



**MINISTERSTVO DOPRAVY A VÝSTAVBY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

**Schéma štátnej pomoci
na podporu rozvoja kombinovanej dopravy**

**Schéma ŠP –
Evidovaná EK pod č. SA.64465 (2021/N)**

Bratislava, august 2021

OBSAH

<u>A. PREAMBULA</u>	3
<u>B. PRÁVNÝ ZÁKLAD</u>	3
<u>C. ÚČEL POMOCI</u>	4
<u>D. VYMEDZENÉ POJMY</u>	4
<u>E. POSKYTOVATEĽ POMOCI A VYKONÁVATEĽ SCHÉMY</u>	5
<u>F. PRÍJEMCA POMOCI</u>	6
<u>G. OPRÁVNENÉ PROJEKTY</u>	7
<u>H. OPRÁVNENÉ VÝDAVKY</u>	8
<u>I. FORMA POMOCI</u>	9
<u>J. VÝŠKA A INTENZITA POMOCI</u>	9
<u>K. PODMIENKY POSKYTNUTIA POMOCI</u>	9
<u>L. STIMULAČNÝ ÚČINOK</u>	10
<u>M. KRITÉRIUM NEVYHNUTNOSTI</u>	10
<u>N. KUMULÁCIA POMOCI</u>	11
<u>O. MECHANIZMUS POSKYTOVANIA POMOCI</u>	11
<u>P. ZAMIETNUTIE A ZNÍŽENIE POMOCI</u>	14
<u>Q.ROZPOČET</u>	14
<u>R. TRANSPARENTNOSŤ A MONITOROVANIE</u>	14
<u>S. KONTROLA A AUDIT</u>	15
<u>T. PLATNOSŤ A ÚČINNOSŤ SCHÉMY</u>	15
<u>U.TRVANIE SCHÉMY</u>	16
<u>V. ZRUŠOVACIE USTANOVENIA</u>	16
<u>X. PRÍLOHY</u>	16
<u>PRÍLOHA 1</u>	17
<u>PRÍLOHA 2</u>	21

A. PREAMBULA

1. Doprava napomáha hospodárskemu rastu a vytváraníu pracovných miest. V súlade so závermi Bielej knihy dopravnej politiky EÚ ako aj Strategického plánu rozvoja SR do roku 2030, je cieľom v odvetví dopravy do konca roku 2030 znížiť emisie skleníkových plynov približne o 20 % pod úroveň roku 2008. Na to treba vytvoriť efektívne a trvalo udržateľné dopravné modely, ktoré umožňujú prepravu vyššieho objemu nákladu do ich miesta určenia. Ďalším cieľom je do konca roku 2030 presunúť 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km na iné trvalo udržateľné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 viac ako 50 %.
2. Jedným z dopravných modelov, ktorými sa tieto ciele dajú dosiahnuť je kombinovaná doprava. V Slovenskej republike je podiel kombinovanej dopravy na nákladnej železničnej doprave zhruba 8%. Je to dané tým, že Slovenská republika má síce dobre rozvinutú a saturovanú tzv. prístavnú vnútrozemskú službu - čo je vlastne pokračovanie zámorskej kombinovanej dopravy, ale absentuje tzv. nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava. Využitím tejto medzery na trhu by sme sa v Slovenskej republike priblížili k hranici 20% podielu kombinovanej dopravy na nákladnej železničnej doprave a teda podielovo sa priblížiť ku krajinám ako Rakúsko či Česká republika. Navýšenie takto želaného podielu nebude však možné bez efektívnej podpory kombinovanej dopravy.
3. Predmetom schémy štátnej pomoci je poskytovanie dotácií zo zdrojov štátneho rozpočtu SR a Plánu obnovy a odolnosti Slovenskej republiky, komponent 3: Udržateľná doprava , časť 3.2.3. Investícia 3: Rozvoj intermodálnej nákladnej dopravy, pre subjekty, ktoré podnikajú v oblasti kombinovanej dopravy, a tak pomôcť presunúť tovarové toky z diaľkovej cestnej nákladnej dopravy na kombinovanú dopravu (železničné a vodné trasy), aby preprava po ceste bola čo najkratšia.
4. Konečným cieľom je obmedziť dopravné zápchy, znížiť negatívne environmentálne pôsobenie cestnej nákladnej dopravy na území SR, zvýšiť podiel kombinovanej dopravy, a tak prispieť k vytvoreniu efektívneho a trvalo udržateľného dopravného systému.

B. PRÁVNÝ ZÁKLAD

Právnym základom pre poskytovanie pomoci sú nasledujúce právne normy:

- Zmluva o fungovaní Európskej únie (článok 107 ods. 3 písm. a) a čl. 93), (ďalej len „Zmluva“),
- Príloha I. nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014 z 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy v platnom znení (ďalej len „príloha I. k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014“),
- Smernica Rady 92/106/EHS o zavedení spoločných pravidiel pre určité druhy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi,
- Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o doprave na dráhach“),
- Zákon č. 338/2000 Z. z. o vnútrozemskej plavbe a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o vnútrozemskej plavbe“),
- Zákon č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o štátnej pomoci) (ďalej len „zákon o štátnej pomoci“),

- Zákon č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Zákon č. 357/2015 Z. z. o finančnej kontrole a audite a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o finančnej kontrole a audite“).

C. ÚČEL POMOCI

1. Jedným z hlavných cieľov dopravnej politiky je zabezpečiť čo najvyšší podiel železnice ako celku na nákladnej doprave v Slovenskej republike. Oblasť ochrany životného prostredia a bezpečnosť na cestách sú prioritou pre dopravnú politiku na Slovensku.
2. Veľká časť služieb nákladnej železničnej dopravy poskytovaných na Slovensku prebieha vo formách prepravy skupinových zásielok alebo jedného železničného vozňa. Tento spôsob prepravy je v priamej konkurencii s cestnou nákladnou dopravou.
3. Účelom pomoci je :
 - poskytnúť podporu subjektom v projektoch, ktoré zavádzajú nové linky v nesprevádzanej kontinentálnej kombinovanej doprave vnútri Slovenskej republiky a medzi Slovenskou republikou a inými krajinami Európskej únie a/alebo tretími krajinami Európy a Ázie po pevnine alebo riečnou dopravou už od štádia skupinových a jednotlivých zásielok, ktoré zvyčajne predchádzajú konečnému cieľu – zavedeniu pravidelnej linky ucelených kyvadlových vlakov alebo riečnych liniek medzi dvoma a/alebo viacerými vnútrozemskými intermodálnymi terminálmi vrátane koncových cestných rozvozov na vykládku k prijímateľovi alebo na nakládku k odosielateľovi.
 - podporiť nákup intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ) operátorom, zasielateľom a dopravcom v kombinovanej doprave.

D. VYMEDZENÉ POJMY

Jednotlivé pojmy používané v tomto dokumente znamenajú nasledovné :

a) Nesprevádzaná kombinovaná doprava:

Je doprava pri ktorej:

- nedochádza k manipulácii (prekládke) so samotným prepravovaným tovarom, ale len k manipulácii (prekládke) s nákladovou jednotkou kombinovanej dopravy (napr. kontajner, výmenná nadstavba, cestný náves, manipulovateľný cestný náves,...)
- podstatná časť trasy je vykonaná železničnou, vodnou alebo leteckou dopravou a začiatočná a konečná časť trasy je vykonaná cestnou dopravou, ktorá je podľa možnosti čo najkratšia
- nákladová jednotka kombinovanej dopravy nie je sprevádzaná vodičom

b) Kombinovaná doprava:

Je doprava pri ktorej:

- nedochádza k manipulácii (prekládke) so samotným prepravovaným tovarom, ale len k manipulácii (prekládke) s nákladovou jednotkou kombinovanej dopravy (napr. veľký kontajner, výmenná nadstavba, cestný náves, cestná jazdná súprava,...)
- podstatná časť trasy je vykonaná železničnou, vodnou alebo leteckou dopravou a začiatočná a konečná časť trasy je vykonaná cestnou dopravou, ktorá je podľa možnosti čo najkratšia

Pojem „kombinovaná doprava“ teda zahŕňa aj nesprevádzanú kombinovanú dopravu, ako aj pohyblivú cestu.

c) Kontajner:

Prepravný prostriedok trvalej technickej charakteristiky a dostatočnej pevnosti pre opakované použitie. Umožňuje prepravu tovaru jedným alebo niekoľkými druhmi dopravy bez medzi prekládky jeho obsahu. Je konštruovaný pre okamžitú manipuláciu, najmä pre premiestňovanie z jedného druhu dopravy na iný a na ľahké naloženie a vyloženie tovaru.

d) Výmenná nadstavba:

Špeciálna normalizovaná nákladová jednotka kombinovanej dopravy na prepravu tovaru, optimalizovaná pre cestné nákladné vozidlo a manipulovateľná prostriedkami kombinovanej dopravy.

e) Cestný náves:

Bezmotorové vozidlo na prepravu tovaru určené na pripojenie za motorové vozidlo (ťahač) takým spôsobom, že podstatná časť jeho hmotnosti a nákladu spočíva na motorovom vozidle.

f) Manipulovateľný cestný náves:

Konštrukčne upravený cestný náves (spevnený rám návesu) na manipuláciu pomocou kliešťového závesu a portálového žeriava.

g) Cestná automobilová súprava

Cestný nosič s hydraulicky meniteľnou výškou ložného chasis používaná na rozvozy výmenných nadstavieb. Umožňuje u príjemcu bez použitia inej mechanizácie odstaviť krátku výmennú nadstavbu na nosné nožičky a s nosičom odísť alebo opačne prísť s prázdny nosičom a odviezť výmennú nadstavbu. Zvyšuje sa tak efektívnosť využitia cestného nosiča.

h) TEU:

Ekvivalentná jednotka veľkosti 20'. Normalizovaná prepravná jednotka, ktorá vychádza z kontajnera ISO radu 1 veľkosti 20' (6,1 m). Používa ako štatistická jednotka na meranie prepravných prúdov a kapacít v kombinovanej doprave.

i) Intermodálny terminál:

Označovaný tiež ako terminál intermodálnej prepravy alebo terminál kombinovanej dopravy, je zariadenie určené na prekládku nákladových jednotiek kombinovanej dopravy z jedného druhu dopravy na iný druh dopravy, skladovanie, prípadnú údržbu a opravy nákladových jednotiek kombinovanej dopravy.

j) Operátor kombinovanej dopravy:

Právnická alebo fyzická osoba, ktorá organizuje prepravu tovaru (vo vlastnej réžii alebo v spolupráci s dopravcom).

E. POSKYTOVATEĽ POMOCI A VYKONÁVATEĽ SCHÉMY

Poskytovateľom pomoci a vykonávateľom tejto schémy je **Ministerstvo dopravy a výstavby SR**.

Poskytovateľ pomoci a vykonávateľ schémy (ďalej len „poskytovateľ pomoci“):

Ministerstvo dopravy a výstavby SR

Námestie slobody 6

810 05 Bratislava

Tel: (02) 594 94 111

e-mailová adresa: maros.dusicka@mindop.sk

Webové sídlo: www.mindop.sk

F. PRÍJEMCA POMOCI

1. Za príjemcu pomoci sa považuje podnik v zmysle čl. 107 ods. 1 Zmluvy . Podľa čl. 107 ods. 1 Zmluvy je podnikom každý subjekt vykonávajúci hospodársku činnosť bez ohľadu na právne postavenie, spôsob financovania a bez ohľadu na to, či dosahuje zisk, napr. aj neziskové organizácie, neziskové organizácie poskytujúce verejnoprospešné služby, občianske združenia, združenia občanov, nadácie, ktoré vykonávajú hospodársku (ekonomickú) činnosť, alebo realizujú aktivity, ktorých výstupom je hospodárska (ekonomická) činnosť.
2. Hospodárskou činnosťou sa rozumie každá činnosť, ktorá spočíva v ponuke tovaru a/alebo služieb na trhu.
3. Z hľadiska veľkosti podniku v súlade s prílohou I. k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 môže byť príjemcom pomoci mikro, malý, stredný podnik, ale aj veľký podnik, t. j. podnik, ktorý nespĺňa aspoň jednu z definícií uvedených v prílohe I. k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014.
4. Príjemcom pomoci je subjekt¹, ktorý podniká v niektorom sektore dopravy týkajúcom sa kombinovanej dopravy a má sídlo alebo organizačnú zložku na území Slovenskej republiky.
5. Príjemca pomoci nesmie byť v konkurze alebo likvidácii, nesmie byť pod nútenou správou, nesmie mať zastavenú svoju podnikateľskú činnosť, nebol právoplatne odsúdený za trestný čin korupcie, trestný čin poškodzovania finančných záujmov Európskych spoločenstiev, trestný čin legalizácie príjmu z trestnej činnosti, trestný čin založenia, zosnovania alebo podporovania teroristickej skupiny, trestný čin terorizmu a niektorých foriem účasti na terorizme, trestný čin obchodovania s ľuďmi, trestný čin, ktorého skutková podstata súvisí s podnikaním alebo trestný čin machinácie pri verejnom obstarávaní a verejnej dražbe, nevedie sa proti nemu súdne konanie týkajúce sa týchto záležitostí, nesmie byť v inej podobnej situácii, vyplývajúcej z podobného konania, ustanoveného v legislatíve alebo všeobecne záväzných predpisoch.
6. Príjemca pomoci nesmie mať právoplatne uložený trest zákazu prijímať dotácie, subvencie, alebo pomoc a podporu poskytovanú z fondov Európskej únie.
7. Príjemca pomoci musí spĺňať podmienku, že na jeho majetok nie je začaté a nevedie sa exekučné konanie.
8. Príjemcom pomoci nemôže byť subjekt, ktorý nemá usporiadané finančné vzťahy so štátnym rozpočtom za predchádzajúci rozpočtový rok alebo má nedoplatky na daniach, s výnimkou daní, ktorých správcom je obec alebo má nedoplatky na poistnom na verejné zdravotné poistenie alebo má nedoplatky na poistnom na sociálne poistenie a/alebo na príspevkoch na starobné dôchodkové sporenie.
9. Príjemcom pomoci takisto nemôže byť subjekt, ktorý porušil zákaz nelegálneho zamestnávania podľa osobitného predpisu, čelí konfliktu záujmov alebo poskytol nepravdivé alebo neúplné informácie, ktoré majú vplyv na plnenie podmienok podľa schémy.
10. Príjemcom pomoci nesmie byť podnik v ťažkostiach².
11. Príjemcom pomoci nemôže byť ani podnik, voči ktorému sa nárokuje vrátenie štátnej pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, v ktorom bola táto štátna pomoc označená za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom.³

¹ § 2 ods. 2 zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov.

² Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (2014/C 249/01).

12. Prijemca pomoci musí byť zapísaný v registri partnerov verejného sektora⁴.

G. OPRÁVNENÉ PROJEKTY

Pomoc sa týka poskytovania služieb v nesprevádzanej kontinentálnej kombinovanej doprave pri nasledovných projektoch :

1) podpora nových liniek v systéme nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava

1. Pri týchto projektoch je možné poskytnúť pomoc príjemcom, ktorí zavádzajú nové linky v nesprevádzanej kontinentálnej kombinovanej doprave vnútri Slovenskej republiky a medzi Slovenskou republikou a inými krajinami Európskej únie a/alebo tretími krajinami Európy a Ázie po pevnine alebo riečnou dopravou už od štádia skupinových a jednotlivých zásielok, ktoré zvyčajne predchádzajú konečnému cieľu – zavedeniu pravidelnej linky ucelených kyvadlových vlakov alebo riečnych liniek medzi dvoma a/alebo viacerými vnútrozemskými intermodálnymi terminálmi vrátane koncových cestných rozvozov na vykládku k príjemcovi alebo na nakládku k odosielateľovi.

2. Predložené projekty budú považované za oprávnené, ak budú spĺňať nasledovné podmienky:

- a) realizovaním projektu sa očakáva, že dôjde k skutočnému a trvalému presunu nákladnej prepravy z cesty na železničnú alebo vodnú dopravu tak, aby počiatkové a koncové cestné úseky prepravnej trasy boli čo najkratšie;
- b) trasa novej linky musí byť vo vnútri územia SR, začínať alebo končiť na území SR, pričom preprava na území SR bude čo najdlhšia.
- c) projekt bude udržateľný aj po skončení poskytovania dotácie;
- d) projekt nebude viesť k deformácii hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi jednotlivými druhmi dopravy v takom rozsahu, aký poškodzuje spoločný záujem.

3. Infraštruktúrne, výskumné alebo študijné projekty nespĺňajú cieľ poskytnutia pomoci a nebudú považované za oprávnené projekty.

4. Pomoc môže byť poskytnutá na projekt v maximálnom trvaní 36 mesiacov.

2) podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ)

1. Oprávnenými projektami na poskytnutie pomoci sú projekty na nákup nových IPJ pre rozvoj kombinovanej dopravy, ktorými sú železničné vozne, výmenné nadstavby na cestné nákladné automobily, špeciálne prepravné jednotky vrátane nových technológií napr. nadstavby INNOFREIGHT, nosiče kontajnerov a výmenných nadstavieb, ako aj manipulovateľné cestné návesy, riečne plavidlá na prepravu kontajnerov, výmenných nadstavieb a návesov. Novonadobudnuté dopravné prostriedky a prepravné jednotky musí príjemca pomoci zaregistrovať v zmysle platnej legislatívy SR.

2. Pri týchto projektoch sa očakáva, že dôjde k nárastu objemu kontinentálnej kombinovanej dopravy, k trvalému presunu nákladnej prepravy z cesty na železničnú alebo vodnú dopravu, čím sa prispeje k zníženiu environmentálnej záťaže.

³ Rozsudok ESD C-188/02 vo veci „Deggendorf“.

⁴ § 3 ods. 1 zákona č. 315/2016 Z. z. o registri partnerov verejného sektora a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

3. Projekt nebude viesť k deformácii hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi jednotlivými druhmi dopravy v takom rozsahu, aký poškodzuje spoločný záujem.
4. Pri týchto projektoch sa pomoc poskytne tým príjemcom, ktorí budú prevádzkovať kombinovanú dopravu tak, že pri prepravách s použitím zakúpených IPJ bude začiatok alebo koniec prepravného reťazca kombinovanej dopravy ležať na území SR.
5. Železničné vozne a riečne plavidlá budú využívané v kombinovanej doprave najmenej 10 rokov. Cestné návesy, nosiče kontajnerov a výmenných nadstavieb a výmenné nadstavby sa začnú využívať výlučne v systémoch kombinovanej dopravy v SR najmenej do 5 rokov. Prijemca pomoci musí mať IPJ, na ktorých nákup mu bola poskytnutá pomoc, vo svojom vlastníctve počas celej tejto doby. IPJ, na ktoré bola poskytnutá pomoc nesmú byť počas celej tejto doby zaťažené záložným právom v prospech iných subjektov.
6. V prípade plánovaného prenájmu IPJ počas tejto doby musí prijemca pomoci toto uviesť v žiadosti o poskytnutie pomoci. Príjmy z plánovaného prenájmu musia byť zohľadnené vo finančnej analýze projektu.

H. OPRÁVNENÉ VÝDAVKY

1. Oprávnené výdavky sú preukázateľné identifikovateľné výdavky súvisiace s prípravou a realizáciou oprávneného projektu, ktoré sú potrebné na dosiahnutie definovaných kritérií projektov.

1) podpora nových liniek v systéme nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava

Oprávnené výdavky sú výdavky na:

- a) poplatky za používanie infraštruktúry;
- b) prevádzku vlaku; výdavky na prenájom železničných vozňov a poplatky za zostavenie a vypravenie vlaku;
- c) nákup terminálových služieb; poplatky súvisiace s prekládkou;
- d) poplatky súvisiace s cestnou časťou kombinovanej dopravy;
- e) prenájom plavidiel vrátane personálu a PHM;
- f) prístavné a manipulačné poplatky.

Za oprávnené výdavky sa považujú výdavky vynaložené za prepravu po území SR.

Za oprávnené výdavky sa nepovažujú výdavky vynaložené pred podaním písomnej žiadosti o poskytnutie pomoci, výdavky vynaložené v súvislosti s vypracovaním projektu, bankové poplatky a iné nešpecifikované výdavky, ktoré bezprostredne nesúvisia s prípravou a realizáciou oprávneného projektu. Medzi oprávnené výdavky nie je možné zahrnúť výdavky na obstaranie technických prostriedkov pre kombinovanú dopravu. Oprávneným výdavkom nie je ani daň z pridanej hodnoty.

2) podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ)

Oprávnenými výdavkami na projekty podľa časti G. sú preukázateľné identifikovateľné výdavky vynaložené v súvislosti s nákupom technického vybavenia nevyhnutného na realizáciu kombinovanej dopravy.

Oprávnené výdavky sú výdavky na nákup technických prostriedkov, ktoré prijemca dokladuje zaplatenou faktúrou na účet dodávateľa.

Za oprávnené výdavky sa nepovažujú výdavky vynaložené pred podaním písomnej žiadosti o poskytnutie pomoci spĺňajúcej minimálne náležitosti podľa čl. L, výdavky vynaložené v

súvislosti s vypracovaním projektu, bankové poplatky a iné nešpecifikované výdavky, ktoré bezprostredne nesúvisia s prípravou a realizáciou oprávneného projektu.

Medzi oprávnené výdavky nie je možné zahrnúť ani daň z pridanej hodnoty.

I. FORMA POMOCI

1. Pomoc sa poskytuje formou dotácie.
2. Dotácia sa poskytuje formou refundácie, na základe žiadosti príjemcu pomoci a predložených uhradených účtovných a daňových dokladov preukazujúcich skutočnú výšku oprávnených výdavkov pri novej linke alebo skutočných výdavkov na obstaranie IPJ.

J. VÝŠKA A INTENZITA POMOCI

1. Výška pomoci predstavuje hodnotu vyplatenej dotácie.

1) podpora nových liniek v systéme nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava

1. Pomoc sa poskytuje pri podpore nových liniek alebo prepráv kombinovanej dopravy vo forme úhrady oprávnených výdavkov na realizáciu oprávneného projektu do výšky maximálne 49 % oprávnených výdavkov. Zároveň žiadateľ preukáže, že má na dofinancovanie projektu zabezpečené prostriedky z vlastných alebo cudzích zdrojov, ktoré nepredstavujú štátnu pomoc ani minimálnu pomoc.
2. Pomoc môže byť poskytnutá na projekt v maximálnom trvaní 36 mesiacov.

2) podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ)

1. Pomoc sa poskytuje na nákup IPJ vo forme úhrady nadobúdacej ceny alebo úveru, do výšky maximálne 30 % oprávnených výdavkov.
2. Intenzita pomoci je hrubá suma pomoci vyjadrená ako percento z oprávnených výdavkov projektu. Všetky použité číselné údaje sa uvádzajú pred odpočítaním daní alebo iných poplatkov.
3. Intenzita pomoci pre príjemcu pomoci sa vypočíta ako percento poskytnutej pomoci z celkových oprávnených výdavkov projektu. Intenzita pomoci sa vypočíta podľa vzorca (výška pomoci/celkové oprávnené výdavky projektu) x 100 a vyjadruje sa v percentách.

K. PODMIENKY POSKYTNUTIA POMOCI

1) podpora nových liniek v systéme nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava

1. Prijemca pomoci predloží projekt zavedenia novej linky v nesprevádzanej kontinentálnej kombinovanej doprave s detailným rozpisom jednotlivých výdavkových položiek, vrátane predloženia finančného plánu a rozpisu ekonomických aspektov projektu (životaschopnosť projektu, využitie kapacít, a pod.).
2. V rámci projektu žiadateľ opíše celú trasu, t. j. vrátane zvozu a rozvozu cestnou dopravou, ak sa uskutoční.
3. Na každý typ novej linky musí byť vypracovaný samostatný projekt.
4. Prevádzka novej linky dosiahne samostatné financovanie najneskôr do 3 rokov.

2) podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ)

1. Prijemca pomoci musí predložiť životaschopný a dlhodobu rentabilný projekt využitia investície vrátane dôkazu, že by sa investícia bez poskytnutej podpory neuskutočnila.
2. Na každý typ nákupu IPJ musí byť vypracovaný samostatný projekt.
3. Projekt musí mať za cieľ úplne alebo v podstatnej miere presunúť prepravu tovaru z ciest na železničné alebo vodné trasy a musí preukázať, že jeho realizáciou nedôjde k výraznému ovplyvneniu jestvujúcich prepráv v kontinentálnej kombinovanej doprave.
4. V rámci projektu žiadateľ opíše spôsob, ako plánuje použiť zakúpené IPJ vrátane zvozu a rozvozu cestnou dopravou, ak sa uskutoční. Trasy liniek nesprevádzanej kombinovanej dopravy, na ktorých sa železničný vozeň, riečne plavidlo alebo výmenná nadstavba budú používať, musia začínať alebo končiť na území SR. Cestné nákladné súpravy pre kontajnery a výmenné nadstavby a manipulovateľné cestné návesy sa budú používať v čo najkratšom úseku na zvoz alebo rozvoz do najbližšieho terminálu intermodálnej dopravy alebo na miesto nakládky a vykládky.
5. Na tranzitné prepravy sa táto pomoc neposkytuje.
6. Železničné vozne a riečne plavidlá budú využívané v kombinovanej doprave najmenej 10 rokov. Cestné návesy, nosiče kontajnerov a výmenných nadstavieb a výmenné nadstavby sa budú využívať výlučne v systémoch kombinovanej dopravy v SR najmenej 5 rokov. Žiadateľ o pomoc musí mať IPJ, na ktorých nákup mu bola poskytnutá pomoc, vo svojom vlastníctve počas celej tejto doby. IPJ, na ktoré bola poskytnutá pomoc nesmú byť počas celej tejto doby zaťažené záložným právom v prospech iných subjektov.
7. V prípade plánovaného prenájmu IPJ počas tejto doby musí príjemca pomoci toto uviesť v žiadosti o poskytnutie pomoci. Príjmy z plánovaného prenájmu musia byť zohľadnené vo finančnej analýze projektu.

L. STIMULAČNÝ ÚČINOK

1. Táto schéma sa uplatňuje iba na pomoc, ktorá má stimulačný účinok.
2. Pomoc sa pokladá za pomoc, ktorá má stimulačný účinok, ak príjemca pomoci podal písomnú žiadosť o pomoc pred začatím práce na projekte alebo činnosti⁵. Žiadosť o pomoc musí obsahovať aspoň tieto informácie:
 - a) názov a veľkosť podniku;
 - b) opis projektu vrátane dátumu jeho začatia a ukončenia;
 - c) miesto projektu;
 - d) zoznam výdavkov na projekt;
 - e) typ pomoci (dotácia) a výšku verejných financií potrebných na projekt.
3. Pomoc má stimulačný účinok, ak príjemca pomoci začne činnosti na oprávnenom projekte, ktorý by bez poskytnutia pomoci nevykonával vôbec alebo iba v obmedzenom rozsahu alebo iným spôsobom, takže by bez poskytnutia pomoci nebol dosiahnutý sledovaný cieľ spoločného záujmu.

M. KRITÉRIUM NEVYHNUTNOSTI

1. Prijemca pomoci na preukázanie, že pomoc je potrebná na zabezpečenie realizácie projektu, predloží finančnú analýzu v prípade poskytnutia pomoci a finančnú analýzu v prípade bez poskytnutia pomoci.

⁵ Pod pojmom začatie prác sa rozumie buď začiatok stavebných prác týkajúcich sa investície, alebo prvý právny záväzok objednať zariadenie alebo akýkoľvek iný záväzok, na základe ktorého je investícia nezvratná, podľa toho čo nastane skôr. Nákup pozemku a prípravné práce, ako je získanie povolení a vypracovanie štúdií uskutočniteľnosti sa nepokladá za začatie prác.

N. KUMULÁCIA POMOCI

1. Kumulácia štátnej pomoci je vždy viazaná na konkrétny oprávnený projekt.
2. Štátna pomoc poskytnutá podľa tejto schémy sa môže kumulovať s minimálnou pomocou poskytnutou v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 360/2012⁶ až do výšky stropu stanoveného v uvedenom nariadení pri zachovaní príslušnej intenzity pomoci stanovenej v článku J. tejto schémy. Štátna pomoc poskytnutá podľa tejto schémy môže byť kumulovaná s minimálnou pomocou poskytnutou v súlade s inými predpismi o minimálnej pomoci až do výšky príslušnej intenzity pomoci stanovenej v článku J. tejto schémy, pričom nemôže dôjsť k financovaniu tých istých výdavkov v rámci tejto schémy z viacerých verejných zdrojov.
3. Žiadateľ môže v rámci tejto schémy predložiť viac projektov.

O. MECHANIZMUS POSKYTOVANIA POMOCI

1. Na poskytnutie pomoci podľa tejto schémy nie je právny nárok.
2. Žiadateľ musí o pomoc požiadať písomne.
3. Žiadosť o poskytnutie pomoci musí obsahovať:
 - a) názov alebo obchodné meno žiadateľa, sídlo, miesto podnikania, meno a priezvisko štatutárneho orgánu alebo mená a priezviská členov štatutárneho orgánu,
 - b) meno, priezvisko a kontaktné údaje osoby zodpovednej za projekt,
 - c) údaje uvedené v článku K. tejto schémy
 - d) údaje podľa osobitných predpisov
 - i) § 22 ods. 11 zákona o doprave na dráhach alebo
 - ii) § 21c ods. 3 zákona o vnútrozemskej plavbe
4. Prílohou k žiadosti o pomoc je :
 - a) vypracovaný projekt,
 - b) doklad preukazujúci, že žiadateľ má zabezpečené spolufinancovanie podľa § 22 ods. 8 a 9 zákona o doprave na dráhach, alebo § 21 c ods. 2 a 5 podľa zákona o vnútrozemskej plavbe
 - c) potvrdenie príslušného konkurzného súdu, že nie je voči nemu vedené konkurzné konanie, nie je v konkurze, reštrukturalizácii a nebol proti nemu zamietnutý návrh na vyhlásenie konkurzu pre nedostatok majetku nie staršie ako 3 mesiace,
 - d) potvrdenie príslušného súdu, že nemá právoplatne uložený trest zákazu prijímať dotácie, subvencie alebo pomoc a podporu poskytovanú z fondov Európskej únie
 - e) čestné vyhlásenie, že na jeho majetok nie je začaté a nevedie sa exekučné konanie,
 - f) potvrdenie inšpektorátu práce, že žiadateľ neporušil zákaz nelegálneho zamestnávania nie staršie ako 3 mesiace,
 - g) čestné vyhlásenie žiadateľa, že nie je podnikom v ťažkostiach,
 - h) čestné vyhlásenie žiadateľa, že nie je podnik, voči ktorému sa nárokuje vrátenie štátnej pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Komisie, v ktorom bola táto štátna pomoc označená za neoprávnenú a nezlučiteľnú s vnútorným trhom,
 - i) potvrdenie, že má usporiadané finančné vzťahy so štátnym rozpočtom za predchádzajúci rozpočtový rok, nemá nedoplatky na daniach, s výnimkou daní, ktorých správcom je obec, nemá nedoplatky na poistnom na verejné zdravotné poistenie, nemá nedoplatky na poistnom na sociálne poistenie a/alebo na príspevkoch na starobné dôchodkové sporenie
 - j) čestné prehlásenie, že je zapísaný v registri partnerov verejného sektora

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 360/2012 z 25. apríla 2012 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc de minimis v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 114, 26.4.2012, s. 8).

- k) čestné vyhlásenie žiadateľa, že súhlasí so spracovaním osobných údajov podľa osobitného predpisu⁷⁾ na účely poskytnutia pomoci.

5. Projekt obsahuje najmä:

1) podpora nových liniek v systéme nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava

- a) názov projektu,
- b) účel projektu a skutočnosti odôvodňujúce jeho realizáciu,
- c) časový harmonogram projektu,
- d) popis dopravnej alebo logistickej trasy,
- e) popis očakávaných výsledkov projektu a merania úspešnosti projektu,
- f) údaje o spolufinancovaní projektu v eurách,
- g) podrobný rozpočet predpokladaných príjmov a výdavkov u Fyzických osôb a výnosov a nákladov u Právnických osôb súvisiacich s realizáciou projektu v eurách,
- h) výšku požadovanej pomoci v eurách,
- i) podpis štatutárneho zástupcu žiadateľa.

2) podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ)

- a) názov projektu,
- b) počet nakupovaných IPJ a počet prepráv realizovaných podporenými IPJ. V prípade schválenia žiadosti budú tieto indikátory uvedené v zmluve o poskytnutí pomoci a budú záväzné pre prijímateľa pomoci.
- c) údaje o spolufinancovaní projektu v eurách,
- d) kalkuláciu výhodnosti nákupu (cenové porovnanie konkurenčných výrobkov)
- e) výšku požadovanej pomoci v eurách,
- f) podpis štatutárneho zástupcu žiadateľa.

6. Prílohy a dokumenty v súvislosti s predkladaním žiadosti o pomoc budú uverejnené na webovom sídle poskytovateľa pomoci.

7. Žiadosti musia byť predložené pre každý projekt osobitne. K žiadosti musí byť priložený jeden podpísaný originál a dve kópie projektu. Projekt musí obsahovať úplné údaje, vrátane navrhovaného rozpočtu.

8. Všetky strany projektu musia byť očíslované, aby sa minimalizovali riziká pri práci s ním. Žiadateľ zodpovedá za to, že originál a kópie sú identické a úplné.

9. Hodnotenie projektov a ich výber na poskytnutie pomoci, rozhodnutie o priznaní pomoci je v pôsobnosti hodnotiacej komisie. Pri posudzovaní projektov a ich výbere sa hodnotiaca komisia riadi kritériami uvedenými v tejto schéme.

10. Hodnotiacu komisiu zriaďuje svojim rozhodnutím minister dopravy a výstavby SR. Podrobnejšie vymedzenie právomoci a zodpovednosti hodnotiacej komisie upravuje štatút hodnotiacej komisie.

11. V prípade, že požadovanú výšku dotácií na základe všetkých žiadostí, ktoré spĺňajú podmienky tejto schémy možno uspokojiť v rámci rozpočtu na príslušný rok, hodnotiaca komisia rozhodne o poskytnutí pomoci pre jednotlivé projekty. V prípade, že požadovaná výška dotácií na základe všetkých žiadostí, ktoré spĺňajú podmienky tejto schémy prevyšuje definovaný rozpočet, hodnotiaca komisia použije pre výber projektov, v rámci rozpočtu na príslušný rok tie, ktoré dosiahnu najvyššie celkové hodnotenie podľa nasledovných zadávacích kritérií.

Hodnotiace kritéria :

⁷⁾ Zákon č. 18/2018 Z. z. o ochrane osobných údajov v znení neskorších predpisov.

1) podpora nových liniek v systéme nesprevádzaná kontinentálna kombinovaná doprava

Každý posudzovaný projekt môže dosiahnuť maximálny počet 100 bodov, s nasledovným rozdelením váhy kritérií:

1.1 Množstvo tovaru presunutého z cesty: 0 až 40 bodov

Hodnotiacim kritériom je objem tovaru, ktorý sa v súčasnosti prepravuje po ceste, alebo u novovznikajúcich tovarových tokov sa uvažuje s prepravou po ceste a presunie sa z cestnej dopravy na železničnú alebo vodnú dopravu. Presunutie jedného kamióna z cesty predstavuje 2 jednotky TEU.

1.2 Dôveryhodnosť a životaschopnosť projektu: 0 až 30 bodov

Hodnotí sa obchodný plán obsahujúci údaje s jednotlivými ročnými rozpočtami pokrývajúcimi obdobie dotácie plus minimálne jeden rok. Zohľadňuje sa aj zhrnutie výsledkov prieskumu trhu, ktorý zahŕňa napríklad predbežné zmluvy (vyjadrenie predbežného záujmu) s potenciálnymi zákazníkmi. Do úvahy sa berú aj skúsenosti a predchádzajúce operácie žiadateľa v danej oblasti.

1.3 Dĺžka trasy linky po území SR 0 až 15 bodov

Čím dlhší úsek prepravy tovaru sa presunie z cesty na železnicu alebo vodu, tým viac sa zníži prehustenie cestnej siete, zníži zaťaženie cestnej infraštruktúry a environmentálne zaťaženie životného prostredia.

1.4 Environmentálne prínosy: 0 až 15 bodov

Kvantifikácia environmentálnych prínosov sa stanoví podľa metodiky výpočtu, ktorá je uvedená v prílohe 2 tejto schémy.

Okrem toho budú preskúmané nasledujúce podmienky:

1.5 Odôvodnenosť finančnej požiadavky: Áno / Nie

Žiadosť musí dosiahnuť celkový počet aspoň 55 bodov a súčasne musí dosiahnuť prah 25 bodov pre kritérium 1.1, 20 bodov pre kritérium 1.2, 5 bodov pre každé z kritérií 1.3 a 1.4, ako aj "Áno" pre 1.5, aby mal nárok na pomoc.

Pre stanovenie bodovej hodnoty kritérií 1.1, 1.3 a 1.4 sa použije pomer hodnoteného variantu (čitateľ) a najvýhodnejšieho variantu zo všetkých hodnotených variantov (menovateľ) a prenásobí sa počtom bodovej hodnoty príslušného kritéria, tzn. napr. projekt, ktorý ponúkne najväčší presun tovaru z ciest, získa 40 bodov.

Bodovú hodnotu kritéria 1.2 stanoví hodnotiaca komisia na základe vyhodnotenia predložených informácií o projekte.

2) podpora nákupu intermodálnych prepravných jednotiek (IPJ)

Každý posudzovaný projekt môže dosiahnuť maximálny počet 100 bodov, s nasledovným rozdelením váhy kritérií:

1.1 Počet realizovaných prepráv: 0 až 60 bodov

Hodnotiacim kritériom je očakávaný počet prepráv realizovaných podporenými IPJ v sledovanom období. Ukazovateľom je počet dní v roku, v ktorých sú IPJ využité v prepravnom reťazci kombinovanej dopravy. Čím je počet takýchto dní väčší, tým je merania úspešnosti projektu vyššia.

1.2 Dôveryhodnosť a životaschopnosť projektu: 0 až 40 bodov

Hodnotí sa obchodný plán obsahujúci údaje s jednotlivými ročnými rozpočtami pokrývajúcimi obdobie dotácie plus minimálne jeden rok. Zohľadňuje sa aj zhrnutie

výsledkov prieskumu trhu, ktorý zahŕňa napríklad predbežné zmluvy (vyjadrenie predbežného záujmu) s potenciálnymi zákazníkmi. Do úvahy sa berú aj skúsenosti a predchádzajúce operácie žiadateľa v danej oblasti.

Okrem toho budú preskúmané nasledujúce podmienky:

1.3 Odôvodnenosť finančnej požiadavky:

Áno / Nie

Žiadosť musí dosiahnuť celkový počet aspoň 60 bodov a súčasne musí dosiahnuť prah 40 bodov pre kritérium 1.1, 20 bodov pre kritérium 1.2, ako aj "Áno" pre 1.3, aby mal nárok na pomoc.

V prípade priznania pomoci uzatvorí poskytovateľ pomoci so žiadateľom zmluvu o poskytnutí pomoci. Podklady na uzatvorenie zmluvy o poskytnutí pomoci pripraví poskytovateľ pomoci do 30 dní od rozhodnutia o poskytnutí pomoci. Závazky vyplývajúce zo zmluvy o poskytnutí pomoci nadobudnú platnosť dňom jej podpísania a účinnosť zverejnením zmluvy o poskytnutí pomoci v centrálnom registri zmlúv.

Dňom nadobudnutia účinnosti zmluvy o poskytnutí pomoci vzniká žiadateľovi právny nárok na poskytnutie pomoci, t.j. pomoc sa považuje za poskytnutú.

Pomoc môže žiadateľ použiť len na ten účel, na ktorý bola schválená.

P. ZAMIETNUTIE A ZNÍŽENIE POMOCI

1. Poskytovateľ pomoci môže zamietnuť žiadosť o poskytnutie pomoci:
 - a) ak nie sú splnené všetky podmienky uvedené v tejto schéme,
 - b) ak žiadateľ žiada o pomoc na zavedenie novej linky na rovnakej trase, ktorá už existuje a poskytuje pravidelné služby.
2. Zamietnutie žiadosti o poskytnutie pomoci sa robí písomne s oznámením dôvodov, na základe ktorých bola žiadosť zamietnutá.
3. Ak sa znižujú rozpočtové prostriedky vyčlenené na túto schému pomoci alebo už nie sú poskytované, poskytovateľ pomoci si vyhradzuje právo na zníženie výšky pomoci. Zníženie sa uplatní u všetkých žiadateľoch o pomoc rovnako. Podrobnejšie ustanovenia o tomto budú súčasťou zmlúv o poskytnutí pomoci.

Q. ROZPOČET

Predpokladaný objem finančných prostriedkov v rámci tejto schémy na príslušný rok platnosti schémy je 5 000 000,- EUR.

R. TRANSPARENTNOSŤ A MONITOROVANIE

1. Transparentnosť schémy a zabezpečenie uverejnenia všetkých schválených opatrení pomoci zabezpečuje poskytovateľ pomoci v súlade so všeobecne záväznými predpismi upravujúcimi poskytovanie dotácií. Poskytovateľ pomoci po nadobudnutí účinnosti schémy pomoci resp. dodatku k schéme zabezpečí zverejnenie schémy pomoci resp. schémy v znení dodatku na svojom webovom sídle v trvaní minimálne počas obdobia účinnosti schémy, resp. schémy v znení dodatku.
2. Poskytovateľ pomoci kontroluje dodržiavanie všetkých podmienok stanovených v tejto schéme.
3. Poskytovateľ pomoci vedie centrálnu evidenciu pomoci, ktorá obsahuje úplné informácie o každej pomoci poskytnutej v rámci tejto schémy, zároveň uchováva doklady a záznamy týkajúce sa každej individuálnej pomoci poskytnutej podľa tejto schémy. Záznamy o individuálnej pomoci sa uchovávajú 10 rokov odo dňa, kedy bola

pomoc poskytnutá. Záznamy o schéme pomoci sa uchovávajú 10 rokov odo dňa, kedy bola v rámci tejto schémy poskytnutá pomoc.

4. Poskytovateľ pomoci je podľa § 16 ods. 4 zákona o štátnej pomoci povinný do konca februára kalendárneho roka poskytnúť Protimonopolnému úradu Slovenskej republiky súhrnnú správu o ním poskytnutej štátnej pomoci za predchádzajúci kalendárny rok.
5. Poskytovateľ pomoci zaznamenáva do centrálného registra podľa § 12 ods. 1 zákona o štátnej pomoci údaje o poskytnutej pomoci a údaje o príjemcovi pomoci prostredníctvom elektronického formulára v rozsahu a štruktúre podľa osobitného predpisu pre štátnu pomoc⁸. Tieto údaje je poskytovateľ štátnej pomoci povinný do centrálného registra zaznamenať do šiestich mesiacov odo dňa poskytnutia štátnej pomoci.
6. Poskytovateľ pomoci kontroluje dodržiavanie všetkých podmienok poskytnutia pomoci a dodržiavanie stropu maximálnej výšky a intenzity pomoci podľa čl. J. tejto schémy a pravidiel kumulácie podľa čl. N. tejto schémy.

S. KONTROLA A AUDIT

1. Na vykonávanie kontroly sa vzťahuje zákon o finančnej kontrole a audite a zákon o štátnej pomoci.
2. Poskytovateľ pomoci kontroluje podľa zákona o finančnej kontrole a audite a zákona o štátnej pomoci dodržiavanie podmienok, za ktorých sa pomoc poskytuje.
3. Pri kontrole poskytnutej štátnej pomoci je príjemca pomoci povinný podľa § 14 ods. 1 zákona o štátnej pomoci
 - a) preukázať poskytovateľovi pomoci použitie prostriedkov štátnej pomoci a oprávnenosť vynaložených nákladov,
 - b) umožniť poskytovateľovi pomoci vykonanie kontroly
 1. použitia prostriedkov štátnej pomoci,
 2. oprávnenosti vynaložených nákladov,
 3. dodržania podmienok poskytnutia štátnej pomoci.
4. Subjektmi zapojenými do finančnej kontroly sú:
 - Útvary kontroly ministerstva;
 - Ministerstvo financií SR;
 - Úrad vládneho auditu;
 - Najvyšší kontrolný úrad SR (NKÚ SR);
 - kontrolné orgány EÚ.
5. Príjemca pomoci vytvorí zamestnancom kontrolného orgánu vykonávajúcim kontrolu primerané podmienky na riadne a včasné vykonanie kontroly a poskytne im potrebnú súčinnosť a všetky vyžiadané informácie a listiny týkajúce sa najmä realizácie pomoci.

T. PLATNOSŤ A ÚČINNOSŤ SCHÉMY

1. Schéma nadobúda platnosť a účinnosť dňom jej uverejnenia v Obchodnom vestníku, po jej schválení Európskou komisiou.
2. Zmeny v schéme je možné vykonať formou písomných dodatkov k schéme, za predpokladu ich schválenia Európskou komisiou okrem zmien formálneho a administratívneho charakteru, pričom každý dodatok nadobúda platnosť a účinnosť dňom uverejnenia schémy v znení dodatku v Obchodnom vestníku.

⁸ Príloha III nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy v platnom znení.

3. Dodatky k schémam, ktoré sa neoznamujú Európskej komisii, nadobúdajú platnosť a účinnosť dňom zverejnenia schémy v znení dodatku v Obchodnom vestníku.
4. Poskytovateľ pomoci po nadobudnutí platnosti a účinnosti schémy pomoci, resp. schémy v znení dodatku, zabezpečí do 10 pracovných dní zverejnenie schémy pomoci, resp. schémy v znení dodatku na webovom sídle www.mindop.sk v trvaní minimálne počas obdobia účinnosti schémy.
5. Zmeny v európskej legislatíve podľa článku B. tejto schémy alebo v akejkoľvek, s ňou súvisiacej legislatíve týkajúce sa ustanovení tejto schémy musia byť premietnuté do schémy v priebehu šiestich mesiacov od nadobudnutia ich platnosti a účinnosti.

U. TRVANIE SCHÉMY

Platnosť a účinnosť schémy končí 31.12.2027.

V. ZRUŠOVACIE USTANOVENIA

Dňom nadobudnutia platnosti a účinnosti tejto schémy sa zrušuje „Schéma pomoci pre kombinovanú dopravu“ s evidenčným číslom N 226/2006, schválená rozhodnutím Komisie č. K(2006) 4359 Konečné znenie zo dňa 12.10.2006.

X. PRÍLOHY

Neoddeliteľnou súčasťou schémy sú nasledujúce prílohy:

1. Príloha I. k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014
2. Environmentálne prínosy

PRÍLOHA I

Vymedzenie pojmov týkajúcich sa MSP

Článok 1

Podnik

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

Článok 2

Počet pracovníkov a finančné limity určujúce kategórie podnikov

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

Článok 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Za „príbuzný trh“ sa považuje trh pre výrobok alebo službu, ktorý sa nachádza bezprostredne vo vyššej alebo nižšej pozícii vo vzťahu k relevantnému trhu.

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

5. Podniky môžu poskytnúť vyhlásenie o postavení ako samostatný podnik, partnerský podnik alebo prepojený podnik vrátane údajov týkajúcich sa limitov stanovených v článku 2. Vyhlásenie sa môže poskytnúť aj vtedy, keď je imanie rozptýlené tak, že nie je možné presne určiť, kto je jeho držiteľom; v takomto prípade podnik môže poskytnúť vyhlásenie v dobrej viere, že môže odôvodnene predpokladať, že jeden podnik v ňom nevlastní alebo spoločne navzájom prepojené podniky v ňom nevlastnia 25 % alebo viac. Takéto vyhlásenia sa poskytnú bez toho, aby boli dotknuté kontroly alebo vyšetrovania stanovené podľa vnútroštátnych pravidiel alebo pravidiel Únie.

Článok 4

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

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

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

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

Článok 5

Počet pracovníkov

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

- a) zamestnanci;
- b) osoby pracujúce pre podnik v podriadenom postavení, ktoré sa podľa vnútroštátnych právnych predpisov považujú za zamestnancov;
- c) vlastníci-manažéri;
- d) partneri vykonávajúci pravidelnú činnosť v podniku, ktorí majú finančný prospech z podniku.

Učni alebo študenti, ktorí sa zúčastňujú na odbornom vzdelávaní na základe učňovskej zmluvy alebo zmluvy o odbornom výcviku, sa nepovažujú za pracovníkov. Doba trvania materskej alebo rodičovskej dovolenky sa nezapočítava.

Článok 6

Vyhotovenie údajov o podniku

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

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

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

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

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

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

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

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1598354963287&uri=CELEX:32014R0651>

Environmentálne prínosy

Environmentálnym prínosom je presun prepravovaného tovaru po ceste mimo husto obývané oblasti a/alebo prírodné rezervácie, presunutie určitého množstva tovaru z cestných komunikácií na železnice alebo vodnú dopravu, čo vedie k znižovaniu miery zaťaženia životného prostredia a k zvyšovaniu bezpečnosti dopravy. Presunom tovaru na environmentálne priaznivejšie druhy dopravy dochádza k znižovaniu externých nákladov. Ich výška sa stanoví na základe metodiky EK pre projekty bývalého programu Marco Polo II a bude slúžiť ako jedno zo špecifických výberových kritérií podľa čl. O tejto schémy. Environmentálne prínosy sa vzťahujú a vypočítavajú len na úseky liniek vedené na území Slovenskej republiky.

Tabuľka externých nákladov na základné druhy dopravy

Druh dopravy	Špecifické externé náklady (€/vzkm)
Cestná	0,70
Železničná	0,30
Vnútrozemská vodná ⁹	0,20
Námorná príbrežná ¹⁰	0,18

<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/motorways-sea-one-stop-help-desk/mos-financial-support/marco-polo>

⁹ Hodnoty externých nákladov znamenajú palivo priemernej kvality a emisie s priemerného výkonu motora. Avšak pri hodnotení bude brať ako pozitívny prvok použitie paliva vyššej kvality, ktoré neobsahuje viac ako 0,0345 % síry. Súčasná výzva používa takéto environmentálne priaznivé palivá len dobrovoľne. Ako pozitívny prvok sa bude brať či sú použité zariadenia na redukciu emisií NOx a pevných častíc.

¹⁰ Hodnoty externých nákladov znamenajú palivo priemernej kvality a emisie s priemerného výkonu motora. Avšak pri hodnotení bude brať ako pozitívny prvok použitie paliva vyššej kvality, ktoré neobsahuje viac ako 1,5 % síry. Súčasná výzva používa takéto environmentálne priaznivé palivá len dobrovoľne. Ako pozitívny prvok sa bude brať či sú použité zariadenia na redukciu emisií NOx a pevných častíc.