, a to znížením ročných prevádzkových strát, ktoré znášajú prevádzkovatelia dopravy a organizátori dopravy počas prvých rokov prevádzky nového spojenia.
112. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že na plnenie potrieb koordinácie dopravy môže byť potrebná pomoc na zavedenie nových komerčných spojení železničnej nákladnej a vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy a/alebo nových komerčných železničných spojení pre osobné nočné vlaky, ak sa účinne zameriava na toto zlyhanie trhu, pričom sa zohľadní akákoľvek iná politika a opatrenie, ktoré už boli zavedené na riešenie toho istého zlyhania trhu. V dôsledku toho by mal členský štát preukázať, že v okamihu poskytnutia pomoci, dokonca aj so všetkou ostatnou podporou pre udržateľnú pozemnú dopravu, žiadny prevádzkovateľ neplánuje komerčne rozvíjať dané nové komerčné spojenie.

Vhodnosť pomoci

113. Dopyt po nových komerčných službách v prvých rokoch prevádzky nemusí byť dostatočný na zabezpečenie ziskovosti týchto služieb. Komisia sa preto v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 67 domnieva, že pomoc na zavedenie nových komerčných spojení je vhodným nástrojom ⁽¹³¹⁾ na podporu prevádzkovateľov dopravy a/alebo organizátorov dopravy, ktorí chcú investovať do nového spojenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy alebo do nového komerčného železničného spojenia pre osobné nočné vlaky. Pomoc by sa však mala obmedziť na podporné operácie počas maximálne piatich rokov od zavedenia nového spojenia (t. j. odo dňa, keď príjemca začne prevádzkovať nové spojenie).

Stimulačný účinok pomoci

114. Pomoc by mala motivovať prevádzkovateľov dopravy a/alebo organizátorov dopravy, aby zaviedli nové spojenia železničnej nákladnej dopravy alebo vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy alebo nové komerčné železničné spojenia pre osobné nočné vlaky. Komisia sa domnieva, že pomoc na zavedenie nových spojení má stimulačný účinok, ak príjemca písomne požiadal o pomoc pred zavedením nových komerčných spojení. Načasovanie písomnej žiadosti o poskytnutie pomoci je cenným ukazovateľom pravdepodobného kontrafaktuálneho scenára v prípade neposkytnutia pomoci. Ak podnik nezačne prevádzkovať nové spojenie pred podaním žiadosti o poskytnutie pomoci, naznačuje to, že pravdepodobným kontrafaktuálnym scenárom bez poskytnutia pomoci by bola neexistencia nového spojenia, keďže tento podnik potrebuje pomoc na pokrytie počiatočných prevádzkových strát na zavedenie nového komerčného spojenia.

⁽¹³¹⁾ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri rozhodnutie Komisie z 5. októbra 2011 vo veci SA.31981, *Netherlands, Start-up aid to new combined transport services based on Twin hub railway network* (Holandsko – Počiatočná pomoc na nové služby kombinovanej dopravy založené na železničnej sieti Twin hub railway network) (Ú. v. EÚ C 361, 10.12.2011, s. 1)]. Pokiaľ ide konkrétne o pomoc na zavedenie nových komerčných spojení, Komisia uznáva, že priame granty umožňujú železničným podnikom a organizátorom dopravy, ktorí chcú investovať do nového komerčného spojenia, znížiť ich počiatočné prevádzkové straty počas prvých rokov prevádzky nového komerčného spojenia, a tým zlepšiť ziskovosť týchto služieb. Z tohto dôvodu môžu byť v prípade pomoci na zavedenie nových komerčných spojení priame granty vhodné, aj keď sa vyplácajú vopred, a to za predpokladu, že sa platba vopred uskutočňuje ročne (a nejde o jednorazovú platbu vopred pokrývajúcu celé obdobie, ktoré môže byť z pomoci financované).

115. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bode 68, ktoré sa objasňujú v bode 114, a existujú dôkazy o očakávaných prevádzkových stratách.

Primeranosť

116. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 70 sa pomoc na zavedenie nových komerčných spojení považuje za primeranú, ak nepresahuje tento percentuálny podiel oprávnených nákladov: 80 % v prvom roku prevádzky nového komerčného spojenia, 70 % v druhom roku, 60 % v treťom roku, 50 % vo štvrtom roku a 40 % v piatom roku.
117. Oprávnenými nákladmi sú prevádzkové straty vzniknuté v súvislosti s prevádzkou nového spojenia počas maximálne piatich rokov odo dňa, keď príjemca začne prevádzkovať príslušné spojenie. „Prevádzkové straty“ sú záporný rozdiel medzi príjmami a prevádzkovými nákladmi počas prvých rokov prevádzky nového spojenia (maximálne päť rokov).
118. Náklady priradené k novému komerčnému spojeniu môžu pokrývať všetky priame prevádzkové náklady, ktoré vznikli pri prevádzke nového komerčného spojenia, a primeraný príspevok na prevádzkové náklady spoločné pre nové komerčné spojenie aj pre ostatné činnosti. Príjmy, ktoré sa majú zohľadniť, by mali zahŕňať všetky príjmy získané z nového komerčného spojenia vrátane akejkoľvek prevádzkovej pomoci získanej na zníženie externých nákladov na dopravu.
119. Náklady priradené k novému komerčnému spojeniu môžu pokrývať aj 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 možno zahrnúť do oprávnených nákladov za prvý rok prevádzky nového komerčného spojenia. Ak sa nové komerčné spojenie nezavedie, takéto prevádzkové náklady možno považovať za oprávnené počas najviac jedného roka odo dňa, keď prvýkrát vznikli.
120. Pomoc sa môže vyplatiť vopred len vtedy, ak sa vypláca ročne (t. j. na začiatku každého jednoročného obdobia) a ak sú splnené tieto dodatočné kumulatívne podmienky:
- prevádzkové straty by sa mali odhadnúť *ex ante* na základe primeraných odhadov;
 - prevádzkové straty by mali byť diskontované na ich hodnotu v čase poskytnutia pomoci;
 - členský štát by mal zaviesť vhodný mechanizmus monitorovania a spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov, aby sa zabezpečilo, že pomoc neprekročí povolenú intenzitu pomoci.

Zabránenie neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

121. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ vytvorením neprimeraného narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, prevádzková pomoc na zavedenie nových komerčných spojení by sa mala poskytovať v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 74 a 75. Pomoc by sa okrem toho mala obmedziť na pokrytie nákladov, ktoré znáša príjemca počas maximálne piatich rokov od zavedenia nového komerčného spojenia.
122. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi než pomoc *ad hoc*.

4.2.2. *Investičná pomoc*

4.2.2.1. *Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu unimodálnych a multimodálnych servisných zariadení železničnej dopravy a zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy*

123. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na investičnú pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu (vrátane výmeny) servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy.

124. Aj v multimodálnej doprave sa využívajú zariadenia multimodálnej dopravy na kombinovanú cestnú a námornú dopravu. Tieto zariadenia, ak sa nachádzajú v námornom prístave, patria do rozsahu pôsobnosti týchto usmernení, ak majú aj spojenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, a preto sa považujú za zariadenia multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy ⁽¹³²⁾.
125. Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy by mala zabezpečiť, aby: a) lokalitu bolo po prvýkrát možné využiť ako zariadenie podporujúce prechod na iné druhy dopravy (výstavba); b) existujúce zariadenie mohlo poskytovať väčší objem dopravy alebo sa stať príťažlivejším pre používateľov, napr. poskytovaním druhu dopravy, ktorý predtým neposkytovalo (modernizácia), alebo c) zariadenie, ktoré by inak bez pomoci čelilo poklesu činnosti, mohlo pokračovať v prevádzke (obnova).
126. Na to, aby sa pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy považovala za zlučiteľnú s vnútorným trhom, mala by spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v oddiele 4.1, ako sa objasňuje v tomto oddiele.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

127. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 65 sa Komisia domnieva, že pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy môže podporiť prechod na udržateľnú pozemnú dopravu. Z pomoci sa môžu podporovať investície do zariadení slúžiacich na účely železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy samostatne alebo v kombinácii s inými druhmi dopravy ⁽¹³³⁾. Predpokladom riadneho fungovania železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy je širšia dostupnosť týchto zariadení alebo zvýšenie ich kapacity, kvality a/alebo efektívnosti. Okrem toho tieto zlepšenia nakoniec povedú k zníženiu nákladov dopravných a logistických spoločností pôsobiacich v odvetviach udržateľnej pozemnej dopravy a k vyššej kvalite služieb.

Nevyhnutnosť pomoci

128. V stratégii udržateľnej a inteligentnej mobility sa poukázalo na nedostatok prekládkovej infraštruktúry, a najmä nákladných terminálov železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, a ako najvyššia priorita sa vyzvalo na investície do odstránenia nedostatkov v multimodálnej infraštruktúre ⁽¹³⁴⁾. Pre hodnotový reťazec udržateľnej pozemnej dopravy má kľúčový význam dostupnosť dostatočného množstva vhodných servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy. Takéto zariadenia pomáhajú najmä rozvíjať udržateľnú multimodálnu dopravu s cieľom prepojiť všetky druhy dopravy prostredníctvom nákladných terminálov.
129. Na využitie úplného potenciálu udržateľnej pozemnej dopravy je zásadná pomoc na zariadenia železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy. Takáto pomoc môže prispieť k prelomeniu začarovaného kruhu medzi nedostatočným prechodom na iné druhy dopravy a dostupnosťou zariadení. Na jednej strane sú predpokladom akéhokoľvek nárastu využívania udržateľnej pozemnej dopravy vhodné zariadenia. Na druhej strane, keďže na udržateľnú pozemnú dopravu prechádza viac používateľov, na podporu tohto rastu sú potrebné ďalšie zariadenia. Bez pomoci však stimuly pre súkromných prevádzkovateľov, aby investovali do servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, môžu byť nedostatočné. Je to preto, že sa v nich nezohľadňujú prínosy obmedzenia externých nákladov vďaka prechodu na iné druhy dopravy, ktorý investícia umožnila. Okrem toho môže určitý čas trvať, kým sa počet a kvalita unimodálnych a multimodálnych servisných zariadení železničnej dopravy a zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy prispôbi zvýšenému dopytu po udržateľnej pozemnej doprave. Štátna podpora pre tento druh zariadení preto môže pomôcť dosiahnuť želaný prechod na iné druhy dopravy rýchlejšie a účinnejšie ⁽¹³⁵⁾.

⁽¹³²⁾ Pozri vymedzenie pojmu „zariadenie multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy“ v bode 53 písm. cc).

⁽¹³³⁾ Napriek nedostatku komplexných informácií o zariadeniach multimodálnej dopravy, multimodálnych servisných zariadeniach železničnej dopravy a zariadeniach vnútrozemskej vodnej dopravy v EÚ existujú jasné náznaky nedostatku primeraných, dostupných a prístupných zariadení pre udržateľnú pozemnú dopravu. Potrebne sú najmä investície do servisných zariadení železničnej dopravy a zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a do nákladných terminálov železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy.

⁽¹³⁴⁾ Pozri bod 42 stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu uvedenej v poznámke pod čiarou č. 21.

⁽¹³⁵⁾ Vzhľadom na značný čas potrebný na výstavbu, modernizáciu alebo obnovu takýchto zariadení (od začiatku po dokončenie) môže byť pomoc potrebná na zabezpečenie toho, aby ich dostupnosť držala krok s rozširovaním udržateľnej pozemnej dopravy, najmä vzhľadom na naliehavosť cieľov európskeho právneho predpisu v oblasti klímy a stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu.

130. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na investície do zariadenia môže byť potrebná na plnenie potrieb koordinácie dopravy s ohľadom na zlyhanie trhu uvedené v bodoch 128 a 129. Táto podpora je odôvodnená, ak je pravdepodobné, že nová kapacita sa bude využívať, a tým sa prispeje k zvýšeniu využívania udržateľnej pozemnej dopravy. Ide o prípad, keď členský štát na základe spoľahlivých predpovedí objemu dopravy zahrnutých do podnikateľského plánu *ex ante* preukáže, že potenciálny dopyt po kapacite, aspoň v strednodobom horizonte, presahuje kombinovanú kapacitu podporovaného zariadenia a iných existujúcich alebo plánovaných zariadení, ktoré by mohli potenciálne pomôcť uspokojiť akýkoľvek budúci dopyt po kapacite podporovaného zariadenia.

Vhodnosť pomoci

131. Rozvoju udržateľnej pozemnej dopravy bráni nedostatok servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy v EÚ. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 67 sa preto Komisia domnieva, že investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu takýchto zariadení je vhodným nástrojom⁽¹³⁶⁾ podporujúcim prechod na udržateľnú pozemnú dopravu.

Stimulačný účinok pomoci

132. Pomoc by mala stimulovať výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 68 a 69 a ak by projekt v prípade neposkytnutia pomoci vykazoval medzeru vo financovaní.

Primeranosť

133. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 70 až 73 sa investičná pomoc na servisné zariadenia železničnej dopravy, zariadenia vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadenia multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy považuje za primeranú, ak výška pomoci nepresahuje: a) medzeru vo financovaní projektu v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci alebo b) oprávnené náklady na investíciu podľa toho, ktorá suma je nižšia.
134. Medzera vo financovaní je rozdiel medzi oprávnenými nákladmi na jednej strane a súčtom diskontovaného prevádzkového zisku investície⁽¹³⁷⁾ počas jej ekonomickej životnosti a diskontovanej konečnej hodnoty tejto investície (zostatková hodnota na konci ekonomickej životnosti investície) na strane druhej. Na výpočet medzery vo financovaní je potrebné odlišiť dopravné činnosti financované v rámci projektu od nedopravných činností. Príslušné príjmy zahŕňajú nielen príjmy z dopravných činností financovaných v rámci projektu, ale aj prírastkové čisté prevádzkové zisky z nedopravných činností spojených s týmito dopravnými činnosťami (ako je prenájom komerčných priestorov nachádzajúcich sa vo financovanom zariadení). Príslušné náklady zahŕňajú prevádzkové náklady aj investičné náklady súvisiace s dopravnými činnosťami financovanými v rámci projektu. Naopak, investičné náklady spojené s nedopravnými činnosťami by mali byť vylúčené. Okrem toho by sa pri odhade očakávaného dopytu po zariadení mali zohľadniť akékoľvek existujúce alebo plánované opatrenia štátnej pomoci, ako je prevádzková pomoc a/alebo iný druh investičnej pomoci, ktorý ovplyvňuje analýzu medzery vo financovaní. Diskontovaný prevádzkový zisk a konečná hodnota by sa od oprávnených nákladov mali odpočítať *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo *ex post* prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov. Výška pomoci môže umožniť dosiahnuť primeraný zisk. Primeraný zisk by sa mal určiť na základe obvyklého zisku v dotknutom odvetví a dotknutého druhu projektu. V každom prípade by sa za primeranú mala považovať miera návratnosti kapitálu, ktorá nepresahuje príslušnú swapovú sadzbu zvýšenú o prémiiu 100 bázičných bodov.

⁽¹³⁶⁾ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri napríklad rozhodnutie Komisie z 26. marca 2024 vo veci SA.109124, *Poland, RRF: Investment aid to intermodal transport facilities, equipment and rolling stocks* (Poľsko – Investičná pomoc na zariadenia, vybavenie a železničné koľajové vozidlá intermodálnej dopravy) (Ú. v. EÚ C, C/2024/3366, 28.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/3366/oj>) a rozhodnutie Komisie z 9. februára 2022 vo veci SA.64546, *Slovensko, Workshopy ľahkej údržby osobných vlakov v Košiciach a Žiline*) (Ú. v. EÚ C 169, 22.4.2022, s. 1)].

⁽¹³⁷⁾ Diskontovaný prevádzkový zisk investície je rozdiel medzi diskontovanými príjmami a diskontovanými prevádzkovými nákladmi na investíciu.

135. Oprávnené náklady zahŕňajú investičné náklady do všetkých aktív priamo súvisiacich s výstavbou, modernizáciou alebo obnovou príslušného zariadenia. Oprávnené náklady môžu zahŕňať náklady na:
- zariadenia na povrchu (napr. na účely skladovania), pevné zariadenia (napr. sklady a budovy terminálov) a vybavenie používané na prevádzku zariadení (napr. výsuvné stohovače), ktoré sa nachádzajú v zariadení, ako aj IT a digitálne vybavenie a softvér na poskytovanie služieb súvisiacich s dopravou;
 - súvisiace prípravné štúdie, ako sú štúdie uskutočniteľnosti a topologické štúdie, a
 - náklady na plánovanie a inštaláciu.
136. V prípade schém pomoci by sa členské štáty mali zaviazat', že vykonajú analýzu medzery vo financovaní stanovenú v bodoch 70 až 73, ako sa objasňuje v bodoch 134 a 135, pri každom projekte podporovanom v rámci schémy. Na tento účel by členské štáty mali vo svojej notifikácii akejkoľvek plánovanej schémy pomoci opísať aspoň kategórie podporovaných projektov, konkrétne kategórie schválených oprávnených nákladov, metodiku výpočtu medzery vo financovaní a uplatnené maximálne vážené priemerné kapitálové náklady.
137. V prípade pomoci *ad hoc* sa medzera vo financovaní určuje porovnaním ziskovosti projektu vo faktickom a v kontrafaktuálnom scenári podľa všeobecných zásad stanovených v bodoch 71 až 73, ako sa objasňuje v bode 134. Členské štáty by mali predložiť výpočty a odhady uvedené v bode 71 v podrobnom podnikateľskom pláne projektu.
138. Ak sa pomoc týka zariadení, ktoré členský štát vopred navrhne a identifikuje, posúdenie medzery vo financovaní sa nevyžaduje, ak sa výška pomoci určí na základe súťažného ponukového konania. V takýchto prípadoch sa Komisia domnieva, že minimálna výška pomoci požadovaná potenciálnymi príjemcami je primeraná, ak sú splnené tieto kumulatívne kritériá:
- Ponukové konanie je súťažné, čo znamená, že je otvorené, jasné, transparentné a nediskriminačné⁽¹³⁸⁾. Je založené na objektívnych kritériách, ktoré sú vymedzené vopred a v súlade s cieľom opatrenia, a minimalizuje riziko predkladania strategických ponúk. Podmienky účasti uplatnené pri zoradení ponúk a napokon pri pridelení pomoci v súťažnom ponukovom konaní by mali vo všeobecnosti priamo alebo nepriamo spájať prínos k hlavným cieľom opatrenia s výškou pomoci, o ktorú žiadateľ žiada. Môže sa to vyjadriť napríklad ako pomoc na jednotku vytvorenej prekládkovej kapacity.
 - Kritériá sa uverejnia v dostatočnom časovom predstihu pred lehotou na podanie žiadostí, aby sa umožnila účinná hospodárska súťaž.
 - Očakávaný počet uchádzačov je dostatočný na zabezpečenie účinnej hospodárskej súťaže.
 - Ex post* úpravy výsledku ponukového konania (napríklad následné rokovania o výsledkoch ponuky) nie sú povolené, pretože by mohli oslabiť efektívnosť výsledku konania.

Zabránenie neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

139. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ neprimeraným narušením hospodárskej súťaže a obchodu, investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu servisných zariadení železničnej dopravy, zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy a zariadení multimodálnej železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy by sa mala poskytovať v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 74 a 75.
140. Okrem toho v prípade každého podporovaného dopravného zariadenia by mal členský štát preukázať, že opatrenie pomoci zabezpečuje nediskriminačný, otvorený a transparentný prístup k zariadeniu pre všetkých zainteresovaných používateľov v súlade s odvetvovými právnymi predpismi vrátane smernice 2012/34/EÚ.

⁽¹³⁸⁾ Žiadny uchádzač by nemal mať privilegované informácie alebo iné výhody, napríklad preto, že vopred rozvíjal alebo vlastní lokalitu zariadenia. V takýchto prípadoch musí členský štát sprístupniť takéto relevantné informácie všetkým potenciálnym uchádzačom.

141. Ak vlastník, prevádzkovateľ a očakávaný koncový používateľ podporovaného dopravného zariadenia sú súčasťou toho istého podniku alebo sú prepojenými podnikmi, ako sa stanovuje v prílohe I k nariadeniu o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, prevádzka zariadenia by sa mala zadať na základe otvoreného, konkurenčného, transparentného a nediskriminačného postupu⁽¹³⁹⁾. Tým sa zabezpečí, aby prevádzkovateľ dostal mieru návratnosti v súlade s trhovými podmienkami a zmiernil sa akýkoľvek potenciálny konflikt záujmov. Tento bod sa neuplatňuje na pomoc na modernizáciu servisných zariadení železničnej dopravy alebo zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy alebo zariadení multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, ak investičné náklady na modernizáciu počas obdobia najmenej piatich rokov nepresiahnu 10 % hodnoty počiatočnej investície.
142. Komisia sa domnieva, že schémy pomoci budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod ako pomoc *ad hoc*. Z tohto dôvodu Komisia vo svojom posúdení zohľadní tieto prvky:
- V prípade schém možno predpokladať, že neexistujú žiadne neprimerané negatívne účinky na hospodársku súťaž a obchod, ak sú splnené podmienky stanovené v bodoch 139 až 141. Okrem toho by sa členský štát mal zaviazat', že určí strednodobé vyhladky využívania podporovaného zariadenia na základe spoľahlivých prognóz objemu dopravy zahrnutých v podnikateľskom pláne *ex ante* a overí, či investícia nebude mať neprimerané rušivé účinky na využívanie existujúcich a/alebo plánovaných zariadení, ktoré by mohli potenciálne pomôcť uspokojiť akýkoľvek budúci dopyt po kapacite podporovaného zariadenia.
 - V prípade pomoci *ad hoc* by mali členské štáty okrem splnenia podmienok stanovených v bodoch 139 až 141 takisto preukázať, že podporované zariadenie neprimerane nenaruša hospodársku súťaž a obchod s existujúcimi a/alebo plánovanými zariadeniami. Na tento účel by mali určiť strednodobé vyhladky využívania podporovaného zariadenia na základe spoľahlivých prognóz objemu dopravy zahrnutých v podnikateľskom pláne *ex ante*. Členský štát by mal takisto preukázať, že investícia nebude mať neprimerané rušivé účinky na využívanie existujúcich a/alebo plánovaných zariadení, ktoré by mohli potenciálne pomôcť uspokojiť akýkoľvek budúci dopyt po kapacite podporovaného zariadenia⁽¹⁴⁰⁾. Podporovaná investícia v zásade nemá neprimerané rušivé účinky, ak je očakávaný dopyt taký, že nové zariadenie neodkloní dopyt od existujúcich a/alebo plánovaných zariadení. V každom prípade vzhľadom na rôznorodú štruktúru trhu v rôznych oblastiach, druhoch dopravy a zariadeniach Komisia v jednotlivých prípadoch posúdi, či by akékoľvek existujúce a/alebo plánované zariadenie bolo neprimerane ovplyvnené. Najrelevantnejšími kritériami v tomto posúdení by mohla byť miera využitia neďalekých zariadení, druhy nákladu, cestujúcich alebo železničných koľajových vozidiel, pre ktoré sú tieto zariadenia určené, použitá technológia a výhody konkrétnej geografickej polohy.

4.2.2.2. Pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek

143. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na investičnú pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu (vrátane výmeny) súkromných vlečiek.
144. Pomocou na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek by sa malo zabezpečiť: a) umožnenie prístupu do lokality prvýkrát priamo po železničnej koľaji (výstavba); b) umožnenie väčšieho objemu železničnej dopravy prichádzajúcej do lokality alebo zlepšenie udržateľnosti železničnej dopravy vďaka elektrifikácii vlečky (modernizácia), alebo c) zachovanie prevádzky súkromnej vlečky, ktorá by sa v prípade neposkytnutia pomoci prestala používať (obnova).
145. Aby sa pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek by mala spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v oddiele 4.1, ako sa objasňuje v tomto oddiele.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

146. Súkromné vlečky zohrávajú kľúčovú úlohu v znižovaní potreby cestnej nákladnej dopravy na prvom/poslednom úseku. Je to tak preto, že náklad prepravovaný udržateľnými druhmi pozemnej dopravy sa môže dostať do priemyselných lokalít zákazníkov alebo ich opustiť len vtedy, ak je na prvom/poslednom úseku preložený na nákladné vozidlá (multimodálna preprava) alebo ak je lokalita zákazníka priamo spojená so železničnou sieťou.

⁽¹³⁹⁾ Do postupu sa môžu zapojiť podniky, ktoré predstavujú prepojené podniky.

⁽¹⁴⁰⁾ Tieto zariadenia by v každom prípade mali byť identifikované aj s cieľom posúdiť nevyhnutnosť pomoci (pozri bod 130).

147. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 65 sa Komisia domnieva, že pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek môže podporiť prechod na udržateľnú pozemnú dopravu. Môže tak urobiť poskytnutím stimulov pre hlavný úsek dopravy⁽¹⁴¹⁾, aby sa uskutočnil železničnou dopravou, a tým, že sa umožní predchádzanie externým nákladom na dopravu na prvom/poslednom úseku uskutočňovanú menej udržateľnými druhmi dopravy, a to presunutím dopravy z ciest na železnice.

Nevyhnutosť pomoci

148. Súkromné vlečky sú nevyhnutné pre udržateľnú prepravu nákladu na prvom/poslednom úseku. Počet súkromných vlečiek v EÚ však vo všeobecnosti klesá⁽¹⁴²⁾. Očakáva sa, že bez dostatočných stimulov pre podniky na znášanie nákladov a rizík spojených s výstavbou, modernizáciou a obnovou súkromných vlečiek bude tento pokles pokračovať. Rozhodnutie vybudovať súkromnú vlečku môže byť ovplyvnené viacerými faktormi, ako je objem a druh prepravovaného nákladu, počet výrobných podnikov v regióne alebo úroveň rozvoja železničnej infraštruktúry. Komisia poznamenáva, že ktorýkoľvek z týchto faktorov môže odradiť podnik od investovania do výstavby, modernizácie a obnovy súkromných vlečiek.
149. Na doručovanie nákladu do priemyselných lokalít a odosielanie nákladu z týchto lokalít sa zvyčajne využívajú lacnejšie, ale menej udržateľné dopravné riešenia⁽¹⁴³⁾. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa preto Komisia domnieva, že pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek je potrebná na plnenie potrieb koordinácie dopravy.

Vhodnosť pomoci

150. Rozvoju železničnej dopravy bráni neexistencia dostatočných trhových stimulov pre podniky na znášanie nákladov a rizík spojených s výstavbou, modernizáciou a obnovou súkromných vlečiek. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 67 sa preto Komisia domnieva, že investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek je vhodným nástrojom⁽¹⁴⁴⁾ na zvýšenie prechodu na iné druhy dopravy pomocou spojení na prvom/poslednom úseku prostredníctvom súkromných vlečiek.

Stimulačný účinok pomoci

151. Pomoc by mala podporovať výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 68 a 69 a ak by podporovaný projekt v prípade neposkytnutia pomoci vykazoval medzeru vo financovaní.

⁽¹⁴¹⁾ „Úsek“ je časť cesty obsluhovaná určitým druhom dopravy. Vymedzuje sa z hľadiska miesta pôvodu a miesta určenia obsluhovaného rovnakým dopravcom. „Hlavný úsek“ je najdlhšia časť príslušnej cesty.

⁽¹⁴²⁾ Štúdiá na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 51, oddiel 2.5.

⁽¹⁴³⁾ Pri rozhodovaní o investovaní do súkromnej vlečky musí podnik zvážiť, či zamýšľa na dopravu na prvom/poslednom úseku zo svojej lokality alebo do nej využívať cestnú nákladnú dopravu alebo železničnú dopravu prostredníctvom súkromnej vlečky. Cestná nákladná doprava je do určitého rozsahu lacnejšia, pričom investície do cestných spojení realizujú a financujú orgány verejnej moci. Naopak, v prípade železničnej dopravy prostredníctvom súkromnej vlečky podniky znášajú väčšinu stavebných nákladov (často vrátane štúdie uskutočniteľnosti zohľadňujúcej topografiu) a financujú prevádzku a údržbu. Navyše investícia má dlhú životnosť, čo predstavuje dodatočné riziko, keďže sa môžu vyskytnúť udalosti mimo kontroly podniku, ktoré by mohli zabrániť budúcemu používaniu súkromnej vlečky. Mohlo by ísť napríklad o prípad, ak železničné podniky ukončia prevádzku príslušných prípojev v oblasti, v ktorej sa podnik nachádza.

⁽¹⁴⁴⁾ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri rozhodnutie Komisie zo 17. decembra 2020 vo veci SA.58570, *Germany, Guidelines on the construction, extension, reactivation and replacement of railway sidings and related infrastructure* (Nemecko – Usmernenia pre výstavbu, rozširovanie, opätovnú aktiváciu a nahradenie železničných vlečiek a súvisiacej infraštruktúry) (Ú. v. EÚ C 25, 22.1.2021, s. 1)].

Primeranosť

152. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 70 až 73 sa investičná pomoc na súkromné vlečky považuje za primeranú, ak výška pomoci nepresahuje: i) medzeru vo financovaní projektu v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci ⁽¹⁴⁵⁾ (pri ktorom sa v prípade neposkytnutia dôkazov o opaku predpokladá, že ide o cestnú dopravu) alebo ii) oprávnené náklady na investíciu podľa toho, ktorá suma je nižšia.
153. Medzera vo financovaní je 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 by sa od oprávnených nákladov mali odpočítať *ex ante* na základe primeraných odhadov alebo *ex post* prostredníctvom mechanizmu spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov. Výška pomoci môže umožniť dosiahnuť primeraný zisk. Primeraný zisk by sa mal určiť na základe obvyklého zisku v dotknutom odvetví a dotknutého druhu projektu. V každom prípade by sa za primeranú mala považovať miera návratnosti kapitálu, ktorá nepresahuje príslušnú swapovú sadzbu zvýšenú o prémie 100 bázičných bodov.
154. Oprávnené náklady zahŕňajú investičné náklady do všetkých aktív priamo súvisiacich s výstavbou, modernizáciou a obnovou súkromnej vlečky s cieľom uviesť ju do prevádzky alebo ju udržať v prevádzke. Oprávnené náklady môžu zahŕňať súvisiace prípravné štúdie, ako sú 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 možno takisto zahrnúť do oprávnených nákladov za predpokladu, že tieto plošiny a vybavenie sú nadobudnuté na nakládku a vykládku vlakov na súkromných vlečkách.
155. V prípade schém pomoci by sa členské štáty mali zaviazat, že vykonajú analýzu medzery vo financovaní stanovenú v bodoch 70 až 73 pri každom projekte podporovanom v rámci schémy. Na tento účel by členské štáty mali vo svojej notifikácii akejkoľvek plánovanej schémy pomoci opísať aspoň kategórie podporovaných projektov, konkrétne kategórie schválených oprávnených nákladov, metodiku výpočtu medzery vo financovaní a maximálne vážené priemerné kapitálové náklady, ktoré sa majú uplatniť.
156. V prípade pomoci *ad hoc* ⁽¹⁴⁶⁾ by mali členské štáty v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 70 až 73 vždy: a) poskytnúť podrobnú kvantifikáciu medzery vo financovaní na úrovni projektu podloženú internou dokumentáciou príjemcu, ktorá časovo zodpovedá rozhodovaciemu procesu (napr. prezentácie predstavenstva alebo interné podnikateľské plány), a b) uplatňovať vhodný mechanizmus monitorovania a *ex post* spätného vymáhania poskytnutých prostriedkov, aby sa zabezpečilo, že pomoc nepresiahne limity stanovené v bode 152.

Zabránenie neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

157. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ vytvorením neprimeraného narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek by sa mala poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 74 a 75.
158. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod ako pomoc *ad hoc*.

⁽¹⁴⁵⁾ Na účely analýzy medzery vo financovaní a odhadu jej výšky by sa mali zohľadniť všetky existujúce alebo plánované opatrenia štátnej pomoci, ako je prevádzková pomoc a/alebo iné druhy investičnej pomoci.

⁽¹⁴⁶⁾ V riadne odôvodnených výnimočných prípadoch, keď možno pomoc *ad hoc* na súkromnú vlečku považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s bodom 159.

159. V riadne odôvodnených výnimočných prípadoch môže Komisia konštatovať, že pomoc *ad hoc* na súkromné vlečky nepredstavuje neprimerané narušenie hospodárskej súťaže a obchodu. V rámci odôvodnenia výnimočného prípadu by mal členský štát poskytnúť aspoň:
- výpočty preukazujúce výrazne vyššie zníženie externých nákladov na jednotku pomoci udelenú prostredníctvom pomoci *ad hoc* ako v rámci schémy pomoci spolu s podrobným vysvetlením dôvodov takéhoto zníženia externých nákladov a poskytnutím zdrojov pre všetky podkladové údaje a predpoklady;
 - dôkazy podložené dokumentmi, ako sú štúdie a odvetvové správy, že konkrétne zlyhanie trhu ovplyvňuje vybraného príjemcu, ale nemá žiadny vplyv na iné podniky v členskom štáte, alebo ich ovplyvňuje len v oveľa obmedzenejšej miere.

4.2.2.3. Pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu

160. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na investičnú pomoc na nákup (nových alebo ojazdených) vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu s cieľom podporiť prechod na takúto dopravu. V záujme jasnosti by pravidlá špeciálne postavené na vykonávanie vlečných operácií (remorkéry) nemali byť oprávnené na podporu, pretože sú primárne zapojené do logistických činností v blízkosti prístavov a priamo sa nezapájajú do operácií nákladnej dopravy.
161. S cieľom zabezpečiť, aby sa pomoc poskytovala prevádzkovateľom, ktorí ju najviac potrebujú na etablovanie sa na trhu, pomoc podľa tohto oddielu sa môže poskytnúť len: novým účastníkom v odvetví železničnej dopravy⁽¹⁴⁷⁾; železničným podnikom, ktoré sa považujú za MSP alebo malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou; prevádzkovateľom vnútrozemskej vodnej dopravy, ktorí sa považujú za MSP alebo malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou, a lízingovým spoločnostiam v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy za predpokladu, že sa považujú za MSP alebo malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou.
162. Pomoc by sa mala poskytnúť vo forme verejnej záruky. Záruky sa môžu poskytovať priamo konečným príjemcom (t. j. prevádzkovateľom uvedeným v bode 161) alebo úverovým inštitúciám a iným finančným inštitúciám ako finančným sprostredkovateľom (pokiaľ má príjemca slobodný výber finančného sprostredkovateľa). Finančný sprostredkovateľ by mal byť schopný príslušnému členskému štátu preukázať, že používa mechanizmus, ktorým sa zaisťuje, aby výhody boli postúpené v čo najväčšom rozsahu 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.
163. Aby sa pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu by mala spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v oddiele 4.1, ako sa objasňuje v tomto oddiele.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

164. Ako už bolo uvedené v bodoch 22 a 32, odvetvie železničnej dopravy aj odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy sú poznačené nízkou úrovňou investícií do vozidiel, čo brzdí úplný rozvoj týchto odvetví. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 65 sa Komisia domnieva, že pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu môže podporiť prechod na udržateľnú pozemnú dopravu tým, že menším alebo menej etablovaným prevádzkovateľom v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (t. j. železničným podnikom, ktoré sa považujú za MSP alebo malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou, novým účastníkom v odvetví železničnej dopravy, prevádzkovateľom vnútrozemskej vodnej dopravy, ktorí sa považujú za MSP alebo malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou, a lízingovým spoločnostiam v odvetví železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré sa považujú za MSP alebo malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou) umožní prístup k cenovo dostupnejšiemu financovaniu na nákup vozidiel.
165. Komisia bude naďalej posudzovať zlučiteľnosť investičnej pomoci na nákup ekologických vozidiel (železničných koľajových vozidiel a lodí vnútrozemskej plavby) podľa Usmernení Komisie o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022⁽¹⁴⁸⁾.

⁽¹⁴⁷⁾ V záujme jasnosti môžu byť noví účastníci v odvetví železničnej dopravy oprávnení na pomoc na nákup železničných koľajových vozidiel, aj keď sa nepovažujú za MSP ani malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou.

⁽¹⁴⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 82.

Nevyhnutnosť pomoci

166. S cieľom udržať konkurencieschopnosť železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy oproti iným druhom dopravy, a tým podporiť prechod na udržateľné druhy pozemnej dopravy, je potrebné mať vhodné vozové parky a flotily. Prístup k financovaniu na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu je však v súčasnosti pre MSP a malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a pre nových účastníkov v odvetví železničnej dopravy hlavnou prekážkou vstupu na trh a/alebo rozšírenia na trhu.
167. Pokiaľ ide o železničnú dopravu, obmedzenia schopnosti železničných podnikov nakupovať železničné koľajové vozidlá sú hlavne finančné, pričom najmä MSP a malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou nemusia mať prístup k úverom za konkurenčných podmienok⁽¹⁴⁹⁾. Je to preto, že MSP, malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou a noví účastníci čelia horším podmienkam financovania, než sú podmienky, ktoré majú k dispozícii etablované subjekty, ktoré využívajú svoje postavenie na trhu a, najmä ak sú vo verejnom vlastníctve, mohli by ľahšie preukázať svoju úverovú bonitu investorom a bankám. Podobne odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy je poznačené obmedzenou finančnou kapacitou v dôsledku toho, že toto odvetvie pozostáva prevažne z MSP a malých spoločností so strednou trhovou kapitalizáciou, čo im sťažuje realizáciu nákladných investícií⁽¹⁵⁰⁾. V tejto súvislosti predstavujú významnú prekážku vstupu na trh a/alebo rozšírenia na trhu vnútrozemskej vodnej dopravy zvyšujúce sa náklady na lode vnútrozemskej plavby⁽¹⁵¹⁾, a to najmä vzhľadom na potrebu špecializovaných plavidiel pre rôzne druhy nákladu a trás⁽¹⁵²⁾.
168. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na nákup železničných koľajových vozidiel a plavidiel je nevyhnutná na plnenie potrieb koordinácie dopravy. Je to preto, lebo trh sám osebe nie je schopný zabezpečiť, aby MSP a malé spoločnosti so strednou trhovou kapitalizáciou v odvetví železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a noví účastníci v odvetví železničnej dopravy mali primeraný prístup k financovaniu nákupu vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu.

Vhodnosť pomoci

169. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 67 sa Komisia domnieva, že investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu v zásade môže byť vhodným nástrojom, ak má formu verejných záruk. Najvhodnejším nástrojom pomoci na obnovenie rovnakých podmienok medzi MSP, malými spoločnosťami so strednou trhovou kapitalizáciou a novými účastníkmi na jednej strane a veľkými etablovanými subjektmi na strane druhej, pokiaľ ide o prístup k financovaniu nákupu vozidiel, sú verejné záruky na úvery na obmedzené obdobie. Cieľom takýchto záruk je umožniť ich príjemcom využívať úverové podmienky na trhu, ktoré sa viac podobajú tým, ktoré bežne využívajú etablované subjekty.
170. Komisia sa domnieva, že investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu vo forme verejných záruk je vhodná na pomoc MSP, malým spoločnostiam so strednou trhovou kapitalizáciou a novým účastníkom v odvetví železničnej dopravy na financovanie vysokých nákladov na nákup vozidiel na železničnú alebo pre vnútrozemskú vodnú dopravu, ak sú splnené všeobecné zásady stanovené v bode 67, ako sa objasňuje v bode 169.

Stimulačný účinok pomoci

171. Pomoc by mala podporiť nákup nových alebo ojazdených vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 68 a 69.

⁽¹⁴⁹⁾ Štúdia na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 51, oddiel 4.3.2.

⁽¹⁵⁰⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 70.

⁽¹⁵¹⁾ V dôsledku inflačných tendencií sa ceny ocele a ceny ďalších materiálov potrebných na stavbu lodí v posledných rokoch výrazne zvýšili. Zdroj: Správa o pozorovaní trhu Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne [výročná správa za rok 2023, s. 109].

⁽¹⁵²⁾ Flotilu vnútrozemskej vodnej dopravy tvoria tri hlavné kategórie plavidiel v závislosti od druhu prepravovaného nákladu: plavidlá na prepravu suchého nákladu, plavidlá na prepravu tekutého nákladu a tlačné člny a remorkéry. Každá kategória zahŕňa rôzne druhy plavidiel v závislosti od triedy vodnej cesty a podmienok vodnej dopravy. Zdroj: Správa o pozorovaní trhu Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne; pozri poznámku pod čiarou č. 151.

Primeranosť

172. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 70 až 73 sa pomoc vo forme verejných záruk na nákup lodí vnútrozemskej plavby zo strany MSP alebo malých spoločností so strednou trhovou kapitalizáciou a železničných koľajových vozidiel zo strany MSP, malých spoločností so strednou trhovou kapitalizáciou alebo nových účastníkov v odvetví železničnej dopravy môže považovať za transparentnú a primeranú, ak sú splnené tieto kumulatívne podmienky.
- Záruka sa poskytuje na nové individuálne úvery na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu.
 - Nominálna suma príslušného úveru nepresahuje oprávnené náklady na podporovaný nákup, ktoré zahŕňajú všetky náklady spojené s nákupom nových alebo ojazdených vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu vrátane ceny vozidla, nákladov na dodanie a nákladov na projektové štúdie, konzultácie alebo inžinierske práce, za predpokladu, že sú spojené s investíciou a sú jej súčasťou, po odpočítaní akejkoľvek inej štátnej pomoci získanej na nákup vozidla.
 - Záruka nekryje viac ako 90 % príslušného úveru.
 - Záruka sa poskytuje za poplatok vo výške najmenej 50 základných bodov, ak sa úverový rating členského štátu, ktorý poskytuje úver, rovná AAA-A. V opačnom prípade môžu členské štáty uplatniť nižší poplatok.
 - Maximálne trvanie záruky je obmedzené na 15 rokov.
173. Pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu sa môže kumulovať s pomocou na interoperabilitu a/alebo s pomocou na technické prispôsobenie a modernizáciu, ak sú čisté dodatočné náklady na investície do interoperability a/alebo investície do technického prispôsobenia a modernizácie vylúčené z oprávnených nákladov stanovených v bode 172 písm. b). Čisté dodatočné náklady na investície do interoperability a/alebo technického prispôsobenia a modernizácie sa vypočítajú ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na nákup vozidla, ktoré sa má nadobudnúť a ktoré je vybavené prostredníctvom takýchto investícií, na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup v kontrafaktuálnom scenári, t. j. v prípade vozidla, ktoré nie je vybavené prostredníctvom investícií do interoperability alebo ktoré si vyžaduje technické prispôsobenie a modernizáciu, na strane druhej.

Zabránenie neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

174. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ vytvorením neprimeraného narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu by sa mala poskytnúť v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 74 a 75.
175. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi než pomoc *ad hoc*.

4.2.2.4. Pomoc na interoperabilitu v odvetviach udržiavateľnej pozemnej dopravy

176. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na investičnú pomoc poskytnutú vlastníkom vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, prevádzkovateľom dopravy a organizátorom dopravy, ktorí investujú do technológií a činností uvedených v bodoch 177 a 178 vrátane štúdií uskutočniteľnosti⁽¹⁵³⁾ (ďalej len „pomoc na interoperabilitu“).

⁽¹⁵³⁾ Štúdie na posúdenie uskutočniteľnosti prechodu na iné druhy dopravy alebo udržiavateľnej multimodálnej nákladnej alebo osobnej dopravy na trasách, na ktorých podnik v súčasnosti využíva cestnú dopravu.

177. Pomoc na interoperabilitu môže zahŕňať investície do týchto technológií a činností:

- a) Európsky systém riadenia vlakov (ETCS), budúci železničný mobilný komunikačný systém (FRMCS), a to aj v kombinácii so zariadeniami globálneho systému mobilných komunikácií pre železnice (GSM-R)⁽¹⁵⁴⁾ a automatickou prevádzkou vlakov (ATO) ako súčasť Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), ako sa opisuje v sekundárnych právnych predpisoch EÚ⁽¹⁵⁵⁾;
- b) digitálne samočinné spriahadlo (DAC)⁽¹⁵⁶⁾;
- 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 INJ;
- j) kľúčové technológie potrebné na implementáciu RIS, ako je „prostredie európskych RIS“⁽¹⁵⁷⁾, 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 a iný softvér, pokiaľ prispievajú k nepretržitým dopravným tokom, najmä k systémom multimodálnej identifikácie, sledovania a vysledovateľnosti a intermodálnym platformám na výmenu údajov.

178. Okrem toho sa pomoc na interoperabilitu môže vzťahovať na investície do technológií, ktoré prispievajú k nepretržitým dopravným tokom nákladu alebo cestujúcich prostredníctvom udržateľných dopravných služieb medzi vnútroštátnymi sieťami alebo druhmi dopravy.

⁽¹⁵⁴⁾ GSM-R je železničný rádiový komunikačný systém založený na technológii 2G, ktorý uľahčuje komunikáciu medzi rušňovodičmi a strediskami riadenia dopravy tým, že poskytuje špecifické funkcie, ako je skupinová komunikácia, adresovanie závislé od polohy, úrovne priority, tiesňové volania na železnici a komunikácia pri posunovaní.

⁽¹⁵⁵⁾ 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. ERTMS tvorí Európsky systém riadenia vlakov (ETCS) (t. j. systém signalizácie na stanovišti rušňovodiča, ktorý zahŕňa automatický vlakový zabezpečovač), železničný mobilný rádiový systém (RMR) a automatická prevádzka vlakov (ATO). Pozri vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919 (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj). 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 systému GSM-R bude zabezpečená aj po roku 2031. FRMCS nahradí systém GSM-R ako jedna zo základných súčastí ERTMS. Podporí digitalizáciu železníc a inováciu služieb.

⁽¹⁵⁶⁾ 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. Vďaka automatizačným procesom má nielenže zvýšiť efektívnosť, ale aj zabezpečiť dostatok energie pre telematické aplikácie, ako aj bezpečnú dátovú komunikáciu v celom vlaku.

⁽¹⁵⁷⁾ Článok 1 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/2482 z 26. novembra 2025, ktorou sa mení smernica 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L, 2025/2482, 12.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>).

179. Najmenej päť rokov po poskytnutí pomoci by mali zmluvné dojednania o odplatnom prevode alebo používaní majetku financovaného z pomoci na interoperabilitu ⁽¹⁵⁸⁾ obsahovať doložku, v ktorej sa uvádza, že investícia prispievajúca k interoperabilite príslušného majetku bola financovaná zo štátnej pomoci. Mali by sa v nich uviesť aj príslušné povinnosti stanovené v bode 196, ak je to relevantné, ako aj výška pomoci.
180. Aby sa pomoc na interoperabilitu mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, mala by spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v oddiele 4.1, ako sa objasňuje v tomto oddiele.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

181. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 65 sa Komisia domnieva, že pomoc na interoperabilitu môže podporovať prechod na udržateľnú pozemnú dopravu zabezpečením nepretržitých dopravných tokov cestujúcich a tovaru do odvetví udržateľnej pozemnej dopravy, z týchto odvetví a v rámci nich. Plynulé prepojenie dopravných sietí a druhov dopravy v celej EÚ umožňuje: a) aby železničná a vnútrozemská vodná doprava zvládala rast dopravy, ktorý je cieľom stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, a to optimalizáciou využívania obmedzenej kapacity infraštruktúry železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy; b) aby multimodálna doprava mohla skutočne konkurovať unimodálnym druhom dopravy, ktoré spôsobujú znečistenie, pretože umožňuje plynulú integráciu dopravných reťazcov a vytváranie prepojení medzi rôznymi druhmi dopravy z hľadiska infraštruktúry, informačných tokov a postupov, a c) rast cezhraničnej dopravy.

Nevyhnutosť pomoci

182. Komisia poznamenáva, že inštalácia a modernizácia systémov interoperability zohráva významnú úlohu pri rozvoji udržateľných druhov pozemnej dopravy. Je to však nákladný proces, ktorý má viac prínosov pre verejnosť než súkromných prínosov pre podniky, najmä v počiatočnej fáze zavádzania. Preto existuje len málo stimulov pre súkromné investície. Môže to byť najmä z dôvodu: a) rozsiahleho zavedenia, ktoré je potrebné predtým, ako sa prejaví prínosy určitých technológií (tzv. nevýhoda prvého hráča) ⁽¹⁵⁹⁾; b) potreby súbežných investícií rôznych zainteresovaných strán (napr. manažérov infraštruktúry a železničných podnikov), a to na cezhraničnej úrovni, a c) obmedzených súkromných prínosov vyplývajúcich z investície v porovnaní s verejnými prínosmi (napr. bezpečnosť).
183. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na interoperabilitu je potrebná na plnenie potrieb koordinácie dopravy. Je to preto, že samotný trh nie je schopný v dostatočnej miere zavádzať technológie, ktoré prispievajú k nepretržitým dopravným tokom ⁽¹⁶⁰⁾.

Vhodnosť pomoci

184. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 67 sa Komisia domnieva, že pomoc na interoperabilitu môže byť v zásade vhodným nástrojom ⁽¹⁶¹⁾ na podporu technológií umožňujúcich nepretržité toky tovaru a/alebo cestujúcich do odvetví udržateľnej pozemnej dopravy, z týchto odvetví alebo v rámci nich, najmä ak neexistujú

⁽¹⁵⁸⁾ Napríklad zmluvy o prenájme železničných koľajových vozidiel.

⁽¹⁵⁹⁾ Väčšinu technológií a činností uvedených v bode 176 charakterizuje, že ich prínosy možno v plnej miere dosiahnuť, len ak sa dosiahne kritickú úroveň synchronizovaného zavádzania. Z dôvodu vysokých počiatočných investičných nákladov sú priame náklady prevádzkovateľov v súčasnosti vyššie ako úspory dosiahnuté prechodom na tieto technológie.

⁽¹⁶⁰⁾ Štúdiá na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 51, oddiel 4.5.4.

⁽¹⁶¹⁾ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri okrem iných rozhodnutie Komisie z 26. mája 2023 vo veci SA.102707, *Italy, Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment* (Taliansko – Talianska schéma na podporu modernizácie železničných koľajových vozidiel s vybavením ERTMS) (Ú. v. EÚ C 266, 28.7.2023, s. 4) a rozhodnutie Komisie z 5. novembra 2019 vo veci SA.55451, *Netherlands, Support for ERTMS upgrade* (Holandsko – Podpora modernizácie ERTMS) (Ú. v. EÚ C 59, 21.2.2020, s. 1)]. Pomoc vo forme priamych grantov umožňuje príjmom znížiť ich počiatočné investičné náklady (náklady na prototypy, straty príjmov počas nevyužívania železničných koľajových vozidiel, samotné investície do interoperability), ktoré je za bežných trhových podmienok ťažké pokryť, najmä ak sa investícia stane ziskovou až po rozsiahlom zavedení týchto technológií, čo môže trvať dlhšie, ako je životnosť aktíva.

regulačné opatrenia, podľa ktorých sa vyžaduje zavedenie rovnakých technológií. Pomoc na interoperabilitu nie je vhodná, ak sú zavedené regulačné opatrenia EÚ, ktoré si vyžadujú zavedenie rovnakých technológií v podobnom čase, ako sa to má dosiahnuť s použitím takejto pomoci.

Stimulačný účinok pomoci

185. Pomoc by mala stimulovať investície do technológií, ktoré prispievajú k nepretržitým dopravným tokom tovaru a cestujúcich do odvetví udržateľnej pozemnej dopravy, z týchto odvetví alebo v rámci nich. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 68 a 69, aby mala pomoc na interoperabilitu stimulačný účinok, mali by byť splnené tieto kumulatívne podmienky:
- a) príjemca požiadal o pomoc pred začatím prác na investičnom projekte;
 - b) práce na investičnom projekte by mali byť dokončené najneskôr jeden rok pred dátumom, keď sa podporovaná investícia stane na úrovni EÚ povinnou;
 - c) pomoc by mala podnietiť príjemcu, aby vykonával operácie udržateľnej pozemnej dopravy, ktoré by bez pomoci nevykonával alebo by ich vykonával v menšom alebo odlišnom rozsahu.
186. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 68 a 69, ako sa objasňuje v bode 185. Pomoc poskytnutá na pokrytie nákladov na dodržiavanie noriem EÚ v zásade nemá žiadny stimulačný účinok.

Primeranosť

187. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 70 až 73 pomoc možno v zásade považovať za primeranú, ak nepresahuje 50 % oprávnených nákladov.
188. Oprávnenými nákladmi sú:
- a) všetky náklady potrebné na realizáciu investícií do interoperability; v závislosti od druhu investície môžu takéto náklady zahŕňať náklady na nákup a inštaláciu príslušnej technológie ⁽¹⁶²⁾, náklady na riadenie projektu a náklady na dodanie ⁽¹⁶³⁾;
 - b) náklady súvisiace so štúdiami, s testovaním a so schvaľovaním a s pilotnými a prototypovými inštaláciami na implementáciu príslušnej technológie na úrovni TRL9 a
 - c) náklady súvisiace s modernizáciou skôr nainštalovanej technológie.
189. Pokiaľ ide o investície do interoperability súvisiace s ERTMS, ako sa vymedzuje v bode 177 písm. a), oprávnené na podporu sú náklady súvisiace s integráciou funkcií európskeho globálneho navigačného satelitného systému (EGNSS) v rámci ERTMS. Na podporu sú oprávnené aj náklady súvisiace so zariadeniami GSM-R v kombinácii so zariadeniami FRMCS. Naopak, náklady súvisiace s investíciami do samostatných zariadení GSM-R, ako sa uvádza v bode 177 písm. c), sú oprávnené na podporu, len ak vzniknú do 31. decembra 2031, pretože tento typ zariadení sa čoskoro stane zastaraným.
190. Pokiaľ ide o investície do interoperability vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorých nákup sa plánuje, oprávnené náklady by sa mali obmedziť na čisté dodatočné náklady na interoperabilitu ⁽¹⁶⁴⁾. Vypočítajú sa ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na nákup vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorého nadobudnutie sa plánuje a ktoré je vybavené prostredníctvom takýchto investícií, na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup toho istého alebo podobného vozidla bez investícií do interoperability v kontrafaktuálnom scenári na strane druhej.

⁽¹⁶²⁾ Príslušnú technológiu možno kúpiť novú alebo použiť.

⁽¹⁶³⁾ V záujme jasnosti náklady na údržbu nie sú oprávnené na podporu.

⁽¹⁶⁴⁾ Za predpokladu, že sa na ne nevzťahuje už žiadna iná forma pomoci, najmä pomoc podľa oddielu 4.2.2.3.

191. Výnimočne sa pomoc na technológie uvedené v bode 177 písm. a) a b) môže považovať za primeranú, ak nepresahuje 90 % oprávnených nákladov. Je to preto, že takéto technológie sú zvlášť poznačené problémami v oblasti koordinácie vo fáze zavádzania a prinášajú významné externé výhody, ktoré nemožno internalizovať.
192. V závislosti od konkrétnych vlastností opatrenia môžu členské štáty na základe analýzy medzery vo financovaní v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 70 až 73 takisto preukázať, že sa vyžaduje vyššia intenzita pomoci. V takom prípade bude Komisia považovať pomoc za primeranú, ak je výška pomoci na príjemcu obmedzená na minimum potrebné na uskutočnenie investície (t. j. ak pomoc zodpovedá medzere vo financovaní potrebnej na splnenie cieľa opatrenia pomoci v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci). V každom prípade platí, že pomoc nesmie presiahnuť 100 % oprávnených nákladov.
193. Ak sa pomoc týka investícií do interoperability, ktoré členský štát vopred navrhne a identifikuje, posúdenie medzery vo financovaní sa nevyžaduje, ak sa výška pomoci určí na základe súťažného ponukového konania. V takýchto prípadoch sa Komisia domnieva, že výška pomoci zodpovedá minimálnej pomoci požadovanej potenciálnymi príjemcami, a preto sa pomoc považuje za primeranú, ak sú splnené tieto kumulatívne kritériá.
- Ponukové konanie je súťažné, čo znamená, že je otvorené, jasné, transparentné a nediskriminačné⁽¹⁶⁵⁾. Je založené na objektívnych kritériách, ktoré sú vymedzené vopred v súlade s cieľom opatrenia, a minimalizuje riziko predkladania strategických ponúk. Podmienky účasti uplatnené pri zoradení ponúk a napokon pri pridelení pomoci v súťažnom ponukovom konaní by mali vo všeobecnosti priamo alebo nepriamo spájať prínos k hlavným cieľom opatrenia s výškou pomoci, o ktorú žiadateľ žiada. Môže sa to vyjadriť napríklad ako pomoc na dodatočný objem alebo premávku v dôsledku zlepšenej interoperability.
 - Kritériá sa uverejnia v dostatočnom časovom predstihu pred lehotou na podanie žiadostí, aby sa umožnila účinná hospodárska súťaž.
 - Očakávaný počet uchádzačov je dostatočný na zabezpečenie účinnej hospodárskej súťaže.
 - Ex post* úpravy výsledku ponukového konania (napríklad následné rokovania o výsledkoch ponuky) nie sú povolené, pretože by mohli oslabiť efektívnosť výsledku konania.

Zabránenie neprímeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

194. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ vytvorením neprímeraného narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, pomoc na interoperabilitu by sa mala poskytovať v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 74 a 75.
195. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž a obchod ako pomoc *ad hoc*.
196. Okrem toho by si kusy železničných koľajových vozidiel, ktoré využívajú podporovanú investíciu, mali 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⁽¹⁶⁶⁾ z 25. októbra 2018, a to najmenej počas piatich rokov po vykonaní investície.

⁽¹⁶⁵⁾ Žiadny uchádzač by nemal mať privilegované informácie alebo iné výhody, napríklad preto, že vopred rozvíjal alebo vlastní príslušnú technológiu. V takýchto prípadoch musí členský štát sprístupniť takéto relevantné informácie všetkým potenciálnym uchádzačom.

⁽¹⁶⁶⁾ 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, C/2018/6929 (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

4.2.2.5. Pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu

197. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na investičnú pomoc poskytnutú vlastníkom vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, prevádzkovateľom dopravy a organizátorom dopravy, ktorí investujú do technického prispôsobenia alebo modernizácie železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej vodnej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu.
198. Podporiť by sa mohli najmä tieto činnosti a technológie:
- modernizácia alebo renovácia železničných koľajových vozidiel;
 - modernizácia alebo renovácia lodí vnútrozemskej plavby, napríklad s cieľom zlepšiť hydrodynamiku a efektívnosť;
 - modernizácia alebo renovácia vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu;
 - technické prispôsobenie železničných koľajových vozidiel a lodí vnútrozemskej plavby na nové typy nákladu;
 - telematické aplikácie a iný softvér, na ktorý sa nevzťahuje oddiel 4.2.2.4 týchto usmernení, ako sú systémy poskytujúce informácie cestujúcim výlučne v rámci jedného druhu dopravy alebo digitálne rezervačné a platobné systémy, ktoré neprispievajú k nepretržitým dopravným tokom;
 - logistické systémy, ako napríklad softvér na optimalizáciu nákladu;
 - softvér na prognózu premávky (odhadovaný čas odchodu/odhadovaný čas príchodu) a softvér na optimalizáciu trasy;
 - digitálne systémy na monitorovanie pracovného času a času odpočinku pri operáciách železničnej dopravy.
199. Najmenej päť rokov po poskytnutí pomoci by mali zmluvné dojednania o odplatnom prevode alebo používaní (napríklad prenájom) majetku financovaného z pomoci na technické prispôsobenie a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu ⁽¹⁶⁷⁾ obsahovať doložku, v ktorej sa uvádza, že prispôsobenie alebo modernizácia príslušného majetku bola financovaná zo štátnej pomoci, a v ktorej sa špecifikuje výška pomoci.
200. Na to, aby sa pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu považovala za zlučiteľnú s vnútorným trhom, mala by spĺňať podmienky zlučiteľnosti stanovené v oddiele 4.1, ako sa objasňuje v tomto oddiele.

Prispievanie k plneniu potrieb koordinácie dopravy

201. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 65 sa Komisia domnieva, že pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu môže podporovať prechod na udržateľnú pozemnú dopravu. Technické prispôsobenie umožňuje prispôsobiť udržateľnú pozemnú dopravu dopytu po nových druhoch služieb osobnej a nákladnej dopravy a rozvíjať ju v oblastiach, v ktorých má najväčší potenciál rastu, ako je napríklad doprava nadrozmerného, ťažkého alebo nebezpečného tovaru a nočná osobná doprava. Modernizácia zase zvyšuje úroveň bezpečnosti, ochrany, spoľahlivosti a kvality v udržateľnej pozemnej doprave. Technické prispôsobenie a modernizácia takisto prispievajú k optimálnemu nákladovo efektívnemu využívaniu existujúcich železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu.

⁽¹⁶⁷⁾ Napríklad zmluvy o prenájme železničných koľajových vozidiel.

202. Ako je uvedené v bode 44, Komisia bude naďalej posudzovať zlučiteľnosť investičnej pomoci na ekologické vozidlá (železničné koľajové vozidlá a lode vnútrozemskej plavby) podľa Usmernení Komisie o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022 ⁽¹⁶⁸⁾. Podobne sa tieto usmernenia nevzťahujú na investičnú pomoc na zníženie hluku v železnižnej doprave, na ktorú sa ale vzťahujú Usmernenia o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022 (s osobitnými pravidlami týkajúcimi sa pomoci na predchádzanie znečisťovaniu inému, než je znečisťovanie emisiami skleníkových plynov, alebo na jeho znižovanie).

Nevyhnutnosť pomoci

203. Technické prispôsobenie a modernizácia železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu umožňuje týmto produktom zachovať si najvyššiu úroveň hodnoty a užitočnosti. Tieto druhy investícií nielenže podporujú konkurencieschopnosť udržateľnej pozemnej dopravy, ale umožňujú aj rozvoj trhu s ojazdenými vozidlami, čo pomáha podporiť prechod na udržateľné druhy pozemnej dopravy. Technické prispôsobenie a modernizácia môžu byť veľmi nákladné, pretože počas trvania intervencie sa železničné koľajové vozidlá, lode vnútrozemskej plavby a vybavenie na udržateľnú multimodálnu dopravu nemôžu používať, čo vedie k výraznému zníženiu príjmov. Okrem toho v závislosti od druhu vozidla alebo vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu si niektoré druhy investícií do technického prispôsobenia a modernizácie vyžadujú vývoj prototypu s cieľom pochopiť štrukturálne zmeny potrebné na zavedenie technológií. Tieto náklady (náklady na prototyp a náklady na modernizáciu) často preyšujú hodnotu modernizovaného prvku ⁽¹⁶⁹⁾.
204. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 66 sa Komisia domnieva, že pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu môže byť potrebná na plnenie potrieb koordinácie dopravy, ak samotný trh neposkytuje dostatočnú úroveň investícií do technického prispôsobenia a modernizácie na podporu konkurencieschopnosti udržateľnej pozemnej dopravy.

Vhodnosť pomoci

205. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bode 67 sa Komisia domnieva, že investičná pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu v zásade môže byť vhodným nástrojom ⁽¹⁷⁰⁾. Takáto pomoc zabezpečuje primeranú úroveň investícií do technického prispôsobenia a modernizácie na podporu konkurencieschopnosti udržateľnej pozemnej dopravy, najmä ak neexistujú regulačné opatrenia, podľa ktorých by sa vyžadovalo zavedenie rovnakých technológií. Pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu nie je vhodná na účely vykonávania regulačných opatrení EÚ, ktoré si vyžadujú zavedenie rovnakých technológií v podobnom čase, ako sa to má dosiahnuť s použitím takejto pomoci.

Stimulačný účinok pomoci

206. Pomoc by mala stimulovať investície do technického prispôsobenia a modernizácie železničných koľajových vozidiel, lodí vnútrozemskej plavby a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu. Na to, aby mala pomoc stimulačný účinok, nemali by sa z nej financovať investície, ktoré sú potrebné na dosiahnutie súladu s normou EÚ, alebo by sa z nej mali financovať investície, ktoré umožnia dosiahnuť súlad s normou EÚ výrazne pred dátumom povinného nadobudnutia účinnosti normy na úrovni EÚ. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 68 a 69, aby mala pomoc stimulačný účinok, mali by byť splnené tieto kumulatívne podmienky:

- a) príjemca požiadal o pomoc pred začatím prác na investičnom projekte;

⁽¹⁶⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 82.

⁽¹⁶⁹⁾ Štúdia na podporu posúdenia vplyvu preskúmania Usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom; pozri poznámku pod čiarou č. 51, oddiel 3.5.

⁽¹⁷⁰⁾ Pokiaľ ide o formu pomoci, Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi týkajúcej sa pomoci potrebnej na koordináciu dopravy nevzniesla námietky voči pomoci vo forme priamych grantov [pozri rozhodnutie Komisie z 1. júla 2021 vo veci SA.57137, *Germany, State aid scheme for modernisation of inland waterway fleet* (Nemecko – Schéma štátnej pomoci na modernizáciu flotily vnútrozemskej vodnej dopravy) (Ú. v. EÚ C 317, 6.8.2021, s. 1)]. Pomoc vo forme priamych grantov umožňuje príjemcom znížiť ich počiatkové investičné náklady (náklady na prototypy, straty príjmov počas nevyužívania železničných koľajových vozidiel, samotné investície do interoperability), ktoré je za bežných trhových podmienok ťažké pokryť.

- b) práce na investičnom projekte by mali byť dokončené najneskôr jeden rok pred dátumom, keď sa podporovaná investícia stane na úrovni EÚ povinnou;
 - c) pomoc by mala podnietiť príjemcu, aby vykonával operácie udržateľnej pozemnej dopravy, ktoré by bez pomoci nevykonával alebo by ich vykonával v menšom alebo odlišnom rozsahu.
207. Komisia sa domnieva, že pomoc má stimulačný účinok, ak sú dodržané všeobecné zásady stanovené v bodoch 68 a 69, ako sa objasňuje v bode 206.

Primeranosť

208. V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 70 až 73 pomoc možno v zásade považovať za primeranú, ak nepresahuje 30 % oprávnených nákladov.
209. Oprávnenými nákladmi sú:
- a) všetky náklady potrebné na realizáciu oprávnených investícií; v závislosti od druhu investície môžu takéto náklady zahŕňať náklady potrebné na nákup a inštaláciu príslušnej technológie, náklady na riadenie projektu a náklady na dodanie ⁽¹⁷¹⁾;
 - b) náklady súvisiace so štúdiami, s testovaním a so schvaľovaním a s pilotnými a prototypovými inštaláciami na implementáciu príslušnej technológie na úrovni TRL9 a
 - c) náklady súvisiace s modernizáciou skôr nainštalovanej technológie.
210. V závislosti od konkrétnych vlastností opatrenia môžu členské štáty na základe analýzy medzery vo financovaní, ako sa stanovuje v bodoch 70 až 73, takisto preukázať, že sa vyžaduje vyššia intenzita pomoci. V takom prípade bude Komisia považovať pomoc za primeranú, ak je výška pomoci na príjemcu obmedzená na sumu potrebnú na uskutočnenie investície (t. j. ak pomoc zodpovedá medzere vo financovaní potrebnej na splnenie cieľa opatrenia pomoci v porovnaní s kontrafaktuálnym scenárom v prípade neposkytnutia pomoci). V každom prípade platí, že pomoc nesmie presiahnuť 100 % oprávnených nákladov.
211. Ak sa pomoc týka investícií, ktoré členský štát vopred navrhne a identifikuje, posúdenie medzery vo financovaní sa nevyžaduje, ak sa výška pomoci určí na základe súťažného ponukového konania. V takýchto prípadoch sa Komisia domnieva, že výška pomoci zodpovedá minimálnej pomoci požadovanej potenciálnymi príjemcami, a preto sa pomoc považuje za primeranú, ak sú splnené tieto kumulatívne kritériá.
- a) Ponukové konanie je súťažné, čo znamená, že je otvorené, jasné, transparentné a nediskriminačné ⁽¹⁷²⁾. Je založené na objektívnych kritériách, ktoré sú vymedzené vopred a v súlade s cieľom opatrenia, a minimalizuje riziko predkladania strategických ponúk. Podmienky účasti uplatnené pri zoradení ponúk a napokon pri pridelení pomoci v súťažnom ponukovom konaní by mali vo všeobecnosti priamo alebo nepriamo spájať prínos k hlavným cieľom opatrenia s výškou pomoci, o ktorú žiadateľ žiada. Môže sa to vyjadriť napríklad ako pomoc na dodatočný objem alebo dopravu v dôsledku technického prispôbenia a modernizácie.
 - b) Kritériá sa uverejnia v dostatočnom časovom predstihu pred lehotou na podanie žiadostí, aby sa umožnila účinná hospodárska súťaž.
 - c) Očakávaný počet uchádzačov je dostatočný na zabezpečenie účinnej hospodárskej súťaže.
 - d) *Ex post* úpravy výsledku ponukového konania (napríklad následné rokovania o výsledkoch ponuky) nie sú povolené, pretože by mohli oslabiť efektívnosť výsledku konania.

⁽¹⁷¹⁾ V záujme jasnosti náklady na údržbu nie sú oprávnené v podporu.

⁽¹⁷²⁾ Žiadny uchádzač by nemal mať privilegované informácie alebo iné výhody, napríklad preto, že vopred rozvíjal alebo vlastní príslušnú technológiu. V takýchto prípadoch musí členský štát sprístupniť takéto relevantné informácie všetkým potenciálnym uchádzačom.

212. Pokiaľ ide o investície do technického prispôsobenia a modernizácie vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorých nákup sa plánuje, oprávnené náklady by sa mali obmedziť na čisté dodatočné náklady na technickú úpravu a modernizáciu⁽¹⁷³⁾. Vypočítajú sa ako rozdiel medzi celkovými nákladmi na nákup vozidla na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorého nadobudnutie sa plánuje a ktoré je vybavené prostredníctvom takýchto investícií, na jednej strane a celkovými nákladmi na nákup toho istého alebo podobného vozidla bez investícií do technického prispôsobenia a modernizácie v kontrafaktuálnom scenári na strane druhej.

Zabránenie neprimeraným negatívnym účinkom na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

213. S cieľom zabezpečiť, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ vytvorením neprimeraného narušenia hospodárskej súťaže a obchodu, investičná pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu by sa mala poskytovať v súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v bodoch 74 a 75.
214. Pomoc by sa mala v zásade poskytovať vo forme schém pomoci, pretože tie budú mať pravdepodobne obmedzenejší rušivý vplyv na hospodársku súťaž ako pomoc *ad hoc*.

5. POMOC, KTORÁ PREDSTAVUJE NÁHRADY ZA PLNENIE NIEKTORÝCH ZÁVÄZKOV SÚVISIACICH S VEREJNOPROSPEŠNOU SLUŽBOU V ODVETVÍ ŽELEZNIČNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

5.1. Všeobecné ustanovenia

215. V článku 93 ZFEÚ sa stanovuje zlučiteľnosť štátnej pomoci, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou. V tejto súvislosti sa v článku 14 zmluvy a v protokole č. 26 o službách všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorý tvorí prílohu k zmluve, stanovujú všeobecné zásady toho, ako členské štáty vymedzujú a poskytujú SVHZ. Podľa protokolu č. 26 zohrávajú národné, regionálne a miestne orgány zásadnú úlohu a majú široké diskrečné právomoci pri poskytovaní, obstarávaní a organizovaní SVHZ, ktoré sú čo najviac prispôbolené potrebám používateľov. Komisia môže spochybniť špecifikáciu záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme len v prípade zjavného pochybenia členského štátu pri výkone jeho diskrečnej právomoci⁽¹⁷⁴⁾. Právomoc členského štátu definovať SVHZ však nie je neobmedzená a nesmie sa vykonávať arbitrárne iba preto, aby sa určitému odvetviu umožnilo vyhnúť sa uplatneniu pravidiel hospodárskej súťaže⁽¹⁷⁵⁾.
216. V oznámení o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci EÚ na náhrady udeľované za poskytovanie služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (ďalej len „oznámenie o SVHZ“)⁽¹⁷⁶⁾, ktoré sa vzťahuje aj na odvetvie železničnej nákladnej dopravy, Komisia objasnila podmienky, za ktorých sa náhrada za služby vo verejnom záujme má považovať za štátnu pomoc.
217. Okrem toho sa na odvetvie železničnej nákladnej dopravy vzťahuje aj nariadenie o uplatňovaní článkov 107 a 108 zmluvy na pomoc *de minimis* udeľovanú podnikom poskytujúcim SVHZ⁽¹⁷⁷⁾. V uvedenom nariadení Komisia stanovila podmienky, za ktorých sa malé sumy náhrady za služby vo verejnom záujme považujú za náhradu, ktorá neovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi a/ani nenaruša hospodársku súťaž, ani nehrozí, že by ju narušila. Za týchto okolností náhrada nepatrí do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 zmluvy.

⁽¹⁷³⁾ Za predpokladu, že sa na ne nevzťahuje už žiadna iná forma pomoci, najmä pomoc podľa oddielu 4.2.2.3.

⁽¹⁷⁴⁾ Rozsudok z 29. novembra 2018, ARFEA/Európska komisia, T-720/16, EU:T:2018:853, bod 88; rozsudok z 24. novembra 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, bod 33.

⁽¹⁷⁵⁾ Rozsudok z 12. februára 2008, BUPA a i./Európska komisia, T-289/03, EU:T:2008:29, bod 168.

⁽¹⁷⁶⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 45.

⁽¹⁷⁷⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 105.

218. Ak chcú členské štáty stanoviť opatrenia, ktoré predstavujú náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou v odvetví železničnej nákladnej dopravy, ktoré nespĺňajú podmienky stanovené v rozsudku vo veci Altmark⁽¹⁷⁸⁾ a predstavujú štátnu pomoc, mali by tieto opatrenia notifikovať Komisii v súlade s článkom 108 ods. 3 zmluvy.
219. V týchto usmerneniach sa stanovujú podmienky, za ktorých možno štátnu pomoc, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou v odvetví železničnej nákladnej dopravy, považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 93 zmluvy⁽¹⁷⁹⁾. Hoci sa rámec pre SVHZ⁽¹⁸⁰⁾ nevzťahuje na odvetvie pozemnej dopravy, Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti zohľadní podmienky stanovené v oddieloch 2.2 až 2.10 rámca pre SVHZ⁽¹⁸¹⁾ prispôbené osobitným charakteristikám odvetvia železničnej nákladnej dopravy, ako sa uvádza v tejto kapitole.

5.2. Skutočná služba všeobecného hospodárskeho záujmu

220. Pomoc by sa mala poskytovať na skutočné a riadne definované SVHZ. To znamená, že služby nákladnej dopravy možno považovať za SVHZ len vtedy, ak príslušný členský štát stanoví, že existuje skutočná potreba takýchto služieb a že trh túto skutočnú potrebu neuspokojuje alebo ju uspokojuje v nedostatočnej miere.
221. Pokiaľ ide o definíciu skutočnej SVHZ, dotknutý členský štát by mal preukázať, že služba železničnej nákladnej dopravy má osobitné charakteristiky v porovnaní s charakteristikami komerčných služieb, ak takéto služby na trhu existujú. V tejto súvislosti Komisia objasnila, že členské štáty nemôžu spájať osobitné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme so službami, ktoré už sú alebo môžu byť poskytované v uspokojivej miere podnikmi pôsobiacimi za normálnych trhových podmienok a za podmienok – napr. pokiaľ ide o cenu, objektívne znaky kvality, kontinuitu a prístup k službe – zlučiteľných s verejným záujmom, ako ho definuje členský štát⁽¹⁸²⁾.
222. Členské štáty by mali preukázať, že konkrétna služba je v záujme celej spoločnosti⁽¹⁸³⁾ a že riadne zväzili potrebu služieb vo verejnom záujme, a to prostredníctvom verejnej konzultácie alebo iných vhodných nástrojov, a zohľadnili tak záujmy používateľov a poskytovateľov⁽¹⁸⁴⁾. Podľa súdov EÚ skutočnosť, že členský štát nepreukáže, že tieto kritériá sú splnené (t. j. že rozsah záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme je nevyhnutný a primeraný vo vzťahu k skutočnej potrebe služby vo verejnom záujme), alebo ich nesplnenie môže predstavovať zjavne nesprávne posúdenie, ktoré by Komisia mala zohľadniť⁽¹⁸⁵⁾.

⁽¹⁷⁸⁾ Rozsudok z 24. júla 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Pozri bod 42 a nasl. oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (pozri poznámku pod čiarou č. 45).

⁽¹⁷⁹⁾ Článok 93 zmluvy neobsahuje žiadne ustanovenie, ktoré je rovnocenné s článkom 106 ods. 2 druhou vetou zmluvy, podľa ktorej rozvoj obchodu nesmie byť ovplyvnený v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so záujmami EÚ. Súdny dvor už však objasnil, že pri posudzovaní opatrenia pomoci podľa článku 93 zmluvy Komisia musí overiť, že pomoc neohrozuje všeobecné záujmy EÚ. Pozri rozsudok z 12. októbra 1978, Komisia/Belgicko, 156/77 uvedený v poznámke pod čiarou č. 39, bod 10.

⁽¹⁸⁰⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽¹⁸¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽¹⁸²⁾ Bod 13 rámca pre SVHZ; pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽¹⁸³⁾ Pozri rozhodnutie Komisie z 24. novembra 2023 o štátnej pomoci SA.32953, Italy, State aid measures in favour of Trenitalia SpA (Taliansko – Opatrenia štátnej pomoci v prospech spoločnosti Trenitalia SpA), odôvodnenia 443 – 445 (Ú. v. EÚ L, 2024/2860, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>).

⁽¹⁸⁴⁾ Bod 14 rámca pre SVHZ; pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽¹⁸⁵⁾ Pozri rozsudok z 1. marca 2017, Francúzsko/Komisia, T-366/13, EU:T:2017:135, bod 105 a rozsudok z 3. septembra 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland a i./Európska komisia, C-817/18 P, EU:C:2020:637, bod 105.

223. Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia pri kontrole toho, či je rozsah záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme potrebný a primeraný s ohľadom na skutočnú potrebu služby vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy, overí, či príslušný orgán súhrnne posúdil: i) príslušné potreby v oblasti dopravy založené na verejnom ciele, ktorý sleduje dotknutý členský štát (t. j. existencia skutočnej potreby služby vo verejnom záujme); ii) do akej miery by samotné trhové sily mohli uspokojiť tieto potreby (t. j. existencia zlyhania trhu) a iii) alternatívne opatrenia, ktoré by mohli uspokojiť rovnaké potreby a zároveň menej narúšali hospodársku súťaž a obchod.
224. Pri posudzovaní dopytu po doprave môžu príslušné orgány zohľadniť nielen existujúci, ale aj potenciálny dopyt používateľov (najmä ak tento očakávaný dopyt môže odôvodnene vyplývať zo sledovania politických cieľov, ako je podpora udržateľnej dopravnej prepojenosti alebo sociálnej súdržnosti). *Ex ante* posúdenie dopytu po službách verejnej dopravy sa môže vykonať rôznymi metódami, napríklad použitím historických údajov, reprezentatívnych prieskumov alebo verejných konzultácií s používateľmi s cieľom určiť ich očakávania od služieb vo verejnom záujme.
225. Súčasťou posúdenia trhovej ponuky by v zásade mala byť konzultácia s prevádzkovateľmi o ich záujme ponúkať príslušné služby prostredníctvom služieb s otvoreným prístupom a posúdenie výsledkov tejto konzultácie. S organizátormi trhu možno napríklad konzultovať o povahe, objeme a frekvencii služieb, ktoré už poskytujú alebo plánujú poskytovať v dotknutej geografickej oblasti, alebo o výške taríf, ktoré uplatňujú alebo majú v úmysle uplatňovať. Ak organizátor trhu poskytuje komerčné služby, prípadne sa očakáva alebo bolo oznámené začatie poskytovania týchto služieb v primerane krátkej lehote (napríklad v železničnej doprave, ak prevádzkovateľ informoval regulačný orgán a manažéra infraštruktúry o svojom zámere začať poskytovať službu podľa článku 38 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ), príslušné orgány by ich mali zohľadniť pri špecifikovaní rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pokiaľ neexistujú objektívne dôvody, aby tak neurobili. Aby sa zabránilo vytlačeniu komerčnej ponuky, služby, v prípade ktorých nie je preukázané zlyhanie trhu, nemôžu patriť do rozsahu záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme.
226. Pri zvažovaní toho, či záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v zmluve o službách vo verejnom záujme čo najmenej narúšajú hospodársku súťaž a obchod, by mal príslušný orgán zohľadniť alternatívne opatrenia v súlade s právom EÚ. Ak je napríklad hlavným cieľom verejného záujmu, ktorý opatrenie sleduje, zníženie vplyvu nákladnej dopravy na životné prostredie (napr. preto, že trhy, na ktoré sa opatrenie vzťahuje, už využívajú menej udržateľné druhy dopravy), príslušný orgán by mal vysvetliť, prečo rovnaký výsledok nemožno dosiahnuť menej rušivými opatreniami na koordináciu dopravy (napr. vo forme investícií a/alebo schém prevádzkovej pomoci).

5.3. **Potreba poverovacieho aktu s uvedenými záväzkami vyplývajúcimi zo služieb vo verejnom záujme a metódami výpočtu náhrady**

227. Poskytovaním SVHZ by sa príslušný podnik mal poveriť prostredníctvom jedného alebo viacerých aktov, ktorých formu si môže určiť každý členský štát ⁽¹⁸⁶⁾.
228. V poverovacom akte (poverovacích aktoch) by mali byť uvedené najmä tieto informácie: a) obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme; b) dotknutý podnik a územie; c) povaha akýchkoľvek výhradných alebo osobitných práv priznaných podniku orgánom poskytujúcim pomoc; d) opis mechanizmu náhrady a parametre na výpočet, sledovanie a prehodnocovanie náhrady a e) opatrenia na zabránenie vzniku nadmernej náhrady a na vrátenie akejkoľvek nadmernej náhrady.

⁽¹⁸⁶⁾ Pojem „členský štát“ zahŕňa ústredné, regionálne a miestne orgány uvedeného členského štátu.

5.4. Trvanie obdobia poverenia

229. Trvanie obdobia poverenia by malo byť obmedzené na 15 rokov. Ak však najvýznamnejšie aktíva potrebné na poskytovanie SVHZ predstavujú železničné koľajové vozidlá, ktoré boli úplne alebo čiastočne financované z verejných zdrojov, trvanie obdobia poverenia by nemalo presiahnuť 10 rokov ⁽¹⁸⁷⁾.

5.5. Súlad so smernicou 2012/34/EÚ a smernicou o transparentnosti

230. Pomoc, ktorá predstavuje náhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy, sa považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 93 zmluvy len vtedy, ak je v súlade s príslušnými ustanoveniami smernice 2012/34/EÚ a prípadne smernice Komisie 2006/111/ES (ďalej len „smernica o transparentnosti“) ⁽¹⁸⁸⁾.
231. Pomoc, ktorá nie je v súlade s príslušnými ustanoveniami uvedených smerníc, ako sa uvádza v kapitole 6, sa považuje za pomoc, ktorá ovplyvňuje rozvoj obchodu v rozsahu, ktorý by ohrozil všeobecné záujmy EÚ.

5.6. Súlad s pravidlami verejného obstarávania EÚ

232. Pomoc, ktorá predstavuje náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy, sa považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 93 zmluvy len vtedy, ak zodpovedný orgán pri zverení poskytovania služby danému podniku prostredníctvom zmlúv o službách vo verejnom záujme ⁽¹⁸⁹⁾ alebo koncesných zmlúv ⁽¹⁹⁰⁾ dodržal platné pravidlá EÚ v oblasti verejného obstarávania alebo ak sa zaviazal k ich dodržiavaniu. Zahŕňa to všetky požiadavky týkajúce sa transparentnosti, rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie vyplývajúce priamo zo zmluvy alebo prípadne zo sekundárneho práva EÚ.
233. Pomoc, ktorá nie je v súlade s týmito pravidlami a požiadavkami, sa považuje za pomoc, ktorá ovplyvňuje rozvoj obchodu v rozsahu, ktorý by ohrozil všeobecné záujmy EÚ.

5.7. Nediskriminácia

234. Ak orgán poverí poskytovaním tej istej SVHZ viacerým podnikom, náhrada by sa v prípade každého podniku mala vypočítavať na základe tej istej metódy.

⁽¹⁸⁷⁾ Na konci obdobia poverenia môže prevádzkovateľ previesť takéto železničné koľajové vozidlá na prichádzajúceho prevádzkovateľa alebo na príslušný orgán za predpokladu, že prevod je za trhovú cenu a zohľadňujú sa všetky verejné finančné prostriedky poskytnuté na nákup týchto železničných koľajových vozidiel (pozri bod 238).

⁽¹⁸⁸⁾ Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/2025-08-10>).

⁽¹⁸⁹⁾ V článku 2 bodoch 1, 2 a 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/25/2024-01-01>) sa pojem „zákazky na poskytnutie služieb“ vymedzuje ako odplatné zmluvy uzavreté písomne medzi jedným alebo viacerými obstarávateľmi, ktorí uskutočňujú činnosti uvedené v článkoch 8 až 14 danej smernice, a jedným alebo viacerými hospodárskymi subjektmi, ktorých predmetom je poskytnutie služieb. Ak tieto zákazky zahŕňajú „verejných obstarávateľov“ v zmysle článku 2 ods. 1 bodu 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj>), ktorí nevykonávajú činnosti uvedené v článkoch 8 až 14 smernice 2014/25/EÚ, považujú sa za „verejné zákazky na poskytnutie služieb“ v zmysle článku 2 ods. 1 bodov 6 a 9 smernice 2014/24/EÚ.

⁽¹⁹⁰⁾ V článku 5 bode 1 písm. b) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesíí (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/2024-01-01>) sa pojem „koncesie na služby“ vymedzuje ako „odplatná zmluva uzavretá písomne, prostredníctvom ktorej jeden alebo viacerí verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia poverujú poskytovaním a riadením iných služieb ako je uskutočnenie stavebných prác uvedené v písmene a) jeden alebo viaceré hospodárske subjekty, pričom jej protiplnením je buď len právo na využívanie služieb, ktoré sú predmetom zmluvy, alebo toto právo spolu s peňažným plnením“.

5.8. Výška náhrady

235. Výška náhrady by nemala presiahnuť sumu potrebnú na pokrytie čistých nákladov na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a primeraný zisk.
236. V tejto súvislosti Komisia uplatní kritériá stanovené v bodoch 21 až 50 rámca pre SVHZ ⁽¹⁹¹⁾ v súlade s týmito objasneniami.
237. Po prvé čisté náklady, ktoré sú potrebné alebo sa očakáva, že budú potrebné na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, možno určiť buď na základe metodiky výpočtu čistých nákladov, ktorým bolo možné predísť, ako sa uvádza v bodoch 25 až 27 rámca pre SVHZ ⁽¹⁹²⁾, alebo na základe metodiky alokácie nákladov, ako sa uvádza v bodoch 28 až 31 rámca pre SVHZ ⁽¹⁹³⁾.
238. Po druhé, pokiaľ ide o nákup železničných koľajových vozidiel používaných na poskytovanie služieb vo verejnom záujme, členské štáty by mali zabezpečiť splnenie týchto kumulatívnych podmienok:
- a) štátna pomoc, ktorá už bola získaná a schválená, najmä podľa týchto usmernení (podľa oddielu 4.2.2.3), v súvislosti so železničnými koľajovými vozidlami, ktoré sa použijú na poskytovanie služieb vo verejnom záujme, sa zohľadňuje pri výpočte náhrady za služby vo verejnom záujme;
 - b) v prípade prevodu železničných koľajových vozidiel používaných na poskytovanie služieb vo verejnom záujme po skončení zmluvy na prichádzajúceho prevádzkovateľa alebo na príslušný orgán, by sa mal prevod uskutočniť za trhovú cenu a mali by sa v ňom zohľadňovať všetky verejné finančné prostriedky, ktoré odchádzajúci prevádzkovateľ získal na nákup týchto železničných koľajových vozidiel.
239. Všeobecnejšie, ako sa objasňuje v bode 46, podniky poskytujúce dopravné služby, ktoré získali zmluvu o službách vo verejnom záujme, môžu využívať aj pomoc na koordináciu dopravy poskytnutú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy alebo podľa týchto usmernení za predpokladu, že sa dodržia pravidiel kumulácie ⁽¹⁹⁴⁾ a zabráni sa nadmernej náhrade.

5.9. Ďalšie požiadavky, ktoré môžu byť potrebné na zabezpečenie toho, aby pomoc neohrozila všeobecné záujmy EÚ

240. Komisia môže požadovať splnenie podmienok alebo požiadať členské štáty o záväzky za výnimočných okolností, ak požiadavky uvedené v predchádzajúcom texte nie sú dostatočné na riešenie závažných narušení hospodárskej súťaže na vnútornom trhu a pomoc by mohla ovplyvniť obchod spôsobom, ktorý by ohrozil všeobecné záujmy EÚ. V tejto súvislosti Komisia uplatní kritériá stanovené v bodoch 51 až 59 rámca pre SVHZ ⁽¹⁹⁵⁾ s potrebnými úpravami.
241. Komisia konštatuje, že zlyhania trhu zistené členskými štátmi (napr. pri preprave samostatnými vozňami) by mohli mať miestny alebo regionálny rozmer. Preto dôkladne posúdi, či je geografický rozsah každej zmluvy o službách vo verejnom záujme riadne odôvodnený. V tejto súvislosti Komisia v zásade nepovažuje zmluvu o službách vo verejnom záujme vzťahujúcu sa na celé územie alebo železničnú sieť členského štátu za primeraný spôsob riešenia potenciálneho zlyhania trhu, a to vzhľadom na možné narušenie hospodárskej súťaže, ktoré môže vyplývať zo zadania takejto zmluvy.

⁽¹⁹¹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽¹⁹²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽¹⁹³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽¹⁹⁴⁾ Pozri článok 8 nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy a oddiel 4.1.3 týchto usmernení.

⁽¹⁹⁵⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 80.

5.10. Transparentnosť

242. V prípade náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu patriacej do rozsahu pôsobnosti týchto usmernení by mal dotknutý členský štát uverejniť na internete alebo iným vhodným spôsobom tieto informácie: a) výsledky verejnej konzultácie alebo iných vhodných nástrojov uvedených v bode 222; b) obsah a trvanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme; c) dotknutý podnik a prípadne dotknuté územie a d) ročné sumy pomoci poskytovanej podniku.

5.11. Podmienky a záväzky pripojené k rozhodnutiam Komisie

243. Podľa článku 9 ods. 4 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589⁽¹⁹⁶⁾ môže Komisia ku kladnému rozhodnutiu pripojiť podmienky, podľa ktorých sa pomoc môže pokladať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, a môže stanoviť povinnosti, aby sa umožnilo monitorovanie súladu s rozhodnutím. Takéto podmienky a povinnosti môžu byť potrebné na zabezpečenie toho, aby pomoc poskytnutá dotknutým podnikom nevedla k neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže a obchodu na vnútornom trhu. V tejto súvislosti môžu byť na základe konkrétnej situácie každej SVHZ potrebné pravidelné správy alebo iné povinnosti.

6. FINANČNÉ TOKY VO VERTIKÁLNE INTEGROVANÝCH ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOCH

244. Prijatie za sebou nasledujúcich železničných balíkov uvedených v bode 2 týchto usmernení viedlo k postupnému otvoreniu všetkých operácií železničnej dopravy hospodárskej súťaži. Týmto procesom sa vertikálne integrované železničné podniky dostali do pozície, keď sa na niektoré z ich činností (najmä na riadenie železničnej infraštruktúry) môžu za určitých podmienok stále uplatňovať niektoré výlučné a/alebo osobitné práva, zatiaľ čo činnosti železničnej nákladnej a osobnej dopravy v súčasnosti podliehajú hospodárskej súťaži za podmienok stanovených v smernici 2012/34/EÚ a nariadení (ES) č. 1370/2007⁽¹⁹⁷⁾.
245. Ako už bolo uvedené v bode 3 týchto usmernení, je veľmi dôležité riadne dodržiavať a presadzovať právny rámec upravujúci finančné transakcie verejných a vertikálne integrovaných podnikov v odvetví železničnej dopravy. Dodržiavaním uplatniteľných pravidiel finančnej transparentnosti sa: i) zaisťuje, aby pomoc poskytnutá podľa týchto usmernení nebola presmerovaná na iné činnosti, než na ktoré je pomoc schválená, a ii) zmiernuje riziko, že výnosy z trhov orientovaných finančných nástrojov (ako sú dlhopisy), ktoré vertikálne integrované podniky používajú na financovanie svojich operácií a investícií a údržby a rozvoja železničnej infraštruktúry, sa použijú na refinancovanie v rámci skupiny na úkor nových účastníkov a v konečnom dôsledku hospodárskej súťaže.
246. V tejto kapitole sa pripomínajú zásady upravujúce finančné transakcie verejných a vertikálne integrovaných železničných podnikov. Dodržiavanie týchto zásad je dôležité okrem iného na zabezpečenie toho, aby pomoc na náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetví železničnej nákladnej dopravy bola zlučiteľná s vnútorným trhom (pozri oddiel 5.5). Dodržiavanie týchto zásad je vo všeobecnosti dôležité aj na zabezpečenie správneho priradenia nákladov a príjmov k rôznym činnostiam verejných a vertikálne integrovaných podnikov, čím sa zabráni krížovým dotáciám.

⁽¹⁹⁶⁾Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽¹⁹⁷⁾Pozri poznámku pod čiarou č. 40.

247. Finančné transakcie verejných a vertikálne integrovaných podnikov sú upravené smernicou o transparentnosti. Uvedená smernica sa týka všetkých verejných podnikov ⁽¹⁹⁸⁾ a všetkých podnikov, od ktorých sa vyžaduje zavedenie samostatného účtovania, najmä všetkých podnikov poverených vykonávaním služieb vo verejnom záujme ⁽¹⁹⁹⁾. Podľa článku 1 ods. 2 a článku 4 ods. 1 uvedenej smernice by členské štáty mali zabezpečiť, aby: i) podniky patriace do rozsahu pôsobnosti smernice viedli samostatné účtovanie pre jednotlivé činnosti; ii) v účtovníctve boli jasne uvedené výdavky a príjmy súvisiace s jednotlivými činnosťami a iii) poskytovali všetky podrobnosti súvisiace s postupom pri rozdeľovaní a pridelovaní výdavkov a príjmov na jednotlivé činnosti.
248. V odvetví železničnej dopravy bola uvedená povinnosť objasnená a podrobnejšie opísaná v smernici 2012/34/EÚ, ktorá sa vzťahuje na správu železničnej infraštruktúry a na činnosti železničných podnikov v oblasti železničnej dopravy.
249. Podľa článku 6 smernice 2012/34/EÚ je oddelenie účtov povinné medzi: i) poskytovaním dopravných služieb a obchodnými činnosťami pri správe železničnej infraštruktúry; ii) službami osobnej a nákladnej dopravy a iii) službami vo verejnom záujme a obchodnými činnosťami. Okrem toho, pokiaľ ide o finančnú transparentnosť, v článku 7d smernice sa výslovne vyžaduje toto:
- „[p]ôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku sa udeľujú, poskytujú a spravujú na základe trhových sadzieb a podmienok, ktoré odrážajú individuálny rizikový profil dotknutého subjektu“ ⁽²⁰⁰⁾;
 - „[d]lhy manažéra infraštruktúry sa jednoznačne oddelia od dlhov iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Tieto dlhy sa spravujú oddelene [...]“ ⁽²⁰¹⁾, a
 - „[v] rámci vertikálne integrovaných podnikov vedie manažér infraštruktúry podrobné záznamy o všetkých obchodných a finančných vzťahoch s inými právnymi subjektmi v rámci tohto podniku“ ⁽²⁰²⁾. Právomoc overiť súlad s týmito ustanoveniami majú v prvom rade vnútroštátne regulačné orgány ⁽²⁰³⁾.
250. Pokiaľ ide o financovanie manažéra infraštruktúry, v článku 8 smernice 2012/34/EÚ sa stanovuje, že manažér infraštruktúry prijme podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán by mal byť určený na optimálne a efektívne využívanie, zabezpečovanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov ⁽²⁰⁴⁾.

⁽¹⁹⁸⁾ V článku 2 písm. b) smernice o transparentnosti sa vymedzuje, že „verejné podniky“ označujú všetky podniky, na ktoré môžu mať orgány verejnej moci, a to priamo alebo nepriamo, dominantný vplyv prostredníctvom ich vlastníctva, finančnej účasti alebo predpisov, ktorými sa riadia. Dominantný vplyv orgánov verejnej moci sa predpokladá vtedy, keď tieto orgány priamo alebo nepriamo vo vzťahu k podniku: i) vlastní väčšiu časť upísaného kapitálu podniku alebo ii) kontrolujú väčšinu hlasov pridelených k akciám, ktoré podniky vydali, alebo iii) môžu dosadiť viac ako polovicu členov do správnych, riadiacich a dozorných orgánov“.

⁽¹⁹⁹⁾ V článku 2 písm. d) smernice o transparentnosti vymedzený ako „akýkoľvek podnik, ktorý požíva osobitné alebo výhradné právo priznané členským štátom podľa článku [106 ods. 1] zmluvy alebo je poverený poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podľa článku [106 ods. 2] zmluvy, ktorý prijíma náhradu za služby vo verejnom záujme v akejkoľvek forme vo vzťahu k takýmto službám a ktorý prevádzkuje ďalšie činnosti“.

⁽²⁰⁰⁾ Článok 7d ods. 4 smernice 2012/34/EÚ.

⁽²⁰¹⁾ Článok 7d ods. 7 smernice 2012/34/EÚ.

⁽²⁰²⁾ Článok 7d ods. 9 smernice 2012/34/EÚ.

⁽²⁰³⁾ Podľa článku 56 ods. 12 smernice 2012/34/EÚ má vnútroštátny regulačný orgán právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení účtov uvedenými v článku 6 smernice a s ustanoveniami o finančnej transparentnosti uvedenými v článku 7d smernice. V prípade vertikálne integrovaných podnikov sa tieto právomoci rozširujú na všetky právne subjekty.

⁽²⁰⁴⁾ Článok 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ.

7. PLÁN HODNOTENIA EX POST

251. Komisia môže s cieľom ďalej zabezpečiť čo najmenšie narušenie hospodárskej súťaže a obchodu požadovať, aby schémy uvedené v bode 252 podliehali hodnoteniu *ex post*. V rámci hodnotenia *ex post* sa overí: a) účinnosť opatrenia pomoci na základe vopred stanovených cieľov; b) vplyv opatrenia pomoci na hospodársku súťaž a obchod a c) či počas trvania schémy pomoci nevzniknú neprimerané rušivé účinky, ktoré by boli v rozpore so záujmami EÚ.
252. Hodnotenie *ex post* sa vyžaduje v prípade schém, pri ktorých sú riziká potenciálneho narušenia hospodárskej súťaže a obchodu mimoriadne vysoké, t. j. pri ktorých môže hroziť výrazné obmedzenie alebo narušenie hospodárskej súťaže, ak sa vykonávanie nepreskúma včas. Ide o napríklad o nové schémy, ktoré majú na účely pomoci k dispozícii veľké rozpočtové prostriedky, alebo ak sa očakávajú výrazné trhové, technologické alebo regulačné zmeny. V každom prípade sa hodnotenie *ex post* vyžaduje v prípade každej schémy, pri ktorej rozpočet štátnej pomoci alebo účtované výdavky presahujú 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas jej celkového trvania. Celkové trvanie schémy je kombinované trvanie schémy a akýchkoľvek predchádzajúcich schém pokrývajúcich podobný cieľ a podobnú zemepisnú oblasť od uverejnenia týchto usmernení. Vzhľadom na ciele hodnotenia a aby nevznikla neprimeraná záťaž pre členské štáty, sa od uverejnenia týchto usmernení hodnotenia *ex post* vyžadujú iba v prípade schém pomoci, ktorých celkové trvanie presahuje tri roky.
253. Požiadavka na hodnotenie *ex post* sa nemusí dodržať v prípade schém pomoci, ktoré sú bezprostrednými následnými schémami zahŕňajúcimi podobný cieľ a podobnú geografickú oblasť, ktoré boli predmetom hodnotenia, ich záverečná hodnotiaci správa bola v súlade s plánom hodnotenia, ktorý schválila Komisia, a neviedli k žiadnym negatívnym zisteniam. Každá schéma, ktorej záverečná hodnotiaci správa nie je v súlade so schváleným plánom hodnotenia, by sa mala okamžite pozastaviť.
254. Pokiaľ ide o schémy pomoci, na ktoré sa vzťahuje požiadavka na hodnotenie uvedená v bode 252, členské štáty by mali oznámiť návrh plánu hodnotenia, ktorý bude tvoriť neoddeliteľnú súčasť posúdenia schémy Komisiou. Plán by sa mal notifikovať:
- spolu so schémou pomoci, ak rozpočtové prostriedky štátnej pomoci schémy presahujú 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas jej celkového trvania;
 - do 30 pracovných dní od akejkoľvek významnej zmeny, ktorá zvyšuje rozpočet schémy na viac ako 150 miliónov EUR v ktoromkoľvek danom roku alebo 750 miliónov EUR počas celkového trvania schémy;
 - pokiaľ ide o schémy, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a) ani b), do 30 pracovných dní po zaznamenaní výdavkov v rámci schémy v oficiálnych účtoch v ktoromkoľvek roku vo výške viac ako 150 miliónov EUR.
255. Návrh plánu hodnotenia by mal byť v súlade so spoločnými metodickými zásadami, ktoré stanovila Komisia ⁽²⁰⁵⁾. Členské štáty by mali uverejniť plán hodnotenia schválený Komisiou.
256. Hodnotenie *ex post* by mal vykonať na základe plánu hodnotenia znalec nezávislý od orgánu poskytujúceho pomoc. Každé hodnotenie by malo zahŕňať aspoň jednu priebežnú a jednu záverečnú hodnotiaci správu. Členské štáty by mali uverejniť obe správy.
257. Záverečná hodnotiaci správa by sa mala predložiť Komisii včas na posúdenie prípadného predĺženia schémy pomoci a najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím jej platnosti. Táto lehota sa môže skrátiť v prípade schém, pri ktorých vznikla požiadavka na hodnotenie v posledných dvoch rokoch ich vykonávania. Presný rozsah a spôsob každého hodnotenia budú stanovené v rozhodnutí o schválení schémy pomoci. V notifikácii každého následného opatrenia pomoci s podobným cieľom by sa malo opísať, akým spôsobom sa zohľadnili výsledky hodnotenia.

⁽²⁰⁵⁾ Pracovný dokument útvarov Komisie, Spoločná metodika na hodnotenie štátnej pomoci, 28. mája 2014 [SWD(2014) 179 final], alebo ktorékoľvek následné dokumenty.

8. PREDKLADANIE SPRÁV A MONITOROVANIE

258. Podľa nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589⁽²⁰⁶⁾ a nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004⁽²⁰⁷⁾ sú členské štáty povinné predkladať Komisii výročné správy v súvislosti s každým opatrením pomoci schváleným podľa týchto usmernení.
259. Členské štáty by mali uchovávať podrobné záznamy o všetkých opatreniach pomoci. Tieto záznamy by mali obsahovať všetky informácie potrebné na určenie toho, či boli dodržané podmienky zlučiteľnosti uvedené v týchto usmerneniach. Členské štáty by mali tieto záznamy uchovávať 10 rokov od dátumu poskytnutia pomoci a na požiadanie by ich mali predložiť Komisii.
260. Okrem toho, pokiaľ ide o pomoc, ktorá predstavuje náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, na ktoré sa odkazuje v kapitole 5, Komisia bude uplatňovať aj kapitolu 3 rámca pre SVHZ⁽²⁰⁸⁾ s potrebnými úpravami (s výnimkou bodu 62 poslednej zarážky a bodu 65).

9. UPLATNITEĽNOSŤ

261. Tieto usmernenia nahrádzajú usmernenia pre železničné podniky z roku 2008⁽²⁰⁹⁾.
262. Komisia bude uplatňovať tieto usmernenia na notifikovanú pomoc, pri ktorej je potrebné prijať rozhodnutie, po uverejnení týchto usmernení v *Úradnom vestníku Európskej únie*, a to aj v prípade pomoci notifikovanej pred týmto dátumom.
263. V súlade s oznámením Komisie o určení pravidiel uplatniteľných na posúdenie neoprávnenej štátnej pomoci⁽²¹⁰⁾ Komisia v prípade neoprávnenej pomoci uplatní pravidlá účinné v čase poskytnutia pomoci. Komisia zodpovedajúcim spôsobom uplatní tieto usmernenia, ak sa neoprávnená pomoc poskytne po dni ich uverejnenia.
264. Komisia navrhuje členským štátom tieto vhodné opatrenia podľa článku 108 ods. 1 zmluvy.
- Členské štáty zmenia v prípade potreby existujúce schémy pomoci schválené podľa usmernení pre železničné podniky z roku 2008 alebo priamo podľa článku 93 zmluvy s cieľom zosúladiť ich s týmito usmerneniami najneskôr do 1. marca 2027.
 - Členské štáty vyjadria svoj výslovný a bezpodmienečný súhlas s vhodnými opatreniami navrhovanými v bode 264 písm. a) do dvoch mesiacov odo dňa uverejnenia týchto usmernení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Ak Komisia nedostane odpoveď, bude predpokladať, že daný členský štát nesúhlasí s navrhovanými opatreniami.

10. REVÍZIA

265. Komisia sa môže rozhodnúť tieto usmernenia kedykoľvek preskúmať alebo zmeniť, ak by to bolo nevyhnutné z dôvodov súvisiacich s politikou hospodárskej súťaže, s cieľom zohľadniť iné politiky EÚ alebo medzinárodné záväzky, prípadne z akýchkoľvek iných opodstatnených dôvodov.

⁽²⁰⁶⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽²⁰⁷⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

⁽²⁰⁸⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 80.

⁽²⁰⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 47.

⁽²¹⁰⁾ Ú. v. ES C 119, 22.5.2002, s. 22.

PRÍLOHA I

Pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy – opatrenia, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy, a opatrenia, ktoré sa majú notifikovať podľa týchto usmernení

Hlavný cieľ	Nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy		Usmernenia v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy	
	Opatrenie	Povolená intenzita	Opatrenie	Povolená intenzita
Prevádzková pomoc na zníženie externých nákladov na dopravu	Schémy pomoci	60 % oprávnených nákladov	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s vyššou intenzitou, ako je intenzita povolená podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy Schémy pomoci, pri ktorých sa nepoužíva príručka Komisie	90 % oprávnených nákladov
Prevádzková pomoc na zavedenie nových komerčných spojení	Schémy pomoci Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt < 15 miliónov EUR	80 % oprávnených nákladov na prvý rok prevádzky, 70 % na druhý rok, 60 % na tretí rok, 50 % na štvrtý rok a 40 % na piaty rok	Pomoc <i>ad hoc</i> Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt ≥ 15 miliónov EUR	80 % oprávnených nákladov na prvý rok prevádzky, 70 % na druhý rok, 60 % na tretí rok, 50 % na štvrtý rok a 40 % na piaty rok
Investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu unimodálnych alebo multimodálnych servisných zariadení železničnej dopravy alebo zariadení vnútrozemskej vodnej dopravy	Schémy pomoci Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt < 30 miliónov EUR Pomoc <i>ad hoc</i> na nákladné terminály železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy < 10 miliónov EUR	50 % oprávnených nákladov [60 % oprávnených nákladov v prípade projektov, ktoré sú umiestnené v rámci TEN-T], ak je pomoc < 5 miliónov EUR na projekt 50 % oprávnených nákladov [60 % oprávnených nákladov v prípade projektov, ktoré sú umiestnené v rámci TEN-T], ale obmedzuje sa na rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a súčtom diskontovaného prevádzkového zisku investície počas jej životnosti a diskontovanej konečnej hodnoty tejto investície, ak je pomoc ≥ 5 miliónov EUR na projekt	Pomoc <i>ad hoc</i> na zariadenia unimodálnej alebo multimodálnej železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy Pomoc <i>ad hoc</i> na nákladné terminály železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy ≥ 10 miliónov EUR Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt ≥ 30 miliónov EUR Schémy pomoci s vyššou intenzitou, ako je intenzita povolená podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov Žiadny strop, ak sa pomoc <i>ad hoc</i> poskytuje na základe súťažného ponukového konania

Hlavný cieľ	Nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy		Usmernenia v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy	
	Opatrenie	Povolená intenzita	Opatrenie	Povolená intenzita
Investičná pomoc na výstavbu, modernizáciu a obnovu súkromných vlečiek	Schémy pomoci Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt < 4 milióny EUR	50 % oprávnených nákladov, ak je pomoc < 2,5 milióna EUR na projekt 50 % oprávnených nákladov, ale obmedzuje sa na rozdiel medzi oprávnenými nákladmi a súčtom diskontovaného prevádzkového zisku investície počas jej životnosti a diskontovanej konečnej hodnoty tejto investície, ak je pomoc ≥ 2,5 milióna EUR na projekt	Pomoc <i>ad hoc</i> Výška individuálnej pomoci poskytnutej v rámci schémy na projekt ≥ 4 milióny EUR Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov
Investičná pomoc na nákup vozidiel na železničnú alebo vnútrozemskú vodnú dopravu	Schémy pomoci	Nominálna výška príslušného úveru ≤ oprávnené náklady Krytie zárukou ≤ 80 % príslušného úveru	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	Nominálna výška príslušného úveru ≤ oprávnené náklady Krytie zárukou ≤ 90 % príslušného úveru
Investičná pomoc na nákup INJ a žeriavov na palubách plavidiel	Schémy pomoci	40 % oprávnených nákladov (v prípade INJ) 20 % oprávnených nákladov (v prípade žeriavov na palubách plavidiel)	neuplatňuje sa	
Investičná pomoc na interoperabilitu	Schémy pomoci	50 % oprávnených nákladov 90 % oprávnených nákladov (v prípade ERTMS – okrem samostatného zariadenia GSM-R – a DAC)	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy alebo na investície, ktoré nie sú zahrnuté v zozname, na ktorý sa vzťahuje nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	50 % oprávnených nákladov 90 % oprávnených nákladov (v prípade ERTMS – okrem samostatného zariadenia GSM-R – a DAC) Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov Žiadny strop, ak sa pomoc poskytuje na základe súťažného ponukového konania

Hlavný cieľ	Nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy		Usmernenia v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy	
	Opatrenie	Povolená intenzita	Opatrenie	Povolená intenzita
Investičná pomoc na technické prispôsobenie a modernizáciu vozidiel a vybavenia na udržateľnú multimodálnu dopravu	Schémy pomoci	30 % oprávnených nákladov	Pomoc <i>ad hoc</i> Schémy pomoci s intenzitou presahujúcou intenzitu povolenú podľa nariadenia o skupinovej výnimke v odvetví dopravy alebo na investície, ktoré nie sú zahrnuté v zozname, na ktorý sa vzťahuje nariadenie o skupinovej výnimke v odvetví dopravy	30 % oprávnených nákladov Medzera vo financovaní obmedzená na 100 % oprávnených nákladov Žiadny strop, ak sa pomoc poskytuje na základe súťažného ponukového konania

PRÍLOHA II

Informácie uvedené v bode 82 písm. b)

V informáciách o poskytovaní individuálnej pomoci, na ktoré sa odkazuje v bode 82 písm. b) týchto usmernení, musia byť uvedené tieto údaje:

- a) totožnosť príjemcu individuálnej pomoci ⁽¹⁾:
 - meno/názov,
 - identifikačný kód príjemcu pomoci;
- b) typ príjemcu pomoci v čase podania žiadosti:
 - MSP,
 - malá spoločnosť so strednou trhovou kapitalizáciou,
 - veľká spoločnosť;
- c) región, v ktorom sídli príjemca pomoci (na úrovni NUTS II alebo nižšej);
- d) hlavné odvetvie alebo činnosť príjemcu predmetnej pomoci označené na úrovni skupiny NACE (trojmiestnym číselným znakom) ⁽²⁾;
- e) prvok pomoci vyjadrený v plnej výške v národnej mene;
- f) pokiaľ sa líši od prvku pomoci, nominálna výška pomoci vyjadrená v plnej výške v národnej mene ⁽³⁾;
- g) nástroj pomoci ⁽⁴⁾:
 - grant, bonifikácia úrokovej sadzby, odpísanie pohľadávky,
 - úver, vratné preddavky, návratný grant,
 - záruka,
 - daňové zvýhodnenie alebo oslobodenie od dane,
 - rizikové financovanie,
 - iné (uved'te);
- h) dátum poskytnutia pomoci a dátum zverejnenia;
- i) cieľ pomoci;

⁽¹⁾ S výnimkou obchodného tajomstva a iných dôverných informácií v riadne odôvodnených prípadoch a po súhlase Komisie [oznámenie Komisie K(2003) 4582 z 1. decembra 2003 o služobnom tajomstve v rozhodnutiach o štátnej pomoci (Ú. v. EÚ C 297, 9.12.2003, s. 6)].

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1893/2006 z 20. decembra 2006, ktorým sa zavádza štatistická klasifikácia ekonomických činností NACE Revízia 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>).

⁽³⁾ Ekvivalent hrubého grantu alebo v prípade potreby výška investície. Pri prevádzkovej pomoci sa môže uviesť ročná výška pomoci na jedného príjemcu pomoci. V prípade fiškálnych schém možno túto sumu uviesť v rozpätí stanovených v bode 84 týchto usmernení. Suma, ktorá sa má zverejniť, je maximálne povolené daňové zvýhodnenie, a nie suma odpočítaná každoročne (napr. pokiaľ ide o daňovú úľavu, musí sa uverejniť maximálna povolená daňová úľava, a nie skutočná suma, ktorá môže závisieť od zdaniteľných príjmov a môže sa každý rok meniť).

⁽⁴⁾ Ak sa pomoc poskytuje prostredníctvom viacerých nástrojov pomoci, musí sa uviesť výška pomoci podľa jednotlivých nástrojov.

- j) totožnosť orgánu alebo orgánov poskytujúcich pomoc;
 - k) v prípade potreby názov povereného subjektu a mená/názvy vybraných finančných sprostredkovateľov;
 - l) referenčné číslo opatrenia pomoci ^(?).
-

^(?) Ako ho Komisia uviedla v rámci notifikačného postupu uvedeného v kapitole 3 týchto usmernení.