

Schéma štátnej pomoci
na obstaranie nových železničných nákladných vozňov
z Programu Slovensko

Program Slovensko 2021 – 2027

Priorita: 3P1 Doprava

Špecifický cieľ: *RSO3.1 Rozvoj inteligentnej, bezpečnej, udržateľnej a intermodálnej TEN-T odolnej proti zmene klímy*
RSO3.2 Rozvoj a posilňovanie udržateľnej, inteligentnej a intermodálnej vnútroštátnej, regionálnej a miestnej mobility

Obsah

A. PREAMBULA.....	3
B. PRÁVNÝ ZÁKLAD	4
C. ÚČEL POMOCI.....	6
D. VYMEDZENIE POJMOV	6
E. POSKYTOVATEĽ POMOCI.....	7
G. OPRÁVNENÉ PROJEKTY	8
H. OPRÁVNENÉ VÝDAVKY	8
I. FORMA POMOCI	9
J. VÝŠKA A INTENZITA POMOCI	9
K. PODMIENKY POSKYTNUTIA POMOCI	9
L. STIMULAČNÝ ÚČINOK	9
M. KRITÉRIUM NEVYHNUTNOSTI	10
N. KUMULÁCIA POMOCI	10
O. MECHANIZMUS POSKYTOVANIA POMOCI	10
P. ZAMIETNUTIE A ZNÍŽENIE POMOCI	11
Q. ROZPOČET	11
R. TRANSPARENTNOSŤ A MONITOROVANIE	11
S. KONTROLA A AUDIT	12
T. PLATNOSŤ A ÚČINNOSŤ SCHÉMY	13
U. PRÍLOHY	13

A. PREAMBULA

1. Vytvorenie spoločného dopravného trhu je dlhodobým cieľom Európskej únie (EÚ), v ktorom železničná nákladná doprava zastáva strategické postavenie. Udržateľné odvetvie dopravy je kľúčom k zabezpečeniu prepojenosti v celej Európe, k podpore hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v súlade s článkami 170 a 174 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZofEÚ) a k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti klímy.
2. Politické priority EÚ v kontexte Európskej zelenej dohody¹ a Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti², zdôrazňujú význam prechodu na druhy dopravy, ktoré znečisťujú životné prostredie menej ako cestná doprava, so zámerom splniť si cieľ zníženia emisií do roku 2050.
3. Cieľom Európskej zelenej dohody je transformovať EÚ na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje, v rámci ktorej budú do roku 2050 čisté emisie skleníkových plynov na nule.³
4. Pomoc, ktorá prispieva k rozvoju odvetvia pozemnej dopravy⁴ smerom k udržateľnej pozemnej doprave a k dobudovaniu integrovaného trhu EÚ, na ktorom sú zabezpečené neprerušené dopravné toky tovaru a cestujúcich medzi vnútroštátnymi sieťami a viacerými druhmi dopravy, napĺňa potreby koordinácie dopravy.⁵
5. Železničná doprava má vzhľadom na svoju hodnotu ako najudržateľnejší motorizovaný druh dopravy, ktorý je najšetrnejší k životnému prostrediu, zásadný význam pre dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody.⁶
6. Európska komisia uznáva, že investície do dopravnej infraštruktúry v celej EÚ sú kľúčom k zabezpečeniu prepojenosti, udržateľného fungovania hospodárstva a súdržnosti medzi členskými štátmi.⁷ Z investícií sa musí zároveň financovať modernizácia⁸ vozových parkov a flotíl vo všetkých druhoch dopravy. Je to potrebné na to, aby sa zabezpečilo využívanie technologických možností s nízkymi a nulovými emisiami, a to aj prostredníctvom dodatočného vybavenia a vhodných systémov obnovy vo všetkých druhoch dopravy.⁹
7. Významnú úlohu v tomto smere zohrávajú najnovšie technologické normy z hľadiska environmentálnych, energetických, údržbových, ekonomických a bezpečnostných parametrov.¹⁰
8. Park železničných koľajových vozidiel vo všeobecnosti v Európskej únii dosahuje svoju očakávanú životnosť alebo ju už presiahol a takmer všetci účastníci na tomto trhu majú ťažkosti s obnovou alebo so zväčšovaním svojich parkov železničných koľajových vozidiel v dôsledku vysokých investičných nákladov na nákup železničných koľajových vozidiel.

¹ Európska zelená dohoda vyzýva na to, aby sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, presunula na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Pozri bod 2.1.5 ods. druhý Oznámenia Komisie „Európska zelená dohoda“, COM (2019) 640 final z 11.12.2019.

² COM(2020) 789 final, 9.12.2020

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

⁴ Podľa čl. 100 ZofEÚ Hlava VI „Doprava“ sa v zásade vzťahuje len na železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Tieto tri druhy dopravy sa vo všeobecnosti označujú ako „pozemná doprava“, na rozdiel od námornej a leteckej.

⁵ Bod 66 Prílohy k Oznámeniu Komisie Schválenie obsahu návrhu Oznámenia Komisie Usmernenia o štátnej pomoci v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy zo dňa 18.06.2024 (C(2024) 3948 final).

⁶ Pozri bod 21 Prílohy k Oznámeniu Komisie Schválenie obsahu návrhu Oznámenia Komisie Usmernenia o štátnej pomoci v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy zo dňa 18.06.2024 (C(2024) 3948 final).

⁷ Bod 79 Oznámenia Komisie „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“, COM (2020) 789 final z 09.12.2020

⁸ Modernizáciou sa vo všeobecnosti zvyšuje úroveň bezpečnosti, ochrany, spoľahlivosti a kvality v udržateľnej pozemnej doprave. Podporuje sa ňou konkurencieschopnosť udržateľnej pozemnej dopravy.

⁹ Bod 81 Oznámenia Komisie „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“, COM (2020) 789 final z 09.12.2020

¹⁰ Napríklad nariadenie železničné koľajové vozidlá – hluk; nariadenie TSI subsystém železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne; smernica o interoperabilite železničného systému v EÚ.

9. Možnosti rozvoja súčasného trhu v železničnej nákladnej doprave v SR sú fundamentálne limitované zastaralými železničnými koľajovými vozidlami, ktorých životnosť sa blíži ku koncu a je s nimi spojená nákladná údržba. Tieto vozidlá nie sú v súlade s aktuálnymi najnovšími technickými špecifikáciami interoperability (TSI),¹¹ ani štandardmi na znižovanie hluku a nie sú schopné zabezpečiť efektívne, udržateľné a konkurencieschopné služby železničnej nákladnej dopravy.
10. Uvedené nedostatky ohrozujú udržanie/zachovanie podielu železničnej nákladnej dopravy na trhu v SR a brzdia ďalší rozvoj železničnej nákladnej dopravy v SR.
11. Obstaranie nových železničných nákladných vozňov v súlade s najnovšími technologickými normami však predstavuje vysokú finančnú náročnosť, ktorú súkromný sektor nie je schopný v potrebnom rozsahu pri aktuálnych trhových podmienkach realizovať.
12. Predmetom schémy štátnej pomoci je poskytnutie finančných prostriedkov na obstaranie nových železničných nákladných vozňov, ktoré z technologického hľadiska spĺňajú podmienky a požiadavky najnovších technologických noriem.
13. Obstaranie nových železničných nákladných vozňov bude mať za následok značné prínosy týkajúce sa predovšetkým zníženia emisií CO₂ a spotreby energie v porovnaní s cestnou dopravou. Zároveň sa v dôsledku moderného vozového parku, ktorý je v súlade s najnovšími TSI, dosiahne vyššia bezpečnosť, zvýši sa kapacita a efektívnosť železničnej nákladnej dopravy a zlepši sa konkurencieschopnosť v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy následkom vyššej trhovej flexibility.
14. Konečným cieľom je zachovať, resp. ďalej rozvíjať železničnú nákladnú dopravu v SR ako udržateľnejšie dopravné riešenie, a tak prispieť k vytvoreniu efektívneho a trvalo udržateľného dopravného systému.

B. PRÁVNÝ ZÁKLAD

Právnym základom pre poskytovanie pomoci sú najmä nasledujúce právne normy:

- Zmluva o fungovaní Európskej únie (čl. 107 a čl. 108),
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060 z 24. júna 2021, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde plus, Kohéznom fonde, Fonde na spravodlivú transformáciu a Európskom námornom, rybolovnom a akvakultúrnom fonde a rozpočtové pravidlá pre uvedené fondy, ako aj pre Fond pre azyl, migráciu a integráciu, Fond pre vnútornú bezpečnosť a Nástroj finančnej podpory na riadenie hraníc a vízovú politiku,
- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ, Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014,
- Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/774 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1304/2014, pokiaľ ide o uplatňovanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“ na existujúce nákladné vozne; Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 89 – 102,

¹¹ Nariadenie komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES.

Nariadenie komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ.

Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/774 zo 16. mája 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1304/2014, pokiaľ ide o uplatňovanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“ na existujúce nákladné vozne, „Článok 5a Od 8. decembra 2024 sa nákladné vozne patriace do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 321/2013, na ktoré sa nevzťahuje bod 7.2.2.2 prílohy k tomuto nariadeniu, neprevádzkujú na tichších tratiach.

- Nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES; Ú. v. EÚ L 104, 12.4.2013, s. 1,
- Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013
- Oznámenie Komisie: Schválenie obsahu návrhu Oznámenia Komisie Usmernenia o štátnej pomoci v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy zo dňa 18.06.2024 (C(2024) 3948 final),
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final, 11.12.2019,
- Oznámenie Komisie „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“, COM (2020) 789 final z 09.12.2020,
- zákon č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o štátnej pomoci“),
- zákon č. 121/2022 Z. z. o príspevkoch z fondov Európskej únie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,

Zoznam osobitných predpisov súvisiacich s poskytovaním štátnej pomoci podľa tejto schémy pomoci:

- 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“),
- zákon č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Zákon č.431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov,
- Zákon č.595/2003 Z. z. o dani z príjmov,
- Zákon č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) v znení neskorších predpisov;
- Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov;
- Zákon č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov;
- Zákon č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov;

Ostatné dokumenty a usmernenia:

- Program Slovensko 2021-2027 (Aktuálna verzia Programu Slovensko 2021 – 2027 je dostupná na webovom sídle: <https://www.eurofondy.gov.sk/>.) – metodické dokumenty
- Príručka k finančnému riadeniu fondov EÚ na programové obdobie 2021 – 2027,
- Stratégia financovania Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Európskeho sociálneho fondu plus, Kohézneho fondu a Fondu na spravodlivú transformáciu,
- Rámec implementácie fondov pre programové obdobie 2021 – 2027.
- Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru

C. ÚČEL POMOCI

Účelom pomoci je:

- a) rozvoj železničnej nákladnej dopravy v SR ako udržateľného dopravného riešenia, a to finančnou podporou obstarania nových železničných nákladných vozňov v súlade so súčasnými najnovšími technologickými normami z hľadiska environmentálnych, energetických, údržbových, ekonomických a bezpečnostných parametrov a
- b) udržanie/zachovanie ako aj zvýšenie podielu železničnej dopravy ako celku na nákladnej doprave v SR, zvýšenie ochrany životného prostredia, ale aj bezpečnosti na železnici a sekundárne aj cestách SR.

D. VYMEDZENIE POJMOV

Jednotlivé pojmy používané v tomto dokumente znamenajú nasledovné :

Železničný nákladný vozeň znamená dráhové vozidlo určené na účely nakládky, prekládky a vykládky tovaru, resp. železničné koľajové vozidlo v zmysle nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES.

Viacúčelový železničný nákladný vozeň znamená železničný nákladný vozeň, ktorý je možné použiť na prepravy viacerých druhov tovarov. Na účely schémy štátnej pomoci sa za viacúčelový železničný nákladný vozeň považujú aj modulárne systémy.

Modulárny systém znamená systém, ktorý pozostáva z dvoch komponentov: (i) Plošinový vozeň umožňujúci železničné prepravy kompatibilný s 2 a viac modulárnymi nadstavbami určenými na prepravu rôznych druhov tovarov; (ii) Modulárna nadstavba kompatibilná s plošinovým vozňom popísaným vyššie, ktorá po pripojení na vozeň môže s vozňom vytvoriť jeden celok.

Nový železničný nákladný vozeň znamená železničný nákladný vozeň, ktorý:

- a) v čase nadobudnutia účinnosti a platnosti zmluvy o nenávratný finančný príspevok ešte nebol využívaný v rámci jeho prevádzky na železničnej infraštruktúre alebo
- b) už bol registrovaný v európskom registri železničných vozidiel a overuje sa jeho vhodnosť pre potreby železničného nákladného dopravcu. Registrácia v európskom registri železničných vozidiel môže byť uskutočnená najskôr v deň, ktorý nasleduje po dni nadobudnutia platnosti a účinnosti tejto schémy štátnej pomoci zverejnením v Obchodnom vestníku SR po jej predchádzajúcom schválení Európskou komisiou ako opatrenie zlučiteľné s čl. 93 a 107 ZofEÚ pričom overovanie vhodnosti pre potreby železničného nákladného dopravcu nesmie presiahnuť 12 po sebe nasledujúcich kalendárnych mesiacov odo dňa jeho registrácie v európskom registri železničných vozidiel.

Podnikom v zmysle čl. 107 ods. 1 ZofEÚ, je 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.

Hospodárskou činnosťou sa rozumie každá činnosť, ktorá spočíva v ponuke tovaru a/alebo služieb na trhu.

Doba udržateľnosti projektu znamená dobu piatich rokov plynúcu od kalendárneho dňa, ktorý

bezprostredne nasleduje po kalendárnom dni, v ktorom došlo k Finančnému ukončeniu Projektu v zmysle zmluvy o poskytnutí nenávratného finančného príspevku.

Investičný výdavok – na účely tejto schémy, pokiaľ sa v texte uvádza pojem „výdavok“, rozumie sa ním aj „náklad“ podľa zákona o účtovníctve, a naopak, pokiaľ takýto výklad zjavne neodporuje zmyslu príslušných ustanovení tejto schémy.

SR znamená Slovenská republika.

E. POSKYTOVATEĽ POMOCI

1. Poskytovateľom pomoci je **Ministerstvo dopravy SR** (ďalej len „poskytovateľ pomoci“):

Ministerstvo dopravy SR

Námestie slobody 6

P.O.BOX 100

810 05 Bratislava

Slovenská republika

Tel: (02) 594 94 511

e-mailová adresa: : intermodal@mindop.sk

Webové sídlo: www.mindop.sk

2. Poskytovateľ pomoci nepoveril iný subjekt vykonávaním tejto schémy pomoci.

F. PRÍJÍMATEĽ POMOCI

1. Prijímateľom pomoci môže byť
 - a) podnik s pobočkou alebo sídlom na Slovensku, alebo ktorý je usadený na Slovensku a podniká v železničnej nákladnej doprave na území Slovenskej republiky v rámci celoštátnej alebo regionálnej dopravy a má platnú licenciu podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov
 - alebo
 - b) podnik s pobočkou alebo sídlom na Slovensku, alebo ktorý je usadený na Slovensku, a ktorý je vlastníkom nákladných vozňov, ktoré poskytuje prostredníctvom zmlúv podnikom podľa písm. a) tohto bodu, ktoré sú prevádzkovateľom železničnej nákladnej dopravy na území SR.
2. Z hľadiska veľkosti podniku v súlade s prílohou I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 ZofEÚ, môže byť prijímateľom pomoci mikro, malý, stredný podnik, ale aj veľký podnik, t. j. podnik, ktorý nespĺňa aspoň jednu z definícií MSP uvedených v prílohe I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014.
3. Prijímateľom pomoci nesmie byť podnik v ťažkostiach podľa prílohy 1. tejto schémy.
4. Prijímateľom pomoci nemôže byť podnik, voči ktorému sa nárokuje vrátenie štátnej pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Európskej komisie, vnútroštátneho orgánu alebo vnútroštátneho súdu, na základe ktorých bola táto štátna pomoc označená za neoprávnenú alebo nezlučiteľnú s vnútorným trhom.
5. Prijímateľ pomoci musí byť zapísaný v registri partnerov verejného sektora¹².
6. Prijímateľ ďalej musí spĺňať podmienky poskytnutia nenávratného finančného príspevku

¹² § 3 ods. 1 zákona č. 315/2016 Z. z. o registri partnerov verejného sektora a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

zverejnené v príslušnej výzve na predkladanie žiadostí o poskytnutie nenávratného finančného príspevku, ktorá nebude v rozpore s ustanoveniami tejto schémy.

G. OPRÁVNENÉ PROJEKTY

1. Oprávnenými projektami podľa tejto schémy štátnej pomoci sú investičné projekty - nákup nových železničných nákladných vozňov, ktoré musia byť zaregistrované v zmysle platnej legislatívy EÚ a SR a ktoré spĺňajú podmienky súčasných najnovších technologických noriem z hľadiska environmentálnych, energetických, údržbových, ekonomických a bezpečnostných parametrov. Bližšia špecifikácia oprávnených projektov bude uvedená v príslušnej výzve na predkladanie žiadostí o poskytnutie nenávratného finančného príspevku (ďalej aj „výzva“).
2. Projekt nesmie viesť k deformácii hospodárskej súťaže na trhu železničnej nákladnej dopravy v rozsahu, aký poškodzuje spoločný záujem.
3. Nové železničné nákladné vozne sa musia využívať na poskytovanie služieb v železničnej nákladnej doprave na železničných tratiach na území SR, na zabezpečenie prepravných úloh ozbrojených síl, pričom za poskytovanie dopravných služieb na železničných tratiach na území SR sa považuje splnenie podmienky, že nakládka alebo vykládka sa realizuje na území SR.
4. Projekt by nemal viesť k významnému poškodeniu ktoréhokoľvek zo šiestich environmentálnych cieľov podľa článku 9 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/2088 (ďalej len „nariadenie o taxonómii“) v spojitosti s článkom 9 ods. 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060 z 24. júna 2021, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde plus, Kohéznom fonde, Fonde na spravodlivú transformáciu a Európskom námornom, rybolovnom a akvakultúrnom fonde a rozpočtové pravidlá pre uvedené fondy, ako aj pre Fond pre azyl, migráciu a integráciu, Fond pre vnútornú bezpečnosť a Nástroj finančnej podpory pre riadenie hraníc a vízovú politiku.

H. OPRÁVNENÉ VÝDAVKY

1. Oprávnenými výdavkami v rámci oprávneného projektu podľa článku G. tejto schémy štátnej pomoci sú investičné výdavky vynaložené na obstaranie dlhodobého hmotného majetku - nových železničných nákladných vozňov pre železničnú nákladnú dopravu.
2. Daň z pridanej hodnoty (DPH) sa nepovažuje za oprávnený výdavok.
3. Výdavky sú považované za oprávnené ak súčasne :
 - a) spĺňajú časovú oprávnenosť v zmysle výzvy
 - b) spĺňajú podmienky hospodárnosti, efektívnosti, účinnosti a účelnosti
 - c) sú primerané, t. j. zodpovedajú obvyklým cenám v danom mieste a čase a zodpovedajú potrebám projektu,
 - d) sú identifikovateľné, overiteľné a v súlade s požiadavkami príslušných právnych predpisov v oblasti účtovníctva a daní,
 - e) zodpovedajú zásadám správneho finančného riadenia
 - f) nie sú duplicitne financované z iných verejných zdrojov.
4. Bližšie podmienky týkajúce sa oprávnenosti a neoprávnenosti výdavkov budú uvedené vo výzve.

I. FORMA POMOCI

Pomoc sa poskytuje formou nenávratného finančného príspevku (ďalej len „NFP“) z Programu Slovensko 2021 – 2027.

J. VÝŠKA A INTENZITA POMOCI

1. Výška pomoci predstavuje celkovú sumu finančných prostriedkov poskytnutých prijímateľovi.
2. Celkový rozpočet schémy je v objeme max. 300 000 000,- EUR.
3. 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. Pri výpočte intenzity pomoci a oprávnených výdavkov sa však neberie do úvahy daň z pridanej hodnoty účtovaná k oprávneným výdavkom, ktorá môže byť podľa uplatniteľných vnútroštátnych daňových právnych predpisov vrátená. Pomoc sa poskytuje maximálne do výšky 50% z celkových oprávnených výdavkov vynaložených na oprávnený projekt, pričom podľa predloženej finančnej analýzy podľa článku M. tejto schémy maximálna intenzita pomoci nesmie presiahnuť „medzeru vo financovaní“.

K. PODMIENKY POSKYTNUTIA POMOCI

1. Podmienky poskytnutia pomoci bude obsahovať príslušná výzva, ktorá bude zverejnená na webovom sídle poskytovateľa, a ktorá musí byť v súlade s touto schémou štátnej pomoci.
2. Pomoc bude poskytnutá len v prípade, že žiadateľ splní všetky podmienky a kritériá tejto schémy štátnej pomoci, príslušnej výzvy, súvisiacich dokumentov a právnych predpisov.

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 prijímateľ pomoci podal písomnú žiadosť o nenávratný finančný príspevok pred začatím práce na oprávnenom projekte. Začatím prác na projekte sa rozumie právny záväzok dodania nových železničných nákladných vozňov.
3. V žiadosti zároveň prijímateľ pomoci potvrdí, že bez poskytnutia pomoci by projekt nerealizoval vôbec alebo iba v obmedzenom rozsahu, takže by bez poskytnutia pomoci nebol dosiahnutý cieľ spoločného záujmu.
4. Žiadosť o pomoc obsahuje aspoň tieto informácie:
 - a) názov a veľkosť podniku;
 - b) opis projektu vrátane dátumu jeho začatia a ukončenia;
 - c) miesto projektu;
 - d) zoznam nákladov projektu;
 - e) typ pomoci (grant, úver, záruka, vratný preddavok, kapitálová injekcia alebo iný typ) a výška verejných financií potrebných na projekt;

M. KRITÉRIUM NEVYHNUTNOSTI

Prijímateľ pomoci na preukázanie, že štátna pomoc je potrebná na zabezpečenie realizácie projektu, predloží prehľad výnosov a nákladov v prípade poskytnutia pomoci a prehľad výnosov a nákladov v prípade bez poskytnutia pomoci.

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 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, pričom nesmie ísť o umelé rozdelenie jedného projektu za účelom obchádzania pravidiel tejto schémy.

O. MECHANIZMUS POSKYTOVANIA POMOCI

1. Poskytovateľ zverejní výzvu na predkladanie žiadostí o NFP, v ktorej uvedie formálne náležitosti výzvy, podmienky poskytnutia pomoci a prílohy výzvy. Výzva (spolu s povinnými prílohami) bude zverejnená na webovom sídle www.portal.itms21.sk a na webovom sídle riadiaceho orgánu Programu Slovensko 2021 – 2027 (www.eurofondy.gov.sk). Súčasťou výzvy je aj táto schéma.
2. Žiadateľ vypracováva žiadosť o NFP v zmysle príslušnej výzvy, ktorej súčasťou sú povinné prílohy na preukázanie splnenia podmienok poskytnutia NFP. Podpísaním žiadosti o NFP žiadateľ akceptuje podmienky výzvy, tejto schémy a súčasne potvrdzuje správnosť údajov.
3. Žiadateľ predkladá žiadosť o NFP poskytovateľovi pomoci riadne a včas určenej vo výzve a v súlade s podmienkami stanovenými v príslušnej výzve a v tejto schéme. Miesto a spôsob podania žiadosti o NFP upravuje výzva.
4. Doručením žiadosti o NFP riadne a včas určenej vo výzve na adresu pre podanie žiadosti o NFP začína konanie o žiadosti. V rámci konania o žiadosti sa vykonáva administratívne overenie, odborné hodnotenie a výber.
5. Poskytovateľ pomoci v rámci konania o žiadosti overuje splnenie podmienok poskytnutia NFP v súlade s výzvou a dokumentmi, na ktoré sa výzva odvoláva, ako aj s touto schémou.
6. K predloženej žiadosti o NFP poskytovateľ pomoci vydáva rozhodnutie o schválení, rozhodnutie o neschválení alebo rozhodnutie o zastavení konania podľa zákona o príspevku z fondov. Proti rozhodnutiu možno podať odvolanie.
7. V prípade, že žiadosť o NFP splní všetky podmienky poskytnutia príspevku určené v príslušnej výzve, v tejto schéme a je dostatok disponibilných zdrojov na danú výzvu, poskytovateľ pomoci vydá rozhodnutie o schválení žiadosti o NFP a zašle ho úspešnému žiadateľovi. S úspešným žiadateľom poskytovateľ pomoci uzatvorí zmluvu o poskytnutí NFP, v ktorej bude dohodnutý spôsob a podmienky jeho poskytnutia.
8. Podľa tejto schémy sa za dátum poskytnutia pomoci považuje dátum nadobudnutia účinnosti zmluvy o poskytnutí NFP, ktorá sa uzatvára medzi poskytovateľom a prijímateľom. Dátumom účinnosti zmluvy je v súlade s § 47a Občianskeho zákonníka kalendárny deň nasledujúci po dni jej zverejnenia poskytovateľom v centrálnom registri zmlúv.
9. Nadobudnutím účinnosti zmluvy o poskytnutí NFP sa pomoc podľa tejto schémy považuje za

poskytnutú a prijímateľovi pomoci vzniká právny nárok na poskytnutie pomoci.

10. Poskytovateľ pomoci si vyhradzuje právo, v prípade porušenia podmienok zmluvy o poskytnutí NFP alebo na základe rozhodnutia prijímateľa v súlade so zmluvou o poskytnutí NFP alebo na základe rozhodnutia príslušného kontrolného orgánu, NFP nevyplatiť, krátiť alebo v prípade už vyplatenej sumy požadovať jeho vrátenie.
11. Podrobnejšie informácie o mechanizme poskytovania pomoci stanovuje príslušná výzva a jej prílohy.
12. Na poskytnutie pomoci nie je právny nárok.
13. Prílohy a dokumenty v súvislosti s predkladaním žiadosti o pomoc budú uverejnené na webovom sídle www.portal.itms21.sk a na webovom sídle riadiaceho orgánu Programu Slovensko 2021 – 2027 (www.eurofondy.gov.sk).
14. Žiadosti musia byť predložené pre každý projekt osobitne v zmysle výzvy.
15. Žiadosti sa predkladajú v slovenskom jazyku. Žiadateľ zodpovedá za to, že originál a kópie sú identické a úplné.
16. Hodnotenie projektov a ich výber na poskytnutie pomoci, rozhodnutie o schválení pomoci sa vykonáva v súlade so zákonom o príspevkoch z fondov EÚ a vyhlásenou výzvou. Hodnotiace kritériá pre výber projektov budú súčasťou zverejnenej výzvy.
17. V rámci hodnotenia bude preferovaná podpora obstarania viacúčelových nákladných vozňov, ktoré sú schopné efektívne prepravovať viacero druhov tovarov.

P. ZAMIETNUTIE POMOCI

1. Poskytovateľ pomoci môže zamietnuť žiadosť o poskytnutie pomoci najmä, ak nie sú splnené všetky podmienky uvedené v tejto schéme alebo vo výzve alebo keď nie je dostatok finančných prostriedkov v rámci schémy alebo zverejnenej výzvy.
2. Poskytovateľ pomoci môže v prípade nedostatku finančných prostriedkov poskytnúť pomoc len v rozsahu dostupných prostriedkov.
3. Zamietnutie žiadosti o poskytnutie pomoci sa robí písomne s oznámením dôvodov, na základe ktorých bola žiadosť zamietnutá.

Q. ROZPOČET

1. Predpokladaný objem finančných prostriedkov v rámci tejto schémy je 300 000 000,- EUR.
2. Konkrétnu výšku finančných prostriedkov alokovaných na príslušnú výzvu zverejní poskytovateľ v príslušnej výzve na webovom sídle www.portal.itms21.sk a na webovom sídle riadiaceho orgánu Programu Slovensko 2021 – 2027 (www.eurofondy.gov.sk).

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 prostriedkov z Programu Slovensko a z prostriedkov štátneho rozpočtu. 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 a v príslušnej výzve.
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 centrálneho registra (IS SEMP) podľa § 12 ods. 1 zákona o štátnej pomoci údaje o poskytnutej pomoci a údaje o prijímateľovi pomoci prostredníctvom elektronického formulára v rozsahu a štruktúre podľa osobitného predpisu pre štátnu pomoc. Tieto údaje je poskytovateľ štátnej pomoci povinný do centrálneho registra zaznamenať do šiestich mesiacov odo dňa poskytnutia štátnej pomoci.
6. Za účelom zabezpečenia povinnosti vyplývajúcich z § 12 ods. 1 zákona o štátnej pomoci zaznamená poskytovateľ pomoci schému do IS SEMP.
7. 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 prijímateľ 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:
 - použitia prostriedkov štátnej pomoci,
 - oprávnenosti vynaložených nákladov,
 - dodržania podmienok poskytnutia štátnej pomoci.
4. Subjektmi zapojenými do finančnej kontroly sú:
 - Ministerstvo financií SR;
 - Úrad vládneho auditu;
 - Najvyšší kontrolný úrad SR (NKÚ SR);
 - kontrolné orgány EÚ.
5. Prijímateľ 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 SR, 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 SR.
3. Dodatky k schéme, ktoré sa neoznamujú Európskej komisii, nadobúdajú platnosť a účinnosť dňom zverejnenia schémy v znení dodatku v Obchodnom vestníku SR.
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. Platnosť a účinnosť schémy končí 31.12.2029.

U. PRÍLOHY

1. Metodický dokument Riadiaceho orgánu pre Program Slovensko 2021 – 2027 č.12 - Metodické usmernenie k posudzovaniu podniku v ťažkostiach:

[Metodické usmernenia - Program Slovensko | Protimonopolný úrad SR](#)