



2026/562

30.3.2026

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2026/562

ze dne 16. března 2026,

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

po zveřejnění návrhu tohoto nařízení v souladu s článkem 4 nařízení (EU) 2022/2586,

po konzultaci s Poradním výborem pro státní podpory,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Státní financování, které splňuje kritéria uvedená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“), představuje státní podporu a musí být podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy oznámeno Komisi. V souladu s článkem 109 Smlouvy však Rada může vymežit kategorie podpor, které jsou z této oznamovací povinnosti vyňaty. V souladu s čl. 108 odst. 4 Smlouvy může Komise přijmout nařízení týkající se těchto kategorií státní podpory.
- (2) Nařízením (EU) 2022/2586 je Komise zmocněna prohlásit, že podpora určená na koordinaci dopravy podle článku 93 Smlouvy může být za určitých podmínek vyňata z oznamovací povinnosti.
- (3) Podpora pozemní dopravy je považována za slučitelnou se Smlouvou, pokud odpovídá potřebám koordinace dopravy nebo pokud představuje „náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“ v souladu s článkem 93 Smlouvy.
- (4) K dosažení cíle Unie v oblasti klimatické neutrality stanoveného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ⁽²⁾ je nutná zásadní ekologická a digitální transformace dopravy v Unii. V rámci Strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ⁽³⁾ z roku 2020 vyzvala Unie členské státy, aby přijaly opatření, díky nimž budou všechny druhy dopravy udržitelnější, a aby podpořily přechod na udržitelnější druhy dopravy.
- (5) Článek 11 Smlouvy vyzdvihuje závazek Unie k ochraně životního prostředí a udržitelnosti a zdůrazňuje zahrnutí požadavků na ochranu životního prostředí do vymezení a provádění jejích politik a činností.

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

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽³⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020) 789 final).

- (6) Na základě zkušeností Komise s uplatňováním článku 93 Smlouvy se má za to, že určité kategorie státní podpory, které odpovídají potřebám koordinace dopravy, nepůsobují významné narušení hospodářské soutěže a obchodu mezi členskými státy, pokud splňují určitá jasná kritéria slučitelnosti stanovená na základě rozsáhlé rozhodovací praxe.
- (7) Toto nařízení se vztahuje na provozní a investiční opatření státní podpory poskytovaná v odvětvích udržitelné pozemní dopravy.
- (8) Podpora, která splňuje všechny podmínky stanovené v tomto nařízení, a to jak obecné podmínky, tak i zvláštní podmínky vztahující se na příslušné kategorie podpory, by měla být vyňata z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (9) Státní podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, na niž se toto nařízení nevztahuje, nadále podléhá oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Tímto nařízením není dotčena možnost členských států oznámit podporu, jejíž cíle odpovídají cílům, na něž se toto nařízení vztahuje.
- (10) Toto nařízení by se mělo vztahovat pouze na podporu, která odpovídá potřebám koordinace dopravy. Naproti tomu podpora určená na náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby v odvětvích pozemní dopravy by se měla i nadále řídit nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007⁽⁴⁾, nebo pokud nespĺňuje podmínky stanovené v uvedeném nařízení, měla by být oznámena Komisi. Podniky poskytující přepravní služby, které získaly smlouvu o veřejných službách, by měly mít možnost využívat podpory poskytnuté podle tohoto nařízení, a to zejména za předpokladu, že je dodržen článek 8 tohoto nařízení a že je zabráněno nadměrné náhradě.
- (11) Toto nařízení by mělo přispět k většímu zjednodušení v souladu s cíli Komise⁽⁵⁾ a ke zvýšení transparentnosti, jakož i k účinnějšímu hodnocení a lepším kontrolám dodržování pravidel státní podpory na úrovni členských států a Unie, a přitom zachovat institucionální pravomoci Komise a členských států. To je v souladu se sdělením Komise o modernizaci státní podpory v EU⁽⁶⁾ a s výsledkem kontroly účelnosti, kterou Komise provedla v roce 2020⁽⁷⁾ a která zdůraznila potřebu snížit administrativní zátěž a zajistit efektivní vynakládání veřejných prostředků.
- (12) Obecné podmínky pro uplatňování tohoto nařízení jsou stanoveny na základě souboru společných zásad, které zajišťují, že podpora: i) slouží ke koordinaci dopravy; ii) má jasný motivační účinek; iii) je nezbytná, vhodná a přiměřená; iv) je poskytována zcela transparentně a podléhá kontrolnímu mechanismu a pravidelnému hodnocení a v) neovlivňuje hospodářskou soutěž a obchod v míře, která by ohrožovala společné zájmy Unie.
- (13) Aby bylo zaručeno, že podpora je nezbytná a působí jako pobídka k dalšímu rozvoji činností nebo projektů, nemělo by se toto nařízení použít na podporu těch činností nebo projektů, které by příjemce každopádně realizoval i bez poskytnutí podpory. Podpora by měla být vyňata z oznamovací povinnosti na základě tohoto nařízení pouze tehdy, byla-li práce na podporovaném projektu nebo podporovaná činnost zahájena až poté, co příjemce podal písemnou žádost o podporu. Za zahájení práce na podporovaném projektu se nepovažují nákup pozemků a přípravné práce, jako je získání povolení a vypracování studií proveditelnosti.

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

⁽⁵⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů s názvem „Evropa jednodušší a rychlejší: Sdělení o provádění a zjednodušování“ (COM(2025) 47 final).

⁽⁶⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Modernizace státní podpory v EU (COM(2012) 209 final).

⁽⁷⁾ Pracovní dokument útvarů Komise ze dne 30. října 2020 – Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (Kontrola účelnosti balíčku opatření pro modernizaci státní podpory z roku 2012, pokynů pro oblast železniční dopravy a pojištění krátkodobých vývozních úvěrů) (SWD(2020) 257 final).

- (14) Co se týká investiční podpory *ad hoc*, na niž se vztahuje toto nařízení a která byla poskytnuta velkému podniku jakožto příjemci, členský stát by měl kromě dodržení podmínek týkajících se motivačního účinku, které se uplatňují na příjemce, kteří jsou malými a středními podniky, rovněž zajistit, aby tento příjemce analyzoval, nakolik je podporovaná investice životaschopná s podporou a bez podpory, což dokládá jeho interní dokumentace. V takových případech by měl členský stát ověřit, zda tato dokumentace potvrzuje, že podpora povede k významnému nárůstu rozsahu investice, na niž je podpora určena, k podstatnému zvýšení celkové částky vynaložené příjemcem na tuto investici nebo k významnému urychlení při dokončování investice.
- (15) Automatické režimy podpory ve formě daňového zvýhodnění by měly podléhat zvláštní podmínce týkající se motivačního účinku, jelikož podpora plynoucí z těchto režimů je poskytována automaticky. Tato zvláštní podmínka znamená, že by tyto režimy podpory měly podporovat pouze projekty nebo činnosti, jež byly zahájeny po vstupu těchto režimů v platnost. Tato podmínka by se však neměla použít v případě následných režimů podpory, pokud se na danou činnost vztahoval již předchozí režim v podobě daňových zvýhodnění. Při posuzování motivačního účinku následných režimů podpory je rozhodujícím momentem, který by měl být zohledněn, okamžik, k němuž bylo daňové opatření poprvé zavedeno v původním režimu.
- (16) U provozní podpory na snížení externích nákladů na dopravu, která splňuje podmínky tohoto nařízení, by se mělo mít za to, že má motivační účinek, pokud se podpora přenesla na uživatele, a zvýší tak poptávku po udržitelných přepravních službách a přechod na jiné druhy dopravy. Publicita má za cíl zvýšit povědomí o opatřeních, která jsou k dispozici pro snížení rozdílů v konkurenceschopnosti mezi udržitelnými druhy pozemní dopravy a výhradně silniční dopravou či jinými konkurenčními druhy dopravy, jež více znečišťují životní prostředí. Má tudíž zajistit, aby se podpora odrazila v ceně, kterou mají uživatelé zaplatit.
- (17) Pro účely transparentnosti, rovného zacházení a účinného monitorování by se toto nařízení mělo použít pouze na podporu, u níž lze předem přesně vypočítat hrubý grantový ekvivalent, aniž by bylo nutné provést posouzení rizik (dále jen „transparentní podpora“). U určitých nástrojů podpory, jako jsou půjčky, záruky, daňová opatření a zejména vratné zálohy, by toto nařízení mělo stanovit, za jakých podmínek je lze považovat za transparentní. Podpora obsažená v zárukách by se měla považovat za transparentní tehdy, je-li její hrubý grantový ekvivalent vypočítán na základě premii „safe-harbour“ stanovených pro příslušnou kategorii podniku. Podpora by se měla považovat za transparentní rovněž tehdy, pokud před provedením opatření byla Komisi oznámena metodika pro výpočet intenzity podpory obsažené ve státní záruce a Komise tuto metodu schválila v souladu se sdělením Komise o použití článků 107 a 108 Smlouvy na státní podpory ve formě záruk⁽⁸⁾. Pro účely tohoto nařízení by se za transparentní podporu neměla považovat podpora zahrnující komplexní ekonomické posouzení pro účely přesného výpočtu hrubého grantového ekvivalentu podpory *ex ante* (např. podpora sestávající z kapitálových investic a kvazikapitálových investic), není-li její hrubý grantový ekvivalent považován za nominální výši těchto investic.
- (18) Za účelem zajištění přiměřenosti podpory a jejího omezení na nezbytnou výši by měly být stanoveny maximální částky podpory vyjádřené intenzitou podpory v poměru k souboru způsobitelných nákladů. Na základě zkušeností Komise by měla být intenzita podpory stanovena na úrovni, která minimalizuje narušení hospodářské soutěže a obchodu způsobené podpořenou činností a zároveň vhodně řeší selhání trhu nebo jiné překážky koordinace dopravy.
- (19) Při výpočtu intenzity podpory by se měly použít pouze způsobitelné náklady. Identifikace způsobitelných nákladů by měla být podpořena jednoznačnými, konkrétními a aktuálními doklady. Podpora, která přesahuje příslušnou intenzitu podpory, by neměla být z oznamovací povinnosti vyňata. Veškeré částky použité při výpočtu by se měly uvádět před srážkou daně nebo jiných poplatků. Podpora splatná v několika splátkách by měla být diskontována na hodnotu v okamžiku jejího poskytnutí. Způsobitelné náklady by měly být rovněž diskontovány na hodnotu platnou v té době.

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10.

- (20) Komise by měla zajistit, aby povolená podpora neovlivňovala hospodářskou soutěž a obchod v míře, která ohrožuje obecné zájmy Unie. Proto by z oblasti působnosti tohoto nařízení měla být vyňata podpora ve prospěch příjemce, vůči němuž je vystaven inkasní příkaz v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž je podpora prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem.
- (21) Z oblasti působnosti tohoto nařízení by měla být vyňata podpora podnikům v obtížích. Taková podpora by se měla posuzovat na základě Pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích⁽⁹⁾.
- (22) Toto nařízení konsoliduje rozsáhlé zkušenosti, jež Komise získala při posuzování provozní podpory určené k snížení externích nákladů na dopravu. Taková podpora by měla být vyčíslena na základě externích nákladů, kterým lze zabránit přijetím udržitelnějšího dopravního řešení namísto konkurenčního komerčně životaschopného druhu dopravy, jako je například výhradně silniční doprava. Podpora může mít podobu snížení poplatků, které platí podnikatelé v dopravě za používání infrastruktury. Toto nařízení by se mělo vztahovat na provozní podporu na snížení externích nákladů na dopravu pouze v případě, je-li narušení hospodářské soutěže a obchodu omezené a podléhá-li přesně stanoveným podmínkám. To platí v případě, že se ušetřené externí náklady vypočítávají v souladu s pravidly a metodikou stanovenými v příručce Komise o externích nákladech na dopravu⁽¹⁰⁾, intenzita podpory zůstává pod určitými prahovými hodnotami a podpora je poskytována pouze na skutečně poskytnuté služby udržitelné pozemní přepravy. Tím je zajištěno, že je podpora striktně omezena na náhradu externích nákladů spojených s používáním udržitelnějšího druhu dopravy.
- (23) Toto nařízení by se kromě toho mělo vztahovat na provozní podporu určenou podnikatelům v dopravě nebo organizátorům dopravy při zavádění nových komerčních spojů železniční nákladní dopravy nebo vnitrozemské vodní nákladní dopravy pouze v případě, je-li narušení hospodářské soutěže a obchodu omezené a podléhá-li přesně stanoveným podmínkám. To platí v případě, že se výše podpory vypočítá podle provozních ztrát, které příjemci vznikly během prvních pěti let provozu nového komerčního spoje nákladní dopravy, a že intenzita podpory zůstává pod určitou prahovou hodnotou.
- (24) Investice do zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy, multimodálních zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy a do soukromých vleček v celé Unii mají zásadní význam pro zajištění konektivity, udržitelného fungování hospodářství a soudržnosti mezi členskými státy. Tyto investice podporují priority Strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu⁽¹¹⁾ z roku 2020, která upřednostňuje rozvoj zařízení pro multimodální dopravu. Toto nařízení by se mělo vztahovat na investiční podporu na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy, multimodálních zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy a soukromých vleček. Toto nařízení by se nemělo vztahovat na podporu na přístavní infrastrukturu (místa stání, mola atd.) a na podporu na přístupovou infrastrukturu přístavů, které jsou způsobilé pro podporu podle nařízení Komise (EU) č. 651/2014⁽¹²⁾. Toto nařízení by se však mělo vztahovat na podporu na přístavní superstrukturu (povrchové úpravy, např. pro skladování, zařízení služeb, jako jsou sklady, jakož i vybavení používané při provozu zařízení), pokud se dotčená superstruktura nachází v zařízení vnitrozemské vodní dopravy nebo v zařízení multimodální dopravy s železničním nebo vnitrozemským vodním spojením. U tohoto druhu podpory by měla být snížena administrativní zátěž způsobená oznamováním jednoduchých opatření státní podpory, což Komisi také umožní zaměřit se na případy, jež mohou nejvíce narušovat hospodářskou soutěž. Podmínky pro vynětí investiční podpory na zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy, multimodálních zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy a soukromé vlečky z oznamovací povinnosti by měly omezovat narušení hospodářské soutěže a obchodu, jež by oslabovalo rovné podmínky na vnitřním trhu. Narušení obchodu a hospodářské soutěže je omezeno zejména zajištěním přiměřenosti podpory.

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouy, K. et al., Handbook on the external costs of transport (Příručka o externích nákladech na dopravu) – verze 2019 – 1.1, Úřad pro publikace Evropské unie, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

⁽¹¹⁾ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020) 789 final).

⁽¹²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

- (25) Toto nařízení by se mělo vztahovat na investiční podporu na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu a určitých kategorií vybavení nezbytného pro udržitelnou multimodální dopravu (tj. intermodálních nákladových jednotek a jeřábů na palubách plavidel) pouze v případě, je-li narušení hospodářské soutěže a obchodu omezené. Pokud jde o pořízení určitých typů vybavení pro udržitelnou multimodální dopravu, je tomu tak v případě režimů podpory zahrnujících jeřáby na palubách plavidel a část nákladů na intermodální nákladové jednotky, u nichž intenzita podpory nepřekračuje přesně stanovené prahové hodnoty. Pokud jde o pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, je tomu tak v případě, kdy má podpora formu záruky poskytnuté kupujícímu vozidla za přesně stanovených podmínek. V železničním odvětví mají malé a střední podniky a noví účastníci na trhu potíže s obnovou nebo rozšířením svého vozového parku kvůli vysokým investičním nákladům na pořízení kolejových vozidel a obtížnému přístupu k financování. Malé podniky se střední tržní kapitalizací se potýkají s podobnými obtížemi. V odvětví vnitrozemské vodní dopravy patří většina podnikatelů mezi malé a střední podniky nebo maximálně mezi malé podniky se střední tržní kapitalizací. Kvůli obtížnému přístupu k financování je pro ně tudíž nesnadné obnovovat nebo rozšiřovat svůj vozový park. Investiční podpora ve formě záruk pro nové účastníky na trhu v odvětví železniční dopravy, malé a střední podniky a malé podniky se střední tržní kapitalizací v odvětví železniční a vnitrozemské vodní dopravy proto podporuje udržitelnou dopravu, aniž by nepřiměřeně narušovala hospodářskou soutěž a obchod.
- (26) V souladu s dopravní a digitální politikou Unie je třeba dále usilovat o umožnění komunikace mezi různými dopravními informačními systémy, jakož i o koordinaci dopravních sítí a přeshraniční hospodářské soutěže a o zlepšení bezpečnosti dopravy v Unii. To je nutné kvůli rozdílným standardům dopravních sítí, nedostatečné technické harmonizaci, nekompatibilním nástrojům a systémům pro sběr údajů a obavám ohledně sdílení údajů a svrchovanosti v oblasti údajů. Zkušenosti s posuzováním opatření na podporu interoperability oznámených podle Pokynů ke státní podpoře pro železniční podniky z roku 2008 ⁽¹³⁾ navíc ukázaly, že k náhlým selháním trhu dochází kvůli selháním koordinace a „nevýhodě prvního hráče na trhu“, kdy výhody spojené se zavedením určité technologie nebo normy přesahují komerční zájem podnikatelů v dopravě.
- (27) Tak je tomu například u systémů řízení vlaků a provozu, jako je evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS). ERTMS je jednotný evropský systém zabezpečení a řízení rychlosti, který zajišťuje interoperabilitu vnitrostátních železničních systémů, snižuje náklady na nákup a údržbu zabezpečovacích systémů a zvyšuje rychlost vlaků, kapacitu infrastruktury a úroveň bezpečnosti železniční dopravy. ERTMS se skládá z evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), tj. systému kabinové signalizace, který zahrnuje automatické zabezpečení vlaku, železniční mobilní rádiové zařízení (RMR) a automatické vedení vlaku (ATO). Systém RMR, který se v současné době používá pro železniční provoz, konkrétně globální systém pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R), vychází ze specifikací, jejichž konečná verze byla vypracována před dvaceti lety. Kvůli technologickému zastarávání není pravděpodobné, že by průmyslová podpora systému GSM-R byla zajišťována i po roce 2031. Vzhledem k omezeným negativním účinkům podpory na interoperabilitu na hospodářskou soutěž a obchod a s ohledem na získané zkušenosti by se toto nařízení mělo na takovouto podporu vztahovat za přesně vymezených podmínek.
- (28) Pro podporu konkurenceschopnosti železniční a vnitrozemské vodní dopravy je rovněž nezbytné podporovat technické přizpůsobení a modernizaci odvětví udržitelné pozemní dopravy. Podpora na tyto investice by měla podléhat podmínkám, které omezují narušení hospodářské soutěže a obchodu, jež by oslabilo rovné podmínky na vnitřním trhu. Podmínky vynětí této podpory z oznamovací povinnosti by zejména měly zajistit nezbytnost a přiměřenost podpory a zahrnovat záruky týkající se druhu podpory a způsobů nákladů.
- (29) Podpora podnikům na přizpůsobení se budoucím normám Unie by mohla vést k rychlejšímu dosažení vysoké úrovně harmonizace a standardizace. Podpora by neměla být z oznamovací povinnosti vyňata, pokud podniky tyto investice realizují k dosažení souladu s normami Unie, které již byly přijaty. Avšak v případech, kdy byla příslušná norma Unie již přijata, zatím však nevstoupila v platnost, může mít podpora motivační účinek, pokud motivuje k realizaci a dokončení investice alespoň dvanáct měsíců před vstupem normy v platnost, neplatí-li norma se zpětnou účinností. Aby členské státy nebyly odrazeny od stanovení povinných vnitrostátních norem, které jsou přísnější nebo ambicióznější než odpovídající normy Unie, mohou mít opatření podpory motivační účinek bez ohledu na existenci takových vnitrostátních norem. Totéž platí i o podpoře poskytnuté v situaci, kdy normy Unie neexistují, ale byly přijaty povinné vnitrostátní normy.

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

- (30) Vzhledem k vyššímu riziku nepatřičného narušení hospodářské soutěže a obchodu by Komise měla po oznámení posoudit určité kategorie podpory, pokud se týkají vysokých částek podpory poskytovaných na jeden projekt. Podpora poskytnutá nad určité prahové hodnoty by proto měla nadále podléhat oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Mělo by být zajištěno, že tyto prahové hodnoty nejsou obcházeny umělým rozdělováním projektů do několika projektů s podobnými charakteristikami, cíli nebo příjemci.
- (31) Jelikož velké režimy podpory mají potenciálně větší dopad na obchod a hospodářskou soutěž, měly by režimy podpory, jejichž rozpočet v jakémkoli daném roce nebo celkově přesahuje určitou prahovou hodnotu odvozenou od absolutní částky, podléhat hodnocení státní podpory. Cílem hodnocení by mělo být ověření: i) toho, zda byly potvrzeny předpoklady a podmínky slučitelnosti režimu, a ii) účinnosti opatření podpory s ohledem na jeho obecné a specifické cíle. Hodnocení by mělo udávat rovněž dopad režimu na hospodářskou soutěž a obchod. Pro zajištění rovného zacházení by se mělo hodnocení státní podpory provádět na základě Komisi schváleného plánu hodnocení. Tento plán by obvykle měl být vypracován v době přípravy režimu a schválen včas před vstupem režimu v platnost, může se však stát, že to někdy nebude možné. Aby se v takových případech nemusel odkládat vstup režimů podpory v platnost, mělo by se toto nařízení na takové režimy vztahovat během počátečního období maximálně šesti měsíců. Komise by měla mít možnost po schválení plánu hodnocení toto období prodloužit. Pro výše uvedený účel by měl být plán hodnocení Komisi oznámen do 20 pracovních dnů od vstupu režimu v platnost. Komise by také měla mít výjimečně možnost rozhodnout, že vzhledem ke zvláštním charakteristikám daného případu není hodnocení nutné.
- (32) Členské státy by měly být povinny poskytnout Komisi veškeré informace, které potřebuje k posouzení plánu hodnocení. Komise by také měla mít možnost bez zbytečného odkladu si vyžádat další informace, je-li to nezbytné. Změny režimů, které podléhají hodnocení, jestliže se nejedná o změny, které nemohou mít dopad na slučitelnost režimu podpory v rámci oblasti působnosti tohoto nařízení nebo které nemohou významně ovlivnit obsah schváleného plánu hodnocení, by měly být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyňaty. Za změny, které významně ovlivňují obsah schváleného plánu hodnocení, by v zásadě neměly být považovány změny, jako jsou čistě formální úpravy nebo administrativní úpravy, včetně změn provedených v rámci opatření spolufinancovaných Unii.
- (33) Za účelem určení, zda jsou dodrženy prahové hodnoty oznamovací povinnosti a maximální intenzity podpory stanovené v tomto nařízení, by se měla brát v potaz celková výše opatření podpory na podpořenou činnost nebo projekt. Toto nařízení by mělo stanovit podmínky, za nichž lze jednotlivé kategorie podpory kumulovat. Podporu vyňatou z oznamovací povinnosti podle tohoto nařízení by mělo být možné kumulovat s jakoukoli jinou slučitelnou podporou vyňatou podle jiných nařízení nebo s jakoukoli jinou podporou schválenou Komisí, pokud se tato opatření týkají různých identifikovatelných způsobilých nákladů. Pokud se různé zdroje podpory týkají týchž – částečně či plně se překrývajících – identifikovatelných způsobilých nákladů, kumulace by měla být přípustná až do dosažení nejvyšší intenzity podpory nebo výše podpory použitelné pro danou podporu podle tohoto nařízení. Toto nařízení by mělo stanovit rovněž zvláštní pravidla pro kumulaci opatření podpory s identifikovatelnými způsobilými náklady a bez takovýchto nákladů a pro kumulaci s podporou *de minimis*. Podpora *de minimis* často není poskytnuta na konkrétní identifikovatelné způsobilé náklady nebo ji k nim nelze přiřadit. V takových případech by mělo být možné podporu *de minimis* volně kumulovat se státní podporou vyňatou z oznamovací povinnosti na základě tohoto nařízení. Je-li však podpora *de minimis* poskytnuta na tytéž identifikovatelné způsobilé náklady jako státní podpora vyňatá na základě tohoto nařízení, měla by být kumulace povolena pouze do maximální intenzity podpory, která je stanovena v kapitole II tohoto nařízení.
- (34) O státní podporu se nejedná v případě financování, které centrálně spravují orgány, agentury, společné podniky nebo jiné subjekty Unie a které není přímo ani nepřímo pod kontrolou členských států. Pokud je takové financování kombinováno se státní podporou, měla by se při určování toho, zda jsou dodrženy prahové hodnoty oznamovací povinnosti a maximální intenzity podpory nebo maximální částky podpory, brát v potaz pouze státní podpora. To by mělo platit za předpokladu, že celková výše veřejných finančních prostředků poskytnutých k úhradě týchž způsobilých nákladů nepřekračuje nejvýhodnější míru financování stanovenou v použitelných ustanoveních práva Unie.

- (35) Transparentnost státní podpory je nezbytná pro správné uplatňování pravidel Smlouvy a vede k lepšímu dodržování předpisů, větší odpovědnosti, vzájemnému hodnocení a v konečném důsledku k efektivnějšímu vynakládání veřejných prostředků. K zajištění transparentnosti by členské státy měly na regionální nebo celostátní úrovni vytvořit souhrnné internetové stránky obsahující souhrnné informace o každém opatření podpory vyňatém na základě tohoto nařízení. Alternativně by členské státy měly mít možnost zveřejnit souhrnné informace o každém vyňatém opatření podpory v modulu Komise pro transparentní přidělování státní podpory. V souladu se zavedenou praxí pro zveřejňování informací podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024⁽¹⁴⁾ by měl být používán standardní formát. Tento formát by měl umožňovat vyhledávání, stahování a snadné zveřejnění informací na internetu. Odkazy na internetové stránky všech členských států věnované státním podporám by měly být zveřejněny na internetových stránkách Komise. V souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (EU) 2022/2586 by měly být na internetových stránkách Komise zveřejněny souhrnné informace o každém opatření podpory vyňatém z oznamovací povinnosti na základě tohoto nařízení.
- (36) Prosazování pravidel státní podpory do značné míry závisí na spolupráci členských států. Členské státy by proto měly přijmout všechna nezbytná opatření k zajištění dodržování tohoto nařízení, a to i v případě všech příslušných podmínek u jednotlivých podpor poskytnutých na základě režimů, na něž se vztahují blokové výjimky.
- (37) K zajištění účinného monitorování opatření podpory v souladu s nařízením (EU) 2022/2586 je vhodné stanovit požadavky na zprávy členských států týkající se opatření podpory, která byla vyňata v souladu s tímto nařízením. Mimoto je vhodné stanovit pravidla pro záznamy o podpoře vyňaté na základě tohoto nařízení, které by členské státy měly uchovávat, s ohledem na promlčecí lhůtu stanovenou v článku 17 nařízení Rady (EU) 2015/1589⁽¹⁵⁾.
- (38) K posílení účinnosti podmínek slučitelnosti stanovených v tomto nařízení by Komise měla mít možnost odejmout výhodu blokové výjimky do budoucna v případě, že tyto podmínky nebudou splněny. Komise by měla mít možnost omezit toto odnětí na určité druhy podpory, určité příjemce nebo na opatření podpory přijatá určitými orgány, týká-li se nedodržování tohoto nařízení pouze určité omezené skupiny opatření nebo určitých orgánů. Takové člené odnětí by mělo být přiměřeným prostředkem nápravy, který by přímo souvisel se zjištěným případem nedodržení podmínek. Pokud podpora není oznámena a nesplňuje všechny podmínky pro vynětí z oznamovací povinnosti, představuje protiprávní podporu, kterou Komise přezkoumá příslušným postupem stanoveným v nařízení (EU) 2015/1589 pro neoznamovanou podporu. Odnětí výhody blokové výjimky do budoucna by nemělo mít žádný vliv na skutečnost, že na jakákoli minulá opatření vyhovující tomuto nařízení se bloková výjimka vztahovala.
- (39) Za účelem odstranění rozdílů, které mohou vést k narušení hospodářské soutěže a obchodu, a v zájmu usnadnění koordinace mezi různými iniciativami Unie a členských států, jež se zaměřují na malé a střední podniky, jakož i z důvodu transparentnosti správy a právní jistoty by definice malých a středních podniků ve smyslu přílohy I tohoto nařízení měla vycházet z definice v doporučení Komise 2003/361/ES⁽¹⁶⁾.
- (40) Politika státní podpory by měla být pravidelně revidována na základě zkušeností Komise v této oblasti. Doba použitelnosti tohoto nařízení by proto měla být omezena. Je vhodné stanovit přechodná ustanovení, jimiž se budou řídit vyňaté režimy podpory od konce doby použitelnosti tohoto nařízení. Tato pravidla by měla členským státům poskytnout čas na to, aby se přizpůsobily jakémukoli budoucímu režimu,

⁽¹⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1024 ze dne 20. června 2019 o otevřených datech a opakovaném použití informací veřejného sektoru (Úř. věst. L 172, 26.6.2019, s. 56, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj>).

⁽¹⁵⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽¹⁶⁾ Doporučení Komise 2003/361/ES ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků, malých a středních podniků (Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na tyto kategorie podpory:
 - a) režimy provozní podpory na snížení externích nákladů na dopravu;
 - b) režimy provozní podpory na zavedení nových komerčních spojů železniční nákladní dopravy a vnitrozemské vodní nákladní dopravy;
 - c) režimy investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a multimodální zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy včetně přístavní superstruktury, pokud se dotčená superstruktura nachází v zařízení vnitrozemské vodní dopravy nebo v multimodálním zařízení dopravy s železničním nebo vnitrozemským vodním spojením;
 - d) investiční podporu *ad hoc* a režimy investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu nákladních terminálů železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy;
 - e) režimy investiční podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu soukromých vleček;
 - f) režimy investiční podpory na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu;
 - g) režimy investiční podpory na pořízení intermodálních nákladových jednotek a jeřábů na palubách plavidel;
 - h) režimy investiční podpory na interoperabilitu v odvětvích udržitelné pozemní dopravy;
 - i) režimy investiční podpory na přizpůsobení a modernizaci v odvětvích udržitelné pozemní dopravy.
2. Toto nařízení se nepoužije na žádnou z níže uvedených kategorií podpory:
 - a) režimy podpory, které výslovně nevylučují vyplacení jednotlivé podpory ve prospěch podniku, vůči němuž je vystaven inkasní příkaz v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž je podpora poskytnutá tímž členským státem prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem;
 - b) podporu *ad hoc* ve prospěch podniku, vůči němuž je vystaven inkasní příkaz v návaznosti na rozhodnutí Komise, jímž je podpora poskytnutá tímž členským státem prohlášena za protiprávní a neslučitelnou s vnitřním trhem;
 - c) podporu závislou na použití domácího zboží na úkor dováženého zboží;
 - d) podporu podnikům v obtížích;
 - e) opatření podpory, která sama o sobě, podmínkami, které jsou s nimi spojené, nebo způsobem svého financování vedou nutně k porušení práva Unie, zejména:
 - i) opatření podpory, jejíž poskytnutí je podmíněno povinností příjemce mít ústředí v příslušném členském státě nebo být usazen převážně v tomto členském státě. Přípustný je však požadavek, aby v okamžiku vyplacení podpory měl příjemce v členském státě, jenž podporu poskytuje, provozovnu či pobočku;
 - ii) podporu, jejíž poskytnutí je podmíněno povinností příjemce používat domácí zboží nebo služby;
 - f) podporu určenou na náhradu za plnění související s pojmem veřejné služby v osobní nebo nákladní dopravě;
 - g) podporu na přístavní infrastrukturu a na přístupovou infrastrukturu přístavů, kterou Komise posuzuje přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy nebo na kterou se vztahuje nařízení (EU) č. 651/2014;

- h) režimy podpory uvedené v kapitole II tohoto nařízení, pokud spadají do oblasti působnosti článku 20 tohoto nařízení, po uplynutí šesti měsíců po jejich vstupu v platnost nebo od pozdějšího data, jak Komise rozhodne podle čl. 20 odst. 1 tohoto nařízení;
- i) veškeré změny režimů uvedených v písmenu h), jestliže se nejedná o změny, které nemají dopad na slučitelnost režimu podpory s tímto nařízením nebo které významně neovlivňují obsah schváleného plánu hodnocení.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí následující definice:

- a) „odvětvími udržitelné pozemní dopravy“ se rozumí odvětví železniční dopravy, odvětví vnitrozemské vodní dopravy a udržitelná multimodální doprava v odvětví pozemní dopravy;
- b) „externími náklady na dopravu“ se rozumí náklady, které generují uživatelé dopravy a které nenesou oni sami, ale společnost jako celek, zejména náklady související s emisemi skleníkových plynů, znečištěním ovzduší, zraněními a smrtelnými zraněními, hlukem a kongescí;
- c) „režimem podpory“ se rozumí jakýkoli akt, na jehož základě může být bez dalších prováděcích opatření poskytnuta jednotlivá podpora podnikům, jež jsou v tomto aktu vymezeny obecným a abstraktním způsobem, a dále jakýkoli akt, na jehož základě může být jednomu nebo několika podnikům poskytnuta na neurčitou dobu a/nebo v neurčené výši podpora, která není spojena s konkrétním projektem;
- d) „novým komerčním spojem železniční nákladní dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné železniční nákladní dopravy mezi nejméně dvěma nákladními terminály, jež nebyly přímo spojeny pravidelnou železniční nákladní dopravou nejméně tři roky před zahájením provozování daného spoje;
- e) „novým komerčním spojem vnitrozemské vodní nákladní dopravy“ se rozumí komerční spoj, který se týká nové pravidelné vnitrozemské vodní nákladní dopravy mezi nejméně dvěma nákladními terminály, jež nebyly přímo spojeny pravidelnou vnitrozemskou vodní nákladní dopravou nejméně tři roky před zahájením provozování daného spoje;
- f) „nákladním terminálem“ se rozumí struktura vybavená pro překládku nákladu a jeho dočasné uskladnění;
- g) „zařízením železničních služeb“ se rozumí zařízení služeb (např. nákladní terminály železniční dopravy nebo zařízení pro údržbu či skladování) a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nacházejí v Unii a jsou uvedeny v příloze II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU⁽¹⁷⁾, s výjimkou zařízení nebo vybavení týkajících se provozování činností nesouvisejících s dopravou;
- h) „přístupovou infrastrukturou“ se rozumí jakýkoli druh infrastruktury potřebné pro zajištění přístupu a vstupu uživatelů po zemi či po moři nebo řece do multimodálního zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy nebo unimodálního zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy, jako jsou silnice, železniční tratě, kanály a zdymadla;
- i) „zařízením vnitrozemské vodní dopravy“ se rozumí zařízení služeb (např. nákladní terminál nebo zařízení pro údržbu či skladování) a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nacházejí v Unii a slouží k provozování vnitrozemské vodní dopravy, s výjimkou zařízení nebo vybavení týkajících se provozování činností nesouvisejících s dopravou;
- j) „přístavní superstrukturou“ se rozumí povrchové úpravy (např. pro účely skladování), pevné vybavení (např. sklady a budovy terminálu) a mobilní vybavení (např. jeřáby) nacházející se v přístavu, jejichž účelem je poskytovat přístavní služby související s dopravou, pokud se dotčená superstruktura nachází v multimodálním dopravním zařízení s železničním spojením nebo vnitrozemským vodním spojením;

⁽¹⁷⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

- k) „multimodálním zařízením železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy“ se rozumí zařízení služeb, včetně přístavní superstruktury a nákladních terminálů železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy, a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nacházejí v Unii a jsou nezbytné pro provozování železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy v kombinaci s jinými druhy dopravy, s výjimkou zařízení nebo vybavení týkajících se provozování činností nesouvisejících s dopravou;
- l) „multimodální dopravou“ se rozumí přeprava nákladu nebo cestujících pomocí minimálně dvou různých druhů dopravy;
- m) „podporou *ad hoc*“ se rozumí podpora, která nebyla poskytnuta na základě režimu podpory;
- n) „soukromou vlečkou“ se rozumí soukromě vlastněná a provozovaná část železniční infrastruktury, včetně kolejí a jakýchkoli jiných zařízení nebo vybavení nezbytných k jejímu fungování, která je napojena na nakládací zařízení veřejné železniční sítě, jež se nepovažují za zařízení služeb podle přílohy II směrnice 2012/34/EU, jakož i jakákoli vyhrazená infrastruktura sloužící soukromě vlastněné a provozované části železniční infrastruktury;
- o) „vyhrazenou infrastrukturou“ se rozumí infrastruktura vybudovaná pro jeden či více předem identifikovatelných podniků a přizpůsobená přesně jejich potřebám;
- p) „vozidlem pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu“ se rozumí:
- i) kolejové vozidlo nebo
 - ii) plavidlo vnitrozemské plavby;
- q) „kolejovým vozidlem“ se rozumí kterýkoli z těchto prostředků:
- i) lokomotivy pro nákladní a osobní dopravu a osobní kolejová vozidla, včetně motorových nebo elektrických hnacích jednotek, motorových nebo elektrických osobních vlaků s vlastním pohonem a osobních vozů;
 - ii) nákladní vozy, včetně nízkopodlažních vozidel určených pro celou síť a vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů;
- r) „plavidlem vnitrozemské plavby“ se rozumí plavidlo pro osobní nebo nákladní dopravu určené výlučně nebo hlavně k plavbě po vnitrozemských vodních cestách nebo ve vodách uvnitř chráněných vod nebo k nim těsně přiléhajících, včetně plavidel speciálně postavených k pohonu plavidel tlačné sestavy;
- s) „malým podnikem se střední tržní kapitalizací“ se rozumí podnik, který splňuje kritéria stanovená v příloze IV tohoto nařízení. Pro účely podpory obsažené ve finančních produktech podporovaných Fondem InvestEU v rámci víceletého finančního rámce Unie na období 2021–2027 ⁽¹⁸⁾ se „malým podnikem se střední tržní kapitalizací“ rozumí podnik, který není malým nebo středním podnikem a který zaměstnává nejvýše 499 zaměstnanců;
- t) „intermodální nákladovou jednotkou“ se rozumí kontejner, výměnná nástavba nebo návěs / silniční nákladní motorové vozidlo či souprava vozidel používané v intermodální dopravě;
- u) „intermodální dopravou“ se rozumí přeprava nákladu v jedné a téže intermodální nákladové jednotce po sobě následujícími druhy dopravy bez manipulace se samotným nákladem při změně druhu dopravy;
- v) „námořním plavidlem“ se rozumí plavidlo jiné než to, které se plaví výlučně nebo hlavně po vnitrozemských vodních cestách nebo ve vodách uvnitř chráněných vod nebo k nim těsně přiléhajících;
- w) „podnikem v obtížích“ se rozumí podnik v obtížích podle definice v čl. 2 bodě 18 nařízení (EU) č. 651/2014;
- x) „vybavením pro udržitelnou multimodální dopravu“ se rozumí vybavení nezbytné pro udržitelnou multimodální dopravu, jako jsou jeřábem manipulovatelné návěsy, s výjimkou vybavení používaného pro zařízení;
- y) „jednotlivou podporou“ se rozumí i) podpora *ad hoc* a ii) poskytování podpory jednotlivým příjemcům na základě režimu podpory;

⁽¹⁸⁾ Nařízení Rady (EU, Euratom) 2020/2093 ze dne 17. prosince 2020, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2021–2027 (Úř. věst. L 433 I, 22.12.2020, s. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj>).

- z) „nákladním terminálem železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy“ se rozumí nákladní terminál mezi dvěma různými železničními systémy nebo nejméně dvěma druhy dopravy, z nichž jeden je železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, a jeho přístupová infrastruktura (včetně fyzického nebo digitálního vybavení nezbytného pro jeho fungování), které se nacházejí v Unii, jako jsou nákladní terminály ve vnitrozemských nebo námořních přístavech, podél vnitrozemských vodních cest nebo na letištích nebo multimodální logistické platformy, s výjimkou zařízení nebo vybavení týkajících se provozování činností nesouvisejících s dopravou;
- aa) „kapitálovou investicí“ se rozumí poskytnutí kapitálu ve prospěch podniku s tím, že tento kapitál je investován přímo či nepřímo výměnou za vlastnictví odpovídajícího podílu v tomto podniku;
- bb) „kvazikapitálovou investicí“ se rozumí takový typ financování, které stojí mezi kapitálovou investicí a dluhem, je rizikovější než přednostní dluh a méně rizikové než běžná kapitálová investice, jehož výnos pro držitele je založen především na hospodářských výsledcích cílového podniku a které není zajištěno pro případ selhání. Kvazikapitálové investice mohou mít strukturu dluhu, nezajištěného a podřízeného (včetně mezaninového dluhu), který lze v některých případech převést na kapitál, nebo prioritních akcií;
- cc) „zahájením prací“ se rozumí buď zahájení stavebních prací v rámci investice, nebo první právně vymahatelný závazek k objednání vybavení, nebo v případě převzetí okamžik, kdy je pořízen majetek přímo související s pořízenou provozovnou, podle toho, co nastane dříve;
- dd) „následným daňovým režimem“ se rozumí režim v podobě daňových zvýhodnění, který představuje pozměněnou verzi dřívějšího režimu v podobě daňových zvýhodnění a nahrazuje ho;
- ee) „intenzitou podpory“ se rozumí hrubá výše podpory vyjádřená jako procentní podíl způsobilých nákladů před srážkou daně či jiných poplatků;
- ff) „podnikatelem v dopravě“ se rozumí podnik přepravující cestující nebo náklad v odvětvích udržitelné pozemní dopravy;
- gg) „organizátorem dopravy“ se rozumí podnik, který organizuje přepravu nákladu, a tudíž provádí výběr mezi jednotlivými druhy dopravy;
- hh) „udržitelnou pozemní dopravou“ se rozumí přeprava nákladu nebo cestujících pomocí železniční, vnitrozemské vodní nebo udržitelné multimodální dopravy;
- ii) „pozemní dopravou“ se rozumí přeprava nákladu nebo cestujících pomocí železniční, vnitrozemské vodní a silniční dopravy;
- jj) „pobřežní plavbou“ se rozumí přeprava nákladu a/nebo cestujících po moři mezi přístavy nacházejícími se v zeměpisných vodách jednoho nebo více členských států nebo mezi přístavem nacházejícím se ve vodách členských států a přístavem nacházejícím se ve vodách sousední třetí země, jejíž pobřeží se nachází v mořích sousedících s jedním nebo více členskými státy⁽¹⁹⁾;
- kk) „udržitelnou multimodální dopravou“ se rozumí přeprava nákladu nebo cestujících pomocí minimálně dvou různých druhů dopravy, přičemž alespoň jedním z použitých druhů dopravy je železniční nebo vnitrozemská vodní doprava nebo je v multimodální dopravě kombinována pozemní doprava s pobřežní plavbou;
- ll) „činnostmi nesouvisejícími s dopravou“ se rozumí komerční služby, které nesouvisejí s udržitelnou pozemní dopravou, včetně doplňkových služeb pro cestující, zasílatele nebo jiné poskytovatele služeb, jako je pronájem kanceláří, obchodů a hotelů;
- mm) „TEN-T“ se rozumí síť uvedená v čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2024/1679;
- nn) „železničním podnikem“ se rozumí železniční podnik podle definice v čl. 3 bodě 1 směrnice 2012/34/EU;

⁽¹⁹⁾ Ustanovení čl. 3 bodu 25 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- oo) „novým účastníkem na trhu“ se rozumí železniční podnik podle definice v čl. 3 bodě 1 směrnice 2012/34/EU, který splňuje obě tyto podmínky:
- i) obdržel licenci podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2012/34/EU pro příslušný segment trhu méně než dvacet let před udělením podpory;
 - ii) není ve spojení ve smyslu čl. 3 bodu 3 přílohy I tohoto nařízení se železničním podnikem, který získal licenci v souladu s čl. 3 bodem 14 směrnice 2012/34/EU před 1. lednem 2010;
- pp) „malým a středním podnikem“ se rozumí podnik, který splňuje kritéria stanovená v příloze I tohoto nařízení;
- qq) „evropským prostředím říčních informačních služeb (RIS)“ se rozumí elektronická platforma s jednotným přístupovým bodem založená na vnitrostátních říčních informacích, která poskytuje uživatelům RIS technické a provozní služby a obsahuje odkazy na elektronické podávání zpráv podle zásady „pouze jednou“, čímž zajišťuje, aby občané a podniky poskytovali orgánům veřejné správy údaje pouze jednou;
- rr) „telematickými aplikacemi v nákladní dopravě“ se rozumí aplikace, jako jsou informační systémy (sledování nákladů a vlaků v reálném čase), systémy seřadování a přidělování, rezervační, platební a fakturační systémy a aplikace, které spravují spojení s jinými druhy dopravy a vypracovávají elektronické průvodní dokumenty;
- ss) „evropským registrem vozidel“ se rozumí registr podle čl. 22 odst. 1 a čl. 47 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797⁽²⁰⁾.

Článek 3

Podmínky vynětí

Režimy podpory, jednotlivá podpora poskytnutá na základě těchto režimů a podpora *ad hoc* se považují za slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud tato podpora splňuje všechny obecné podmínky stanovené v kapitole I a zvláštní podmínky platné pro příslušnou kategorii podpory stanovené v kapitole II tohoto nařízení.

Článek 4

Prahové hodnoty oznamovací povinnosti

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

- a) u jednotlivé provozní podpory na zavedení nových komerčních spojů poskytnuté v rámci režimu: 15 milionů EUR na spoj;
- b) u jednotlivé investiční podpory poskytnuté v rámci režimu pro výstavbu, modernizaci a obnovu zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a multimodálních zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy: 30 milionů EUR na projekt;
- c) u investiční podpory *ad hoc* na výstavbu, modernizaci a obnovu nákladních terminálů železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy: 10 milionů EUR na projekt;
- d) u jednotlivé investiční podpory poskytnuté v rámci režimu pro soukromé vlečky: 4 miliony EUR na projekt.

⁽²⁰⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

Článek 5

Transparentnost podpory

1. Toto nařízení se použije pouze na podporu, u níž lze předem přesně vypočítat hrubý grantový ekvivalent, aniž by bylo nutné provést posouzení rizik (dále jen „transparentní podpora“).
2. Za transparentní se považují tyto kategorie podpory:
 - a) podpora sestávající z dotací a ze subvencí úrokových sazeb;
 - b) podpora poskytovaná formou půjček, jestliže byl její hrubý grantový ekvivalent vypočten pomocí referenční sazby platné v době poskytnutí podpory, jak je stanoveno ve sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb ⁽²¹⁾;
 - c) podpora v podobě daňových zvýhodnění a snížených poplatků, pokud dané opatření stanoví horní mez, která zajišťuje, že nebude překročena příslušná prahová hodnota;
 - d) podpora ve formě kapitálových investic a kvazikapitálových investic, je-li její hrubý grantový ekvivalent považován za nominální výši těchto investic;
 - e) podpora obsažená v zárukách, je-li splněna jedna z těchto podmínek:
 - i) hrubý grantový ekvivalent byl vypočten na základě premií „safe-harbour“ stanovených ve sdělení Komise o použití článků 107 a 108 Smlouvy na státní podpory ve formě záruk;
 - ii) před provedením opatření byla Komisi oznámena metodika pro výpočet hrubého grantového ekvivalentu záruky, Komise tuto metodiku schválila na základě sdělení Komise o použití článků 107 a 108 Smlouvy na státní podpory ve formě záruk a tato schválená metodika se výslovně týká daného typu záruky a daného typu uskutečněné operace, o něž se v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení jedná;
 - iii) podpora se poskytuje na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu ve formě záruk v souladu s podmínkami stanovenými v článku 14 tohoto nařízení.

Článek 6

Motivační účinek

1. Toto nařízení se použije pouze na podporu, která má motivační účinek.
2. Podpora se považuje za podporu s motivačním účinkem, pokud příjemce předložil dotyčnému členskému státu písemnou žádost o podporu před zahájením prací na projektu nebo činnosti. Žádost o podporu musí obsahovat minimálně tyto údaje:
 - a) název a velikost podniku;
 - b) popis projektu nebo činnosti, včetně data jejich zahájení a ukončení;
 - c) místo realizace projektu nebo výkonu činnosti;
 - d) seznam nákladů projektu nebo činnosti;
 - e) druh podpory (dotace, půjčka, záruka, vratná záloha nebo jiné) a výše veřejného financování, které je pro daný projekt nebo činnost zapotřebí.

⁽²¹⁾ Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

3. Podpora *ad hoc* poskytnutá velkým podnikům se považuje za podporu s motivačním účinkem, pokud je zajištěno splnění podmínek podle odstavce 2 a pokud členský stát před poskytnutím dotčené podpory ověřil, že dokumentace vyhotovená příjemcem dokládá, že podpora povede alespoň k jednomu z následujících výsledků:

- a) významný nárůst rozsahu projektu či činnosti;
- b) významné zvýšení celkové částky vynaložené příjemcem na projekt či činnost;
- c) významné urychlení při dokončování projektu či činnosti.

4. Odchylně od odstavců 2 a 3 se má za to, že opatření v podobě daňových zvýhodnění mají motivační účinek, jsou-li splněny tyto kumulativní podmínky:

- a) opatření zakládá právo na podporu na základě objektivních kritérií a bez dalšího uplatňování rozhodovací pravomoci členského státu;
- b) opatření bylo přijato a nabylo účinnosti před tím, než byly zahájeny práce na podporovaném projektu nebo činnosti, s výjimkou následných režimů podpory v případě, že se na projekt či činnost již vztahovaly předchozí režimy v podobě daňových zvýhodnění.

5. Odchylně od odstavců 2, 3 a 4 se podpora na snížení externích nákladů na dopravu považuje za podporu s motivačním účinkem, jsou-li splněny podmínky stanovené v článku 10.

Článek 7

Intenzita podpory a způsobilé náklady

1. Pro účely výpočtu intenzity podpory a způsobilých nákladů se všechny použité číselné údaje uvádějí před srážkou daně nebo jiných poplatků. Daň z přidané hodnoty na způsobilé náklady nebo výdaje, která je podle platných vnitrostátních daňových předpisů vratná, se však při výpočtu intenzity podpory a způsobilých nákladů nebere v úvahu. Způsobilé náklady musí být doloženy písemnými doklady, které musí být jasné, konkrétní a aktuální. Výši způsobilých nákladů lze vypočítat v souladu se zjednodušeným vykazováním nákladů za předpokladu, že daná operace je alespoň částečně financována z fondu Unie, u něhož je možné použít zjednodušené vykazování nákladů, a daná kategorie nákladů je způsobilá podle příslušných ustanovení. V takovém případě se použije zjednodušené vykazování nákladů stanovené v příslušných pravidlech platných pro daný fond Unie.

2. U projektů prováděných v souladu s plány pro oživení a odolnost schválenými Radou podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241⁽²²⁾ lze výši způsobilých nákladů vypočítat také v souladu se zjednodušeným vykazováním nákladů stanoveným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013⁽²³⁾ nebo v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060⁽²⁴⁾.

3. Je-li podpora poskytnuta jinak než formou dotace, stanoví se její výše jako hrubý grantový ekvivalent podpory.

⁽²²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost (Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj>).

⁽²³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj>).

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

4. Podpora splatná v budoucnu, včetně podpory splatné v několika splátkách, se diskontuje na hodnotu v okamžiku jejího poskytnutí. Způsobilé náklady jsou diskontovány na hodnotu v okamžiku poskytnutí podpory. Úrokovou sazbou, která se použije pro účely diskontování, je diskontní sazba platná v okamžiku poskytnutí podpory, jak je stanoveno ve sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb ⁽²⁵⁾.

Článek 8

Kumulace

1. Při určování toho, zda jsou dodrženy prahové hodnoty oznamovací povinnosti stanovené v článku 4 a maximální intenzity podpory stanovené v kapitole II, se příslušným způsobem přihlíží k celkové výši podpory na podpořenou činnost, projekt nebo podnik v závislosti na druhu podpory.
2. Je-li financování z prostředků Unie, které centrálně spravují orgány, agentury, společné podniky nebo jiné subjekty Unie a které není přímo ani nepřímo pod kontrolou členských států, kombinováno se státní podporou, pak je při určování, zda jsou dodrženy prahové hodnoty oznamovací povinnosti a maximální intenzity podpory či maximální částky podpory, brána v potaz pouze tato státní podpora, a to za předpokladu, že celková výše veřejných finančních prostředků poskytnutých k úhradě těchto způsobilých nákladů nepřekračuje nejvýhodnější míru financování stanovenou v právu Unie.
3. Podporu vyňatou podle tohoto nařízení, u níž lze identifikovat způsobilé náklady, lze kumulovat s:
 - a) jakoukoli jinou státní podporou za předpokladu, že se tato podpora týká jiných identifikovatelných způsobilých nákladů než podpora vyňatá podle tohoto nařízení;
 - b) jakoukoli jinou státní podporou na úhradu těchto – částečně či plně se překrývajících – způsobilých nákladů za předpokladu, že taková kumulace nevede k překročení nejvyšší intenzity nebo výše podpory použitelných podle tohoto nařízení;
 - c) jakoukoli podporou *de minimis* na úhradu těchto způsobilých nákladů jako v případě podpory vyňaté podle tohoto nařízení za předpokladu, že taková kumulace nevede k překročení nejvyšší intenzity nebo výše podpory použitelných podle tohoto nařízení;
 - d) jakoukoli jinou státní podporou bez identifikovatelných způsobilých nákladů, zejména jakoukoli podporou bez identifikovatelných způsobilých nákladů vyňatou nařízením (EU) č. 651/2014 nebo jakoukoli podporou *de minimis* bez identifikovatelných způsobilých nákladů.

Článek 9

Zveřejňování a informování

1. Dotyčný členský stát zajistí, aby byly v modulu Komise pro transparentní přidělování státní podpory ⁽²⁶⁾ nebo na souhrnných internetových stránkách o státní podpoře zřízených na vnitrostátní nebo regionální úrovni zveřejněny tyto informace:
 - a) souhrnné informace podle článku 19 ve standardizovaném formátu stanoveném v příloze II nebo odkaz umožňující přístup k těmto informacím;
 - b) úplné znění každého opatření podpory podle článku 19 nebo odkaz umožňující přístup k tomuto úplnému znění;
 - c) informace uvedené v příloze III o poskytnutí každé jednotlivé podpory, která přesahuje 100 000 EUR.
2. Členské státy uspořádají své souhrnné internetové stránky o státní podpoře tak, aby byl k těmto informacím umožněn snadný přístup, jak je uvedeno v příloze III.

⁽²⁵⁾ Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁽²⁶⁾ Veřejné vyhledávání v databázi Transparentnost státní podpory, k dispozici na adrese: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=cs>.

3. V případě režimů podpory ve formě daňového zvýhodnění se podmínky stanovené v odstavci 1 pokládají za splněné, pokud členské státy zveřejní požadované informace o částkách jednotlivých podpor v následujících rozpětích v milionech EUR:

0,1–0,5,

0,5–1,

1 až 2,

2 až 5,

5 až 10,

10 až 20,

20 až 50,

50 a více.

4. Členské státy zveřejní informace uvedené v odst. 1 písm. c) v uspořádaném, přístupném a standardizovaném formátu, který je specifikován v příloze III, a zřídí funkce pro efektivní vyhledávání a stahování. Členské státy tyto informace zveřejní do šesti měsíců od data poskytnutí podpory nebo v případě podpory v podobě daňových zvýhodnění do jednoho roku od lhůty pro podání daňového přiznání. Tyto informace musí být k dispozici po dobu alespoň deseti let ode dne, kdy byla podpora poskytnuta.

5. Komise na svých internetových stránkách zveřejní:

a) odkazy na internetové stránky věnované státní podpoře uvedené v odstavci 1;

b) souhrnné informace podle článku 19.

KAPITOLA II

ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ PRO RŮZNÉ KATEGORIE PODPORY

ODDÍL 1

Provozní podpora

Článek 10

Podpora na snížení externích nákladů na dopravu

1. Režimy provozní podpory na snížení externích nákladů na dopravu jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.

2. Pro podporu jsou způsobilé operace železniční nebo vnitrozemské vodní nebo udržitelné multimodální osobní a nákladní dopravy. Podpora se poskytuje podnikatelům v dopravě nebo organizátorům dopravy, kteří se rozhodnou pro udržitelná řešení v oblasti pozemní dopravy.

3. Způsobilé náklady představují tu část externích nákladů na dopravu, jejíž vznik se zabránilo využitím železniční dopravy, vnitrozemské vodní dopravy nebo pobřežní plavby v rámci udržitelné multimodální dopravy namísto využití méně udržitelných konkurenčních druhů dopravy. Ušetřené externí náklady se vypočítají v souladu s pravidly a metodikou stanovenými v příručce Komise o externích nákladech na dopravu v pozměněném nebo nahrazeném znění⁽²⁷⁾.

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

4. Způsobitelné náklady se vypočítají tak, že se i) rozdíl v externích nákladech na osobokilometr, tunokilometr nebo vozokilometr (nebo jiné přepravní jednotky uvedené v příručce Komise) mezi podporovaným druhem dopravy a méně udržitelnou alternativou vynásobí ii) celkovým objemem téže jednotky realizované příjemci v období, v němž vznikly způsobitelné náklady. Členské státy mohou použít metodiku externích nákladů k pokrytí jakýchkoli provozních nákladů, včetně provozních nákladů souvisejících s využíváním infrastruktury.
5. Intenzita podpory nesmí přesáhnout 60 % způsobitelných nákladů.
6. Podpora se poskytuje pouze na základě skutečně poskytnutých jednotek přepravních služeb, vyjádřených jako vozokilometry u služeb přepravy cestujících, tunokilometry u služeb přepravy nákladu či jiné přepravní jednotky uvedené v příručce Komise, a nikoli na základě paušální částky.
7. Podpora poskytovaná podnikatelům v dopravě a organizátorům dopravy musí mít za následek zabránění poklesu udržitelných druhů pozemní dopravy nebo posílení přechodu na tyto druhy dopravy. Za tímto účelem zveřejní příjemci alespoň tyto informace o obdržené podpoře:
 - a) orgán poskytující podporu;
 - b) datum poskytnutí podpory;
 - c) výši obdržené podpory;
 - d) období a operace, na něž se podpora vztahuje.

Článek 11

Podpora na zavedení nových komerčních spojů železniční nákladní dopravy a vnitrozemské nákladní vodní dopravy

1. Režimy podpory na zavedení nových komerčních spojů železniční nákladní dopravy a nových komerčních spojů vnitrozemské vodní nákladní dopravy jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje podnikatelům v dopravě nebo organizátorům dopravy, kteří shromažďují poptávku a organizují pravidelnou nákladní dopravu mezi nákladními terminály železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy s cílem zavést nové komerční spoje železniční nákladní dopravy a vnitrozemské vodní nákladní dopravy.
3. Způsobitelnými náklady jsou provozní ztráty vzniklé v souvislosti s daným spojem, a to po dobu nejvýše pěti let ode dne, kdy příjemce začne nový komerční spoj provozovat.
4. Způsobitelné jsou rovněž provozní náklady týkající se případného zahájení provozu nového spoje a předcházející tomuto zahájení, jako jsou přípravné studie nebo studie proveditelnosti. Je-li zahájen provoz nového komerčního spoje, zahrnou se tyto provozní náklady do způsobitelných nákladů za první rok provozu nového komerčního spoje. Není-li provoz nového komerčního spoje zahájen, považují se tyto provozní náklady za způsobitelné po dobu až jednoho roku ode dne, kdy poprvé vznikly.
5. Pro účely tohoto článku se „provozními ztrátami“ rozumí záporný rozdíl mezi příjmy a provozními náklady vzniklými v souvislosti s daným spojem, jakož i provozními náklady na práce týkající se zavedení nového komerčního spoje a předcházející tomuto zavedení. Způsobitelné náklady přidělené na nový komerční spoj zahrnují veškeré přímé provozní náklady vzniklé při provozu nového komerčního spoje a přiměřený příspěvek na provozní náklady, které jsou společné novému komerčnímu spoji i ostatním činnostem. Příjmy, které je třeba vzít v úvahu, zahrnují veškeré příjmy plynoucí z nového komerčního spoje, včetně případně obdržené provozní podpory na snížení externích nákladů na dopravu.
6. Intenzita podpory nesmí přesáhnout v prvním roce 80 % způsobitelných nákladů, ve druhém roce 70 % způsobitelných nákladů, ve třetím roce 60 % způsobitelných nákladů, ve čtvrtém roce 50 % způsobitelných nákladů a v pátém roce 40 % způsobitelných nákladů.

7. Podpora může být vyplácena předem pouze tehdy, je-li vyplácena ročně, tj. na začátku každého jednoletého období. Je-li podpora vyplácena předem, odhadují se způsobilé náklady *ex ante* na základě odůvodněných předpokladů a diskontují se na hodnotu v okamžiku jejího poskytnutí.

8. Členské státy musí zavést mechanismy monitorování a zpětného vyžádání, aby zajistily, že podpora nepřekročí povolenou intenzitu podpory uvedenou v odstavci 6.

ODDÍL 2

Investiční podpora

Pododdíl A

Investiční podpora na unimodální a multimodální zařízení pro služby železniční dopravy a vnitrozemské vodní dopravy a soukromé vlečky

Článek 12

Podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu unimodálních a multimodálních zařízení pro služby železniční dopravy a vnitrozemské vodní dopravy

1. Podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu (včetně nahrazení) zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a multimodálních zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a je vyňata z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.

2. Podpora se poskytuje vlastníkům nebo provozovatelům zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy nebo multimodálního zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy, kteří na základě režimů takové zařízení budují, modernizují nebo obnovují, s výjimkou podpory na výstavbu, modernizaci a obnovu nákladních terminálů železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy, kterou lze poskytnout rovněž jako podporu *ad hoc*. Poskytuje-li se podpora *ad hoc*, musí předem odhadovaná potenciální poptávka po kapacitě, přinejmenším ve střednědobém horizontu, převyšovat kombinovanou kapacitu podporovaného zařízení a jiných stávajících nebo již plánovaných zařízení, která by mohla přiměřeně sloužit jako alternativa k podporovanému zařízení.

3. Způsobilými náklady jsou investiční náklady spojené s investicemi do hmotného (dlouhodobého a movitého) a nehmotného majetku přímo souvisejícího s výstavbou, modernizací nebo obnovou příslušného zařízení. Investiční náklady zahrnují povrchové úpravy (např. pro skladování), pevné vybavení (např. sklady a budovy terminálu), vybavení používané při provozu zařízení (např. stohovače kontejnerů), které se nachází v zařízení, a IT a digitální vybavení a software pro poskytování služeb spojených s dopravou. Způsobilé jsou rovněž náklady související se studii proveditelnosti a topologickými studii, jakož i náklady na plánování a instalaci.

4. Náklady spojené s činnostmi nesouvisejícími s dopravou způsobilé nejsou.

5. Výše podpory nesmí překročit nižší z následujících prahových hodnot:

a) rozdíl mezi způsobilými náklady investice na jedné straně a na straně druhé součtem diskontovaného provozního zisku investice za dobu její ekonomické životnosti a diskontované konečné hodnoty této investice (zbytkové hodnoty na konci ekonomické životnosti investice). Diskontovaný provozní zisk zahrnuje také dodatečný čistý provozní zisk z činností nesouvisejících s dopravou, které jsou spojeny s dopravními činnostmi a které mají být v daném zařízení prováděny (např. pronájem komerčních prostor v zařízení). Diskontovaný provozní zisk a konečná hodnota se od způsobilých nákladů odečtou *ex ante* na základě odůvodněných předpokladů, nebo *ex post* uplatněním mechanismu zpětného vyžádání. Výše podpory umožní dosažení přiměřeného zisku. Přiměřený zisk se stanoví s ohledem na zisk běžný v dotčeném odvětví a typu projektu. V každém případě se za přiměřenou bude považovat taková míra rentability kapitálu, která nepřevyšuje relevantní swapovou sazbu navýšenou o 100 bazických bodů;

b) 50 % způsobilých nákladů.

6. Odchylně od odstavce 5 se v případě podpory nepřesahující 5 milionů EUR na projekt poskytuje podpora až do maximální intenzity podpory ve výši 50 % způsobilých nákladů.
7. Intenzitu podpory lze zvýšit až na 10 procentních bodů v případě zařízení nacházejících se podél TEN-T.
8. Přístup k podporovanému zařízení musí být otevřený, transparentní a nediskriminační a musí být poskytnut všem zúčastněným uživatelům v souladu s odvětvovými právními předpisy, včetně směrnice 2012/34/EU.
9. Jakákoli koncese nebo jiné pověření třetí strany k výstavbě, modernizaci, provozování nebo pronájmu podporovaného zařízení se musí udělovat na konkurenčním, transparentním, nediskriminačním a bezpodmínečném základě.
10. Pokud jsou vlastníky, provozovatelem a jakýkoli předpokládaný konečný uživatel podporovaného zařízení součástí téhož podniku nebo se jedná o propojené podniky ve smyslu přílohy I, musí být provoz zařízení zadán na základě otevřeného, konkurenčního, transparentního a nediskriminačního řízení, jehož se případné propojené podniky mohou zúčastnit. Tento odstavec se nepoužije na podporu na modernizaci zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a multimodálních zařízení železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy, pokud investiční náklady na modernizaci po dobu nejméně pěti let nepřesahují 10 % hodnoty počáteční investice.

Článek 13

Podpora na výstavbu, modernizaci a obnovu soukromých vleček

1. Režimy podpory na výstavbu, modernizaci nebo obnovu (včetně nahrazení) soukromých vleček jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje vlastníkům nebo provozovatelům soukromé vlečky, kteří soukromou vlečku budují, modernizují nebo obnovují.
3. Způsobilými náklady jsou investiční náklady spojené s investicemi do veškerého majetku přímo souvisejícího s výstavbou, modernizací a obnovou soukromé vlečky. Způsobilé jsou rovněž náklady na studie proveditelnosti a topologické studie a náklady na plánování a instalaci. Náklady na nakládací/vykládací plošiny a vybavení nezbytné pro železniční provoz na soukromé vlečce jsou rovněž způsobilé, jsou-li tyto plošiny a toto vybavení pořízeny pro nakládku a vykládku vlaků na těchto soukromých vlečkách.
4. Výše podpory nesmí překročit nižší z následujících prahových hodnot:
 - a) rozdíl mezi způsobilými náklady investice na jedné straně a na straně druhé součtem diskontovaného provozního zisku investice za dobu její ekonomické životnosti a diskontované konečné hodnoty této investice (zbytkové hodnoty na konci ekonomické životnosti investice). Diskontovaný provozní zisk a konečná hodnota se od způsobilých nákladů odečtou *ex ante* na základě odůvodněných předpokladů, nebo *ex post* uplatněním mechanismu zpětného vyžádání. Výše podpory umožní dosažení přiměřeného zisku. Přiměřený zisk se stanoví s ohledem na zisk běžný v dotčeném odvětví a typu projektu. V každém případě se za přiměřenou bude považovat taková míra rentability kapitálu, která nepřevyšuje relevantní swapovou sazbu navýšenou o 100 bazických bodů;
 - b) 50 % způsobilých nákladů.
5. Odchylně od odstavce 4 se v případě podpory nepřesahující 2,5 milionu EUR na projekt poskytuje podpora až do maximální intenzity podpory ve výši 50 % způsobilých nákladů.

Pododdíl B

Investiční podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu a vybavení pro udržitelnou multimodální dopravu

Článek 14

Podpora na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu

1. Režimy investiční podpory na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Způsobilými náklady jsou veškeré investiční náklady spojené s pořízením nových nebo použitých vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, očištěné o jakoukoli jinou obdržanou podporu. Tyto náklady mohou zahrnovat zejména cenu vozidla a náklady na dodání. Náklady na projektové studie, poradenství nebo inženýrskou činnost jsou způsobilé za předpokladu, že souvisejí s investicemi uvedenými v tomto článku a jsou jejich součástí. Pravidla speciálně postavená k provádění vlečných operací (vlečné remorkéry) nejsou způsobilá pro podporu.
3. Podpora se poskytuje:
 - a) novým účastníkům na trhu v odvětví železniční dopravy nebo
 - b) železničním podnikům, podnikatelům ve vnitrozemské vodní dopravě nebo leasingovým podnikům v odvětvích železniční a vnitrozemské vodní dopravy, pokud jsou tyto podniky a podnikatelé považováni za malé nebo střední podniky nebo za malé podniky se střední tržní kapitalizací.
4. Podpora má formu záruky pro kupujícího vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu. Záruky musí být poskytnuty přímo konečným příjemcům nebo úvěrovým institucím a jiným finančním institucím jako finančním zprostředkovatelům, pokud si příjemce zachová svobodnou volbu finančního zprostředkovatele. Finanční zprostředkovatel musí být schopen prokázat, že provozuje mechanismus, který zajišťuje, aby výhody v podobě vyššího objemu financování, rizikovějších portfolií, méně přísných požadavků na zajištění nebo nižších úrokových sazeb, než by tomu bylo bez těchto veřejných záruk, byly v co největším rozsahu přeneseny na konečné příjemce.
5. Záruka se poskytuje na nové jednotlivé půjčky na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu. Nominální výše podkladové půjčky nesmí překročit způsobilé náklady. Krytí zárukou nesmí přesáhnout 80 % podkladové půjčky. Veřejné záruky se poskytují za poplatek ve výši nejméně 50 bazických bodů, pokud je úvěrový rating poskytovajícího členského státu roven AAA–A.
6. Doba trvání záruky je omezena na nejvýše patnáct let.
7. Podporu na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu lze kumulovat s podporou na interoperabilitu nebo s podporou na technické přizpůsobení a modernizaci, pokud jsou ze způsobilých nákladů uvedených v odstavci 2 vyloučeny čisté dodatečné náklady na interoperabilitu podle čl. 16 odst. 6 tohoto nařízení nebo investice do modernizace a technického přizpůsobení podle čl. 17 odst. 6 tohoto nařízení.

Článek 15

Podpora na pořízení intermodálních nákladových jednotek nebo jeřábů na palubách plavidel

1. Režimy investiční podpory na pořízení nových nebo použitých intermodálních nákladových jednotek nebo jeřábů na palubách plavidel jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje podnikům, které pořizují intermodální nákladové jednotky a jeřáby na palubách plavidel.

3. Způsobilé jsou tyto náklady:
 - a) u intermodálních nákladových jednotek: rozdíl v nákladech na přepravní jednotky používané výhradně pro silniční dopravu a na intermodální nákladové jednotky, které lze překládat pro účely udržitelné multimodální dopravy;
 - b) u jeřábů na palubách plavidel: plná pořizovací cena.
4. Způsobilé náklady zahrnují studie proveditelnosti a náklady na plánování a instalaci.
5. Výše podpory nesmí přesáhnout intenzitu podpory ve výši 40 % způsobilých nákladů v situaci uvedené v odst. 3 písm. a) a ve výši 20 % způsobilých nákladů v situaci uvedené v odst. 3 písm. b).

Pododdíl C

Investiční podpora na interoperabilitu a technické přizpůsobení a modernizaci

Článek 16

Podpora na interoperabilitu

1. Režimy investiční podpory na investice do prostředků přispívajících k nepřerušovaným dopravním tokům mezi vnitrostátními sítěmi nebo druhy dopravy jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I tohoto nařízení.
2. Podpora se poskytuje vlastníkům vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, podnikatelům v dopravě a organizátorům dopravy pro účely provádění investic uvedených v odstavci 3 v odvětvích udržitelné pozemní dopravy.
3. Způsobilé jsou tyto investiční projekty:
 - a) evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS), budoucí železniční mobilní komunikační systém (FRMCS), a to i v kombinaci s globálním systémem pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R), a automatické vedení vlaku (ATO) jako součást evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), jak je popsáno v sekundárních právních předpisech Unie ⁽²⁸⁾;
 - b) digitální automatické spřáhlo (DAC) ⁽²⁹⁾;
 - c) zařízení GSM-R samostatně;
 - d) přizpůsobení kolejových vozidel různým elektrickým systémům;
 - e) přizpůsobení kolejových vozidel různým rozchodům kolejí;
 - f) přizpůsobení plavidel vnitrozemské plavby obsluze námořních přístavů a námořních plavidel obsluze vnitrozemských přístavů;
 - g) přizpůsobení plavidel vnitrozemské plavby měnícím se plavebním podmínkám, včetně podmínek nízkého stavu vody;
 - h) automatizace kolejových vozidel a plavidel vnitrozemské plavby;
 - i) přizpůsobení vozidel přepravě intermodálních nákladových jednotek;

⁽²⁸⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

⁽²⁹⁾ DAC je interoperabilní konstrukční část pro automatické spojování a rozpojování kolejových vozidel v nákladním vlaku, a to jak fyzicky (např. mechanické spojení a vzduchové vedení pro brzdění), tak digitálně (např. elektrické napájení a datové spojení). DAC je nástrojem pro vytvoření moderní a digitální evropské železniční nákladní dopravy. Nejenže zvýší efektivitu díky automatizaci procesů, nýbrž zajistí také dostatečné zásobování energií pro telematické aplikace a bezpečnou datovou komunikaci v celém vlaku.

- j) klíčové technologie potřebné k zavedení RIS, jako je evropské prostředí RIS, systém elektronického zobrazování mapy a informací pro vnitrozemskou plavbu, zprávy vůdcům plavidel, vnitrozemský systém automatické identifikace a Mezinárodní systém elektronických zpráv;
- k) telematické aplikace v nákladní dopravě a další software pro nákladní dopravu, pokud přispívají k nepřerušovaným dopravním tokům mezi různými druhy dopravy, zejména systémy intermodální identifikace, sledování a výsledovatelnosti a intermodální platformy pro výměnu údajů, s výjimkou investic do aplikací pro osobní dopravu, jako jsou systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervační a platební systémy pro cestující, odbavování zavazadel a zabezpečování spojení mezi osobními vlaky a s jinými druhy osobní dopravy.

4. Způsobilými náklady jsou veškeré náklady nezbytné pro realizaci investičních projektů uvedených v odstavci 3. K těmto nákladům patří náklady nezbytné pro nákup a instalaci příslušné technologie, náklady na řízení projektu a náklady na dodání. Způsobilé jsou rovněž náklady na studie, zkoušení a schvalování a na pilotní a prototypové instalace pro účely zavádění příslušné technologie na úrovni technologické připravenosti 9⁽³⁰⁾. Náklady na údržbu nejsou způsobilé. Majetek financovaný z podpory může být nový nebo použitý. Pokud jde o investice do interoperability související s ERTMS, způsobilé jsou náklady související s integrací funkcí evropského globálního navigačního družicového systému (EGNSS) v rámci ERTMS. Pro podporu jsou způsobilé rovněž náklady související se zařízením GSM-R zkombinovaným se zařízením FRMCS. Náklady související s investicemi do samostatného zařízení GSM-R jsou způsobilé pro podporu pouze tehdy, pokud vznikly do 31. prosince 2031.

5. Intenzita podpory nesmí přesáhnout:

- a) 90 % způsobilých nákladů u investičních projektů uvedených v odst. 3 písm. a) a b);
- b) 50 % způsobilých nákladů u investičních projektů uvedených v odst. 3 písm. c) až k).

6. Pokud jde o investice do interoperability vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu nebo do intermodální nákladové jednotky či jeřábu na palubě plavidla, jejichž pořízení se plánuje, způsobilé náklady jsou omezeny na čisté dodatečné náklady na interoperabilitu, pokud tyto náklady již nejsou pokryty jinou formou podpory, zejména podporou podle článků 14 a 15. Čisté dodatečné náklady na interoperabilitu se vypočítají jako rozdíl mezi celkovými náklady na pořízení vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu nebo intermodální nákladové jednotky či jeřábu na palubě plavidla, jejichž pořízení se plánuje a které jsou prostřednictvím těchto investic vybaveny, na jedné straně a celkovými náklady na pořízení stejného vozidla nebo intermodální nákladové jednotky či jeřábu na palubě plavidla nebo podobného majetku bez investic do interoperability v hypotetickém srovnávacím scénáři na straně druhé.

7. Nejméně po dobu pěti let od poskytnutí podpory musí smluvní ujednání o úplatném převodu nebo užívání (např. leasingu) majetku financovaného z podpory na interoperabilitu obsahovat doložku, která uvádí, že investice přispívající k interoperabilitě daného majetku byla financována ze státní podpory. Smluvní ujednání musí rovněž v příslušných případech uvádět odpovídající povinnosti stanovené v odstavci 9 a udávat výši podpory.

8. Investice musí být realizována a dokončena nejméně jeden rok před datem, kdy se podporovaná investice stane na úrovni Unie povinnou.

9. Kolejová vozidla, na něž se vztahuje podporovaná investice, si musí po dobu nejméně pěti let od uskutečnění investice zachovávat platný stav registrace v evropském registru vozidel doložený kódem 00, jak je stanoveno v dodatku 3 prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Sdělení Komise – Rámec pro státní podporu výzkumu, vývoje a inovací (Úř. věst. C 414, 28.10.2022, s. 1), poznámka pod čarou 60. Viz také sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, „Evropská strategie pro klíčové technologie – cesta k růstu a zaměstnanosti“ (COM(2012) 341 final).

⁽³¹⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ze dne 25. října 2018, kterým se stanoví specifikace registrů vozidel uvedených v článku 47 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 a kterým se mění a zrušuje rozhodnutí Komise 2007/756/ES (Úř. věst. L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Článek 17

Podpora na technické přizpůsobení a modernizaci v odvětvích udržitelné pozemní dopravy

1. Režimy investiční podpory na investice do prostředků přispívajících k technickému přizpůsobení a modernizaci v odvětvích udržitelné pozemní dopravy jsou slučitelné s vnitřním trhem ve smyslu článku 93 Smlouvy a jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy, pokud jsou splněny podmínky stanovené v tomto článku a v kapitole I.
2. Podpora se poskytuje vlastníkům vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu, podnikatelům v dopravě a organizátorům dopravy pro účely provádění investic uvedených v odstavci 3 v odvětvích udržitelné pozemní dopravy.
3. Způsobitelné jsou tyto investiční projekty:
 - a) modernizace nebo renovace kolejových vozidel;
 - b) modernizace nebo renovace plavidel vnitrozemské plavby, například za účelem zlepšení hydrodynamiky a účinnosti;
 - c) modernizace nebo renovace vybavení pro udržitelnou multimodální dopravu;
 - d) technické přizpůsobení kolejových vozidel a plavidel vnitrozemské plavby novým druhům nákladu;
 - e) telematické aplikace v nákladní dopravě a další software pro nákladní dopravu v odvětvích železniční a vnitrozemské vodní dopravy, na něž se nevztahuje článek 16, jako jsou systémy poskytující informace výhradně v rámci jednoho druhu dopravy nebo digitální rezervační a platební systémy, které nepřispívají k nepřerušovaným dopravním tokům, s výjimkou investic do aplikací pro osobní dopravu, jako jsou systémy poskytující cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervační a platební systémy pro cestující, odbavování zavazadel a zabezpečování spojení mezi osobními vlaky a jinými druhy osobní dopravy;
 - f) software pro prognózu provozu (odhadovaný čas odjezdu / odhadovaný čas příjezdu) a software pro optimalizaci trasy;
 - g) digitální systémy monitorující pracovní dobu a doby odpočinku v operacích železniční dopravy.
4. Způsobitelnými náklady jsou veškeré náklady nezbytné pro realizaci investic. K těmto nákladům mohou patřit zejména náklady nezbytné na nákup a instalaci příslušné technologie, náklady související s modernizací stávající nainstalované technologie, náklady na řízení projektu a náklady na dodání. Způsobitelné jsou rovněž náklady na studie, zkoušení a schvalování a na pilotní a prototypové instalace pro účely zavádění příslušné technologie na úrovni technologické připravenosti 9 ⁽³²⁾. Náklady na údržbu nejsou způsobilé. Majetek financovaný z podpory může být nový nebo použitý.
5. Intenzita podpory nesmí přesáhnout 30 % způsobilých nákladů.
6. Pokud jde o investice do vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu nebo do vybavení pro udržitelnou multimodální dopravu, jejichž pořízení se plánuje, způsobilé náklady jsou omezeny na čisté dodatečné náklady na technické přizpůsobení a modernizaci, pokud tyto náklady již nejsou pokryty jinou formou podpory, zejména podporou podle článků 14 a 15. Čisté dodatečné náklady na technické přizpůsobení a modernizaci se vypočítají jako rozdíl mezi celkovými náklady na pořízení vozidla pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu nebo vybavení pro udržitelnou multimodální dopravu, jehož pořízení se plánuje a které je prostřednictvím těchto investic vybaveno, na jedné straně a celkovými náklady na pořízení stejného nebo podobného prostředku, který vyžaduje technické přizpůsobení a modernizaci, v hypotetickém srovnávacím scénáři na straně druhé.

⁽³²⁾ Sdělení Komise – Rámec pro státní podporu výzkumu, vývoje a inovací (Úř. věst. C 414, 28.10.2022, s. 1), poznámka pod čarou 60, viz sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Evropská strategie pro klíčové technologie – cesta k růstu a zaměstnanosti“ (COM(2012) 341 final).

7. Smluvní ujednání o úplatném převodu nebo užívání majetku financovaného z podpory na technické přizpůsobení a modernizaci vozidel a vybavení pro udržitelnou multimodální dopravu musí po dobu nejméně pěti let od poskytnutí podpory obsahovat doložku, která uvádí, že přizpůsobení nebo modernizace daného majetku byly financovány ze státní podpory, a musí být uvedena výše podpory.

8. Investice musí být realizována a dokončena nejméně jeden rok před datem, kdy se podporovaná investice stane na úrovni Unie povinnou.

KAPITOLA III

MONITOROVÁNÍ

Článek 18

Odnětí výhody blokové výjimky

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

Článek 19

Podávání zpráv

Členské státy zašlou Komisi tyto informace:

- a) prostřednictvím elektronického systému Komise pro oznamování souhrnné informace o každém opatření podpory vyňatém podle tohoto nařízení, které jsou ve standardizovaném formátu uvedeném v příloze II, společně s odkazem umožňujícím přístup k úplnému znění opatření podpory, včetně jeho změn, a to do dvaceti pracovních dnů ode dne, kdy opatření podpory vstoupilo v platnost;
- b) v elektronické podobě výroční zprávu o uplatňování tohoto nařízení podle nařízení Komise (ES) č. 794/2004⁽³³⁾, která obsahuje informace uvedené v nařízení (ES) č. 794/2004, a to za každý celý rok nebo část roku, během něhož se toto nařízení používá.

Článek 20

Hodnocení

1. Toto nařízení se použije na režimy podpory, které podléhají hodnocení *ex post* v souladu s odstavcem 2, pouze během období nejvýše šesti měsíců od jejich vstupu v platnost, nebo během delšího období, o němž může Komise rozhodnout po posouzení plánu hodnocení vypracovaného pro daný režim, jak je uvedeno v odstavci 8.

⁽³³⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

2. Režimy podpory podléhají hodnocení *ex post*, pokud rozpočet státní podpory v rámci režimu nebo vykázané výdaje překročí 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR za celou dobu trvání. Celkovou dobou trvání je celková doba trvání režimu a všech předchozích režimů, které se vztahují na podobný cíl a zeměpisnou oblast, počínaje dnem 30. března 2026. Hodnocení *ex post* jsou vyžadována pouze u režimů podpory, jejichž celková doba trvání přesahuje tři roky, počínaje dnem 30. března 2026.

3. Od požadavku na hodnocení *ex post* lze upustit u režimů podpory, které bezprostředně navazují na režim vztahující se na podobný cíl a zeměpisnou oblast, pro nějž bylo provedeno hodnocení a byla vypracována závěrečná hodnotící zpráva v souladu s plánem hodnocení schváleným Komisí, která neobsahuje žádná negativní zjištění. Režim podpory, jehož závěrečná hodnotící zpráva není v souladu se schváleným plánem hodnocení, musí být s okamžitým účinkem pozastaven. Na režim podpory navazující na takový pozastavený režim se bloková výjimka nevztahuje.

4. Plán hodnocení obsahuje alespoň tyto prvky: i) cíle režimu podpory, který má být hodnocen; ii) otázky pro hodnocení; iii) ukazatele výsledků; iv) metodiku, jež se pro účely hodnocení navrhuje; v) požadavky na sběr údajů; vi) navrhovaný harmonogram hodnocení (včetně data předložení průběžné a závěrečné hodnotící zprávy); vii) popis nezávislého orgánu, který hodnocení provádí, nebo kritérií, která se použijí při jeho výběru, a viii) podmínky pro zajištění dostatečné publicity tohoto hodnocení.

5. Cílem hodnocení *ex post* je ověření toho, zda byly potvrzeny předpoklady a podmínky slučitelnosti režimu, zejména pokud jde o nezbytnost a účinnost opatření podpory s ohledem na jeho obecné a specifické cíle. Hodnocení *ex post* posoudí rovněž dopad režimu na hospodářskou soutěž a obchod.

6. Hodnocení *ex post* se provede na základě Komisí schváleného plánu hodnocení.

7. U režimů podpory, na které se vztahuje požadavek na hodnocení podle odstavce 2, oznámí členské státy Komisi návrh plánu hodnocení:

- a) do 20 pracovních dnů od vstupu režimu v platnost, pokud rozpočet státní podpory v rámci režimu překročí 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR za celkovou dobu jeho trvání;
- b) do 30 pracovních dnů poté, co došlo k významné změně vedoucí k navýšení rozpočtu režimu na částku přesahující 150 milionů EUR v kterémkoli daném roce nebo 750 milionů EUR za celkovou dobu trvání režimu podpory;
- c) do 30 pracovních dnů poté, co byly oficiálně zaúčtovány výdaje v rámci režimu překračující 150 milionů EUR v kterémkoli roce.

8. Návrh plánu hodnocení musí být v souladu se společnou metodikou hodnocení státní podpory, kterou přijala Komise. V rozhodnutí o schválení plánu hodnocení může Komise rozhodnout o prodloužení počátečního období nejvýše šesti měsíců. Plán hodnocení schválený Komisí členské státy zveřejní.

9. Hodnocení *ex post* provádí na základě plánu hodnocení odborník nezávislý na orgánu, který poskytuje podporu. Každé hodnocení zahrnuje alespoň jednu průběžnou a jednu závěrečnou hodnotící zprávu. Členské státy zveřejní obě zprávy.

10. Závěrečná hodnotící zpráva se předloží Komisi nejpozději devět měsíců před skončením doby platnosti režimu. Toto období lze zkrátit u režimů, u nichž nutnost provést hodnocení nastala v posledních dvou letech provádění. Přesný rozsah a postup každého hodnocení je stanoven v rozhodnutí Komise, jímž se daný plán hodnocení schvaluje. Oznámení o jakémkoliv následném opatření podpory s podobným cílem musí popisovat, jakým způsobem byly výsledky hodnocení vzaty v úvahu.

Článek 21

Monitorování

1. Aby mohla Komise monitorovat podporu, která je podle tohoto nařízení vyňata z oznamovací povinnosti, jsou členské státy povinny vést podrobné záznamy s informacemi a podklady, které jsou potřebné k určení, zda jsou splněny všechny podmínky stanovené v tomto nařízení. Tyto záznamy se uchovávají po dobu deseti let ode dne poskytnutí podpory *ad hoc* nebo ode dne, kdy byla v rámci příslušného režimu poskytnuta poslední jednotlivá podpora.

2. V případě režimů, v jejichž rámci je daňová podpora poskytována automaticky, například u režimů na základě daňových příznání příjemců, a před poskytnutím podpory se neprovádí ověření, zda jsou u každého příjemce splněny všechny podmínky slučitelnosti, členské státy pravidelně alespoň následně a na základě vzorku ověřují, zda jsou splněny všechny podmínky slučitelnosti, a vyvozují nezbytné závěry. Členské státy uchovávají podrobné záznamy o tomto ověření alespoň po dobu deseti let ode dne provedení ověření.

3. Komise si může od každého členského státu vyžádat veškeré informace a podklady, které považuje za nezbytné k monitorování uplatňování tohoto nařízení, včetně informací uvedených v odstavcích 1 a 2. Dotyčný členský stát poskytne Komisi požadované informace a podklady do dvaceti pracovních dnů od obdržení žádosti, nebo ve lhůtě delší, je-li taková lhůta v žádosti uvedena.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 22

Přechodná ustanovení

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

2. Podporu, která nesplňuje podmínky pro vynětí z oznamovací povinnosti stanovené v tomto nařízení, posuzuje Komise v souladu s příslušnými rámci, pokyny, sděleními a oznámeními přijatými Komisí.

3. Po skončení doby použitelnosti tohoto nařízení zůstávají veškeré režimy podpory, které jsou vyňaty z oznamovací povinnosti podle tohoto nařízení, vyňaty po dobu šesti měsíců.

Po uplynutí doby platnosti tohoto nařízení se pravidla v něm stanovená mohou nadále použít na podporu poskytovanou z fondů Unie na programové období 2028–2034, které jsou prováděny v rámci sdíleného řízení.

Článek 23

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 30. března 2026.

Použije se do dne 31. prosince 2034.

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

V Bruselu dne 16. března 2026.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Definice malých a středních podniků

Článek 1

Podnik

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

Článek 2

Počet zaměstnanců a finanční prahy vymezující kategorie podniků

1. Kategorie mikropodniků, malých a středních podniků (MSP) sestává z podniků, které zaměstnávají méně než 250 osob a jejichž roční obrat nepřesahuje 50 milionů EUR nebo jejichž bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 43 milionů EUR.
2. V rámci kategorie malých a středních podniků je malý podnik vymezen jako podnik, který zaměstnává méně než 50 osob a jehož roční obrat nebo bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 10 milionů EUR.
3. V rámci kategorie malých a středních podniků je mikropodnik vymezen jako podnik, který zaměstnává méně než 10 osob a jehož roční obrat nebo bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 2 milionů EUR.

Článek 3

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

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

Podnik však může být klasifikován jako nezávislý podnik, tedy jako podnik, který nemá žádné partnerské podniky, i když je následujícími investory tento práh 25 % dosažen nebo překročen, pokud tito investoři nejsou s dotyčným podnikem jednotlivě ani společně propojeni ve smyslu odstavce 3:

- a) veřejné investiční společnosti, společnosti rizikového kapitálu, jednotlivci či skupiny jednotlivců provozující běžnou činnost spojenou s investováním rizikového kapitálu, kteří investují vlastní kapitál do nekotovaných podniků („business angels“), pokud celkové investice těchto „business angels“ do téhož podniku činí méně než 1 250 000 EUR;
- b) univerzity nebo nezisková výzkumná střediska,
- c) institucionální investoři včetně fondů pro regionální rozvoj,
- d) samostatné místní orgány s ročním rozpočtem nižším než 10 milionů EUR a s méně než 5 000 obyvateli.

3. „Propojenými podniky“ jsou podniky, mezi nimiž existuje některý z následujících vztahů:
 - a) podnik vlastní většinu hlasovacích práv akcionáře nebo společníka v jiném podniku,
 - b) podnik má právo jmenovat nebo odvolat většinu členů správního, řídicího nebo dozorčího orgánu jiného podniku,
 - c) podnik má právo uplatňovat rozhodující vliv v jiném podniku podle smlouvy uzavřené s daným podnikem nebo podle ustanovení v jeho zakladatelské listině, zakladatelské či společenské smlouvě nebo ve stanovách,
 - d) podnik, který je akcionářem nebo společníkem jiného podniku, ovládá sám v souladu s dohodou uzavřenou s jinými akcionáři nebo společníky daného podniku většinu hlasovacích práv akcionářů nebo společníků v daném podniku.

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

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

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

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

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

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

Článek 4

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

1. Údaji použitými při výpočtu počtu zaměstnanců a finančních hodnot jsou údaje vztahující se k poslednímu schválenému účetnímu období a vypočtené za období jednoho roku. Tyto údaje jsou brány v potaz od dne účetní závěrky. Částka zvolená za výši obrátu je vypočítána bez daně z přidané hodnoty (DPH) a bez dalších nepřímých daní.

2. Jestliže podnik ke dni účetní závěrky zjistí, že počet jeho zaměstnanců za dané roční období přesáhl práh pro počet pracovníků nebo jej nedosáhl nebo že přesáhl finanční prahy uvedené v článku 2, nepovede to ke ztrátě či získání postavení středního nebo malého podniku či mikropodniku, ledaže by k přesažení nebo nedosažení těchto prahů došlo po dobu dvou po sobě následujících účetních období.

3. V případě nově založených podniků, jejichž účty dosud nebyly uzavřeny, se údaje použité při výpočtu odvodí z odhadů učiněných v dobré víře v průběhu účetního období.

Článek 5

Počet zaměstnanců

Počet zaměstnanců odpovídá počtu ročních pracovních jednotek (RPJ), tzn. počtu osob, které byly v daném podniku nebo jeho jménem zaměstnány na plný pracovní úvazek po celý sledovaný rok. Práce osob, které nebyly zaměstnány po celý rok, práce osob, které byly zaměstnány na částečný úvazek bez ohledu na jeho délku, a práce sezónních pracovníků se započítává jako zlomky RPJ. Do počtu zaměstnanců jsou zahrnuti:

- a) zaměstnanci;
- b) osoby pracující pro podnik v podřízeném postavení, které jsou považovány za zaměstnance v souladu s vnitrostátním právem;
- c) vlastníci-vedoucí pracovníci;
- d) společníci zapojení do běžné činnosti podniku, kteří požívají finančních výhod plynoucích z podniku.

Učni nebo studenti, kteří jsou zapojeni do odborné přípravy na základě smlouvy o učňovském nebo odborném vzdělávání, se nezahrnují do počtu zaměstnanců. Délka mateřské nebo rodičovské dovolené se nezapočítává.

Článek 6

Sestavování údajů o podniku

1. V případě nezávislého podniku se údaje včetně počtu zaměstnanců sestavují výlučně na základě účtů daného podniku.

2. Údaje, včetně počtu zaměstnanců, podniku, který má partnerské podniky nebo propojené podniky, se sestavují na základě účetní závěrky a dalších údajů podniku nebo na základě konsolidované účetní závěrky podniku, je-li sestavována, nebo konsolidované účetní závěrky, do které je podnik zahrnut v rámci konsolidace.

K údajům uvedeným v prvním pododstavci se přičtou údaje o všech partnerských podnicích daného podniku, které na něj bezprostředně navazují jak na nižší, tak na vyšší úrovni. Agregace odpovídá procentuálnímu podílu na základním kapitálu či na hlasovacích právech (podle toho, která z hodnot je vyšší). V případě vzájemného vlastnictví se použije vyšší procentuální podíl.

K údajům uvedeným v prvním a druhém pododstavci se připočte 100 % údajů všech podniků, které jsou s daným podnikem přímo či nepřímo propojeny, pokud tyto údaje nebyly již zahrnuty do konsolidované účetní závěrky.

3. Pro účely použití odstavce 2 se údaje o partnerských podnicích daného podniku zjišťují z účetní závěrky a z ostatních údajů těchto partnerských podniků, případně v konsolidované formě, jsou-li k dispozici. K těmto údajům se přičte 100 % údajů o podnicích, které jsou s těmito partnerskými podniky propojeny, ledaže již byly jejich účetní údaje zahrnuty do konsolidované účetní závěrky.

Pro účely použití odstavce 2 se údaje o podnicích, které jsou s daným podnikem propojeny, zjišťují z jejich účetních závěrek a z ostatních údajů těchto partnerských podniků, případně v konsolidované formě, jsou-li k dispozici. K těmto údajům se poměrným dílem přičtou údaje o všech případných partnerských podnicích tohoto propojeného podniku, které na něj bezprostředně navazují, ledaže již byly jejich účetní údaje zahrnuty do konsolidované účetní závěrky v poměrné výši odpovídající alespoň procentuálnímu podílu určenému v odst. 2 druhém pododstavci.

4. Pokud v konsolidované účetní závěrce není počet zaměstnanců daného podniku uveden, provede se jeho výpočet poměrnou agregací údajů o jeho partnerských podnicích a přičtením údajů o podnicích, s nimiž je daný podnik propojen.

PŘÍLOHA II

INFORMACE O STÁTNI PODPOŘE VYŇATÉ ZA PODMÍNEK TOHOTO NAŘÍZENÍ

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

Číslo podpory	(vyplní Komise)	
Členský stát	.....
Referenční číslo v členském státě	.....
Region	Název regionu či regionů (NUTS) ⁽¹⁾	Status regionální podpory ⁽²⁾

Orgán poskytující podporu	Název	.....
	Poštovní adresa Internetová adresa	.....
Název opatření podpory	.....
Vnitrostátní právní základ (odkaz na příslušné vnitrostátní úřední vyhlášení)	.....
Odkaz na internetovou stránku, kde se nachází úplné znění opatření podpory	.....
Druh opatření	<input type="checkbox"/> Režim podpory	
	<input type="checkbox"/> Podpora <i>ad hoc</i>	Jméno/název příjemce a skupiny ⁽³⁾ , do níž náleží
Změna stávajícího režimu podpory nebo podpory <i>ad hoc</i>		Číslo podpory přidělené Komisí SA.
	<input type="checkbox"/> Prodloužení	
	<input type="checkbox"/> Změna	
Délka trvání ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Režim podpory	dd/mm/rrrr až dd/mm/rrrr
Datum poskytnutí podpory	<input type="checkbox"/> Podpora <i>ad hoc</i>	dd/mm/rrrr
Dotčená hospodářská odvětví	<input type="checkbox"/> Všechna hospodářská odvětví způsobilá k získání podpory	
	<input type="checkbox"/> Podpora omezena na určitá odvětví: upřesněte na úrovni skupiny NACE ⁽⁵⁾
Druh příjemce	<input type="checkbox"/> Malé a střední podniky	
	<input type="checkbox"/> Malé podniky se střední tržní kapitalizací	
	<input type="checkbox"/> Velké podniky	
Odhadovaný počet příjemců:	<input type="checkbox"/> do 10 včetně <input type="checkbox"/> od 11 do 50 <input type="checkbox"/> od 51 do 100 <input type="checkbox"/> od 101 do 500 <input type="checkbox"/> od 501 do 1 000 <input type="checkbox"/> více než 1 000	

Rozpočet	Celkový roční rozpočet plánovaný v rámci režimu ⁽⁶⁾	V národní měně ... (v plné výši)	
	Celková částka podpory <i>ad hoc</i> poskytnuté podniku ⁽⁷⁾	V národní měně ... (v plné výši)	
Nástroj podpory	<input type="checkbox"/> Dotace / Subvence úrokových sazeb		
	<input type="checkbox"/> Půjčka / Vratné zálohy		
	<input type="checkbox"/> Záruka (s případným odkazem na rozhodnutí Komise) ⁽⁸⁾ Odkaz na rozhodnutí Komise: SA		
	<input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnění nebo osvobození od daně		
	<input type="checkbox"/> Kapitálová či kvazikapitálová investice		
	<input type="checkbox"/> Jiný (upřesněte) Uveďte, které z níže uvedených obecných kategorií odpovídá tento nástroj nejvíce z hlediska svého účinku/funkce: <input type="checkbox"/> Dotace <input type="checkbox"/> Půjčka <input type="checkbox"/> Záruka <input type="checkbox"/> Daňové zvýhodnění <input type="checkbox"/> Kapitálová či kvazikapitálová investice		
<input type="checkbox"/> V případě spolufinancování z fondu/fondů EU	Název fondu/fondů EU:	Výše finančních prostředků (v členění na jednotlivé fondy EU)	V národní měně ... (v plné výši)

⁽¹⁾ NUTS – klasifikace územních statistických jednotek. Region je obvykle vymezen na úrovni 2.

⁽²⁾ Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU (status „A“), čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU (status „C“), nepodporované oblasti, tj. oblasti, které nejsou způsobilé pro regionální podporu (status „N“).

⁽³⁾ Pro účely pravidel hospodářské soutěže stanovených ve Smlouvě a pro účely tohoto nařízení se podnikem rozumí subjekt vykonávající hospodářskou činnost, bez ohledu na jeho právní postavení a způsob jeho financování. Podle rozhodnutí Soudního dvora by se subjekty, které jsou (z právního nebo faktického hlediska) kontrolovány týměž subjektem, měly považovat za jeden podnik.

⁽⁴⁾ Doba, po kterou se orgán poskytující podporu může zavázat k poskytování podpory.

⁽⁵⁾ NACE rev. 2.1 – statistická klasifikace ekonomických činností v Evropském společenství. Odvětví je obvykle nutno vymežit na úrovni skupiny.

⁽⁶⁾ V případě režimu podpory: uveďte celkovou roční částku plánovaných rozpočtových prostředků v rámci režimu nebo odhadovanou daňovou ztrátu za rok pro všechny nástroje podpory obsažené v režimu.

⁽⁷⁾ V případě poskytnutí podpory *ad hoc*: uveďte celkovou částku podpory / daňové ztráty.

⁽⁸⁾ Případný odkaz na rozhodnutí Komise, kterým se schvaluje metodika výpočtu hrubého grantového ekvivalentu, podle čl. 5 odst. 2 písm. d) tohoto nařízení.

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

Uveďte, v rámci kterého ustanovení tohoto nařízení se opatření podpory provádí.

Primární cíl	Maximální intenzita podpory v % způsobilých nákladů	Maximální výše podpory v národní měně (v plné výši)
Režim provozní podpory na snížení externích nákladů na dopravu (článek 10)	... (na režim za rok)	....

Primární cíl		Maximální intenzita podpory v % způsobilých nákladů	Maximální výše podpory v národní měně (v plné výši)
Režim provozní podpory na zavedení nových komerčních spojů nákladní železniční dopravy a nákladní vnitrozemské vodní dopravy (článek 11)	V prvním roce provozu	...	.....
	V druhém roce provozu	...	
	Ve třetím roce provozu	...	
	Ve čtvrtém roce provozu	...	
	V pátém roce provozu	...	
Režim investiční podpory týkající se zařízení železničních služeb, zařízení vnitrozemské vodní dopravy a zařízení pro multimodální železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu (článek 12)		... (na projekt)	....
Investiční podpora <i>ad hoc</i> týkající se terminálů pro železniční nebo vnitrozemskou vodní nákladní dopravu (článek 12)		... (na projekt)	...
Režim investiční podpory týkající se soukromých vleček (článek 13)		... (na projekt)	....
Režim investiční podpory na pořízení vozidel pro železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravu (článek 14)		... (podkladové půjčky)	....
Režim investiční podpory na pořízení intermodálních nákladových jednotek nebo jeřábů na palubách plavidel (článek 15)	Intermodální nákladové jednotky	...	....
	Jeřáby na palubách plavidel	...	
Režim investiční podpory na interoperabilitu (článek 16)	Investiční projekty uvedené v odst. 3 písm. a) a b)	...	...
	Investiční projekty uvedené v odst. 3 písm. c) až j)	...	
Režim investiční podpory na technické přizpůsobení a modernizaci v odvětvích udržitelné pozemní dopravy (článek 17)		...	....

PŘÍLOHA III

Ustanovení o zveřejňování informací podle čl. 9 odst. 1 písm. c) a odst. 2

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

- a) jméno/název příjemce;
- b) identifikační kód příjemce;
- c) druh podniku (malý nebo střední podnik / malý podnik se střední tržní kapitalizací / velký podnik) v době poskytnutí podpory;
- d) region, v němž příjemce sídlí, na úrovni NUTS 2 ⁽¹⁾;
- e) odvětví činnosti na úrovni skupiny NACE ⁽²⁾;
- f) prvek podpory, vyjádřený v plné výši v národní měně ⁽³⁾;
- g) nástroj podpory ⁽⁴⁾ (dotace / subvence úrokových sazeb, půjčka / vratné zálohy / vratná dotace, záruka, daňové zvýhodnění nebo osvobození od daně, kapitálová či kvazikapitálová investice, jiný nástroj (upřesněte));
- h) datum poskytnutí podpory;
- i) cíl podpory;
- j) orgán poskytující podporu;
- k) odkaz na opatření podpory ⁽⁵⁾.

Jak je stanoveno v čl. 9 odst. 2, členské státy uspořádají své souhrnné internetové stránky o státní podpoře tak, aby byl k těmto informacím snadný přístup; k jejich zveřejnění použijí tabulkový formát (například CSV nebo XML), který umožňuje vyhledávat a extrahovat údaje a snadno je zveřejňovat na internetu. Přístup k těmto internetovým stránkám musí být umožněn všem zájemcům bez omezení. Přístup nesmí být podmíněn předchozí registrací uživatele.

⁽¹⁾ NUTS – klasifikace územních statistických jednotek. Region je obvykle vymezen na úrovni 2.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1893/2006 ze dne 20. prosince 2006, kterým se zavádí statistická klasifikace ekonomických činností NACE Revize 2 a kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3037/90 a některá nařízení ES o specifických statistických oblastech (Úř. věst. L 393, 30.12.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj>).

⁽³⁾ V případě provozní podpory roční výše podpory na příjemce. U investiční podpory výše investice. U opatření podle článku 14 hrubý grantový ekvivalent.

⁽⁴⁾ Je-li podpora poskytnuta z více nástrojů, uvede se výše podpory v členění podle jednotlivých nástrojů.

⁽⁵⁾ Poskytnutý Komisí v rámci postupu uvedeného v článku 19 tohoto nařízení.

PŘÍLOHA IV

DEFINICE MALÝCH PODNIKŮ SE STŘEDNÍ TRŽNÍ KAPITALIZACÍ

Definice malých podniků se střední tržní kapitalizací

1. Podnik

Podnikem se rozumí každý subjekt vykonávající hospodářskou činnost, bez ohledu na jeho právní formu. K těmto subjektům patří obchodní společnosti nebo sdružení, která pravidelně vykonávají hospodářskou činnost.

2. Počet zaměstnanců a finanční prahy

Kategorie malých podniků se střední tržní kapitalizací sestává z podniků, které nejsou malými a středními podniky ve smyslu přílohy I, které zaměstnávají méně než 750 osob a jejichž roční obrat nepřesahuje 150 milionů EUR nebo jejichž bilanční suma roční rozvahy nepřesahuje 129 milionů EUR.

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

3.1. „Nezávislým podnikem“ je každý podnik, který není partnerským podnikem ve smyslu bodu 3.2 ani propojeným podnikem ve smyslu bodu 3.5.

3.2. „Partnerské podniky“ jsou všechny podniky, které nejsou zařazeny mezi propojené podniky ve smyslu bodu 3.4 a z nichž jeden podnik (mateřský podnik) vlastní sám nebo společně s jedním či více propojenými podniky ve smyslu bodu 3.5 25 % nebo více procent základního kapitálu nebo hlasovacích práv jiného podniku (dceřiný podnik).

3.3. S výjimkou případů uvedených v bodě 3.4 nelze podnik považovat za malý podnik se střední tržní kapitalizací, je-li 25 % nebo více procent základního kapitálu nebo hlasovacích práv přímo nebo nepřímo ovládáno, společně či jednotlivě, jedním či více veřejnými subjekty.

3.4. Odchylně od bodu 3.2 však může být podnik zařazen mezi nezávislé podniky, a nemá tedy žádné partnerské podniky, přestože 25 % nebo více procent jeho základního kapitálu nebo hlasovacích práv vlastní následující investoři, pokud tito investoři nejsou s dotyčným podnikem jednotlivě ani společně propojeni ve smyslu bodu 3.5:

- a) veřejné investiční společnosti, fondy rizikového kapitálu nebo fondy soukromého kapitálu, jednotlivci či skupiny jednotlivců provozující běžnou činnost spojenou s investováním rizikového kapitálu, kteří investují vlastní kapitál do nekotovaných podniků („business angels“), pokud celkové investice těchto „business angels“ do téhož podniku činí méně než 5 000 000 EUR;
- b) univerzity nebo nezisková výzkumná střediska;
- c) institucionální investoři včetně fondů pro regionální rozvoj;
- d) samostatné místní orgány s ročním rozpočtem nižším než 10 milionů EUR a s méně než 5 000 obyvateli.

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

- a) podnik vlastní většinu hlasovacích práv akcionáře nebo společníka v jiném podniku;
- b) podnik má právo jmenovat nebo odvolat většinu členů správního, řídicího nebo dozorčího orgánu jiného podniku;
- c) podnik má právo uplatňovat rozhodující vliv v jiném podniku podle smlouvy uzavřené s daným podnikem nebo podle ustanovení v jeho zakladatelské listině, zakladatelské či společenské smlouvě nebo ve stanovách;

- d) podnik, který je akcionářem nebo společníkem jiného podniku, ovládá sám v souladu s dohodou uzavřenou s jinými akcionáři nebo společníky daného podniku většinu hlasovacích práv akcionářů nebo společníků v daném podniku.

Předpokládá se, že rozhodující vliv není uplatňován, pokud se investoři uvedení v bodě 3.4 nepodílejí přímo či nepřímo na řízení daného podniku, aniž jsou tím dotčena jejich práva jakožto akcionářů.

- 3.5.1. Podniky, jež mezi sebou mají některý ze vztahů popsanych v bodě 3.5 prostřednictvím jednoho či více dalších podniků nebo prostřednictvím některého z investorů uvedených v bodě 3.4, se rovněž považují za propojené.

- 3.5.2. Podniky, které mají jeden či více takových vztahů stanovených v bodě 3.5 prostřednictvím fyzické osoby nebo prostřednictvím skupiny fyzických osob, které jednají společně, se rovněž považují za propojené podniky, pokud svou činnost nebo část své činnosti vykonávají na stejném relevantním trhu nebo na sousedních trzích. Za „sousední trh“ se pro účely tohoto bodu považuje trh pro výrobky nebo služby, který bezprostředně navazuje na relevantní trh, nebo mu předchází.

- 3.5.3. Pokud alternativní investiční fond definovaný v čl. 4 odst. 1 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/61/EU⁽¹⁾ investoval do podniku, za „propojené podniky“ by pro účely bodu 3.5 neměli být považováni:

- a) tento podnik a tento alternativní investiční fond;
- b) tento podnik a správce tohoto alternativního investičního fondu;
- c) tento podnik a jiný podnik, do kterého tento alternativní investiční fond investoval.

První pododstavec se použije za předpokladu, že jsou splněny všechny tyto podmínky:

- a) alternativní investiční fond a jeho správce a dotčené podniky vedou oddělené účetní záznamy;
- b) alternativní investiční fond a jeho správce mají předem stanovenou investiční strategii pro odchod z dotčeného podniku nebo dotčených podniků, včetně realizace jejich hodnoty prodejem podniku nebo jinými prostředky.

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

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

- 4.1. Údaji použitými při výpočtu počtu zaměstnanců a finančních hodnot jsou údaje vztahující se k poslednímu schválenému účetnímu období a vypočtené za období jednoho roku. Tyto údaje jsou brány v potaz od dne účetní závěrky. Částka zvolená za výši obrátu je vypočítána bez daně z přidané hodnoty a bez dalších nepřímých daní.

- 4.2. Jestliže podnik ke dni účetní závěrky zjistí, že počet jeho zaměstnanců za dané roční období přesáhl prah pro počet pracovníků nebo jej nedosáhl nebo že přesáhl finanční prahy uvedené v bodě 2, nepovede to ke ztrátě či získání postavení malého podniku se střední tržní kapitalizací, ledaže by k přesazení nebo nedosažení těchto prahů došlo po dobu dvou po sobě následujících účetních období.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/61/EU ze dne 8. června 2011 o správcích alternativních investičních fondů a o změně směrnice 2003/41/ES a 2009/65/ES a nařízení (ES) č. 1060/2009 a (EU) č. 1095/2010 (Úř. věst. L 174, 1.7.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj>).

- 4.3. V případě nově založených podniků, jejichž účty dosud nebyly uzavřeny, se údaje použité při výpočtu odvodí z odhadů učiněných v dobré víře v průběhu účetního období.
5. Počet zaměstnanců
- 5.1. Počet zaměstnanců odpovídá počtu osob, které byly v daném podniku nebo jeho jménem zaměstnány na plný pracovní úvazek po celý sledovaný rok (roční pracovní jednotky – RPJ). Práce osob, které nebyly zaměstnány po celý rok, práce osob, které byly zaměstnány na částečný úvazek bez ohledu na jeho délku, a práce sezónních pracovníků se započítává jako zlomky RPJ. Do počtu zaměstnanců jsou zahrnuti:
- zaměstnanci;
 - osoby pracující pro podnik v podřízeném postavení, které jsou považovány za zaměstnance v souladu s vnitrostátním právem;
 - vlastníci-vedoucí pracovníci;
 - společníci zapojení do běžné činnosti podniku, kteří požívají finančních výhod plynoucích z podniku.
- 5.2. Učni nebo studenti, kteří jsou zapojeni do odborné přípravy na základě smlouvy o učňovském nebo odborném vzdělávání, se nezahrnují do počtu zaměstnanců. Délka mateřské nebo rodičovské dovolené se nezapočítává.
6. Sestavování údajů o podniku
- 6.1. V případě nezávislého podniku se údaje včetně počtu zaměstnanců sestavují výlučně na základě účtů daného podniku.
- 6.2. Údaje, včetně počtu zaměstnanců, podniku, který má partnerské podniky nebo propojené podniky uvedené v bodě 3, se sestavují na základě účetní závěrky a dalších údajů podniku nebo na základě konsolidované účetní závěrky podniku, je-li sestavována, nebo konsolidované účetní závěrky, do které je podnik zahrnut v rámci konsolidace.
- K údajům uvedeným v prvním pododstavci se přičtou údaje o všech partnerských podnicích daného podniku, které na něj bezprostředně navazují jak na nižší, tak na vyšší úrovni. Agregace odpovídá procentuálnímu podílu na základním kapitálu či na hlasovacích právech, podle toho, která z hodnot je vyšší. V případě vzájemného vlastnictví se použije vyšší procentuální podíl.
- K údajům uvedeným v prvním a druhém pododstavci se připočte 100 % údajů všech podniků, které jsou s daným podnikem přímo či nepřímo propojeny, pokud tyto údaje nebyly již zahrnuty do konsolidované účetní závěrky.
- 6.3. Pro účely použití bodu 6.2 se údaje o partnerských podnicích daného podniku zjišťují z účetní závěrky a z ostatních údajů těchto partnerských podniků, případně v konsolidované formě, jsou-li k dispozici. K těmto údajům se přičte 100 % údajů o podnicích, které jsou s těmito partnerskými podniky propojeny, ledaže již byly jejich účetní údaje zahrnuty do konsolidované účetní závěrky.
- Pro účely použití bodu 6.2 se údaje o podnicích, které jsou s daným podnikem propojeny, zjišťují z jejich účetních závěrek a z ostatních údajů těchto partnerských podniků, případně v konsolidované formě, jsou-li k dispozici. K těmto údajům se poměrným dílem přičtou údaje o všech případných partnerských podnicích propojených podniků, které na ně bezprostředně navazují, ledaže již byly jejich účetní údaje zahrnuty do konsolidované účetní závěrky v poměrné výši odpovídající alespoň procentuálnímu podílu určenému v bodě 6.2 druhém odstavci.
- 6.4. Pokud v konsolidované účetní závěrce není počet zaměstnanců daného podniku uveden, provede se jeho výpočet poměrnou agregací údajů o jeho partnerských podnicích a přičtením údajů o podnicích, s nimiž je daný podnik propojen.