



MINISTERSTVO

DOPRAVY
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Schéma štátnej pomoci
na podporu železničných dopravcov pri
nákladnej preprave jednotlivých vozňových zásielok

Bratislava, júl 2025

OBSAH

A. PREAMBULA	3
B. PRÁVNÝ ZÁKLAD	4
C. ÚČEL POMOCI	5
D. VYMEDZENIE POJMOV	5
E. POSKYTOVATEĽ POMOCI	7
F. PRÍJEMCA POMOCI	7
G. OPRÁVNENÉ PROJEKTY	8
H. OPRÁVNENÉ NÁKLADY	8
I. FORMA POMOCI	9
J. VÝŠKA A INTENZITA POMOCI	9
K. PODMIENKY POSKYTNUTIA POMOCI	9
L. STIMULAČNÝ ÚČINOK	9
M. KRITÉRIUM NEVYHNUTNOSTI	9
N. KUMULÁCIA POMOCI	10
O. MECHANIZMUS POSKYTOVANIA POMOCI	10
P. ZAMIETNUTIE POMOCI	10
Q. ROZPOČET	11
R. TRANSPARENTNOSŤ A MONITOROVANIE	11
S. KONTROLA A AUDIT	11
T. PLATNOSŤ A ÚČINNOSŤ SCHÉMY	12
U. PRÍLOHY	12

A. PREAMBULA

1. Vytvorenie efektívneho a udržateľného spoločného dopravného trhu je dlhodobým cieľom Európskej únie (ďalej ako „EÚ“). Udržateľné odvetvie dopravy je kľúčom k zabezpečeniu prepojenosti naprieč EÚ, k podpore hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v súlade s článkami 170 a 174 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej ako „ZFEÚ“), ako aj k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti klímy.
2. V tomto kontexte železničná nákladná doprava zohráva kľúčovú úlohu, pričom systém „jednotlivých vozňových zásielok“ (ďalej ako „JVZ“) umožňuje pokryť potreby trhu pri preprave menších objemov tovaru do viacerých destinácií. Tento spôsob prepravy vedie k znižovaniu negatívnych externalít a k posilneniu koordinácie dopravy.
3. JVZ sú pre železničných nákladných dopravcov finančne náročné vzhľadom na vysoké náklady spojené s používaním železničnej infraštruktúry, prevádzkovými nákladmi a zároveň aj technologicky náročné. Bez vhodných podporných stimulov je zabezpečenie prepravy JVZ pre železničných nákladných dopravcov pri aktuálnych trhovách podmienkach ekonomicky neudržateľné, čo napokon vedie k presunu nákladnej dopravy na cestné komunikácie. Uvedené ohrozuje udržanie/zachovanie podielu železničnej nákladnej dopravy na dopravnom trhu v Slovenskej republike (ďalej ako „SR“) a brzdí ďalší rozvoj železničnej nákladnej dopravy v SR.
4. Politické priority EÚ v súlade s Európskou zelenou dohodou¹ a Stratégiou pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti² zdôrazňujú potrebu znižovania emisií, znečistenia a kongescií, ako aj zvýšenia podielu železničnej dopravy na nákladnej preprave. Systém JVZ vytvára podmienky na efektívne využívanie železničnej infraštruktúry, čím dochádza k využívaniu železničnej nákladnej dopravy a s tým súvisiace zmiernenie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva.
5. Pomoc, ktorá prispieva k rozvoju odvetvia pozemnej dopravy³ 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.⁴
6. Železničná nákladná 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.⁴
7. Poskytnutie cielenej štátnej pomoci na podporu systému JVZ je v súlade s potrebou koordinácie dopravy, znižovania externých nákladov a zaistenia podmienok, ktoré motivujú k modálnemu presunu tovaru z ciest na železniciu. Takáto pomoc zabezpečí nediskriminačný prístup a udržateľnosť prepravného systému JVZ.
8. Ak bude preprava menších zásielok smerovaných do rôznych destinácií podporená tak, aby bola pre železničných nákladných dopravcov v systéme JVZ ekonomicky životaschopná, existuje významný potenciál zníženia externých nákladov.

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, Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Európska zelená dohoda“, COM (2019) 640 final z 11.12.2019.

² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov COM(2020) 789 final, 9.12.2020

³ Podľa čl. 100 ZFEÚ 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.

⁴ Bod 66 Prílohy k Oznámeniu Komisie Schválenie obsahu návrhu Oznámenia Komisie Usmernenia o štátnej pomoci v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy zo dňa 14.08.2024 (C(2024) 3948 final).

9. Predmetom schémy štátnej pomoci je poskytnutie finančných prostriedkov na podporu železničných nákladných dopravcov pri realizácii prepravy JVZ.
10. Podpora železničných nákladných dopravcov pri realizácii prepravy JVZ nielen stabilizuje ekonomickú udržateľnosť a prevádzku tohto systému, ale prispieje aj k efektívnejšej, bezpečnejšej a ekologickejšej nákladnej doprave, čím podporí rozvoj konkurencieschopnejšieho a udržateľnejšieho dopravného systému.
11. Cieľom podpory železničných dopravcov pri nákladnej preprave JVZ je zachovať a ďalej rozvíjať systém JVZ ako dôležitú súčasť železničnej nákladnej dopravy, prispieť k posilneniu jeho trhového postavenia a vytvoriť podmienky pre jeho dlhodobú udržateľnosť v súlade s dopravnou politikou EÚ a SR, ktorá podporuje presun nákladu z ciest na železniciu.

B. PRÁVNÝ ZÁKLAD

Právnym základom pre poskytovanie štátnej pomoci sú nasledujúce právne normy:

- Článok 93, 107 a 108 ZFEÚ,
- Príloha I 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 (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014) (ďalej len „príloha I. k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014“),
- Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov,
- 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 Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Európska zelená dohoda“ COM(2019) 640 final, zo dňa 11.12.2019,
- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“, COM (2020) 789 final zo dňa 09.12.2020,
- Oznámenie Komisie: Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom zo dňa 22.07.2008 (2008/C 184/07) (ďalej len „Usmernenie o štátnej pomoci železničným podnikom“),
- Zákon č. 358/2015 Z. z. o úprave niektorých vzťahov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (zákon o štátnej pomoci) (ďalej ako „zákon o štátnej pomoci“).

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:

- Oznámenie Komisie: Schválenie obsahu návrhu Oznámenia Komisie Usmernenia o štátnej pomoci v odvetví pozemnej a multimodálnej dopravy zo dňa 14.08.2024 (C(2024)/5046),
- Koncepcia rozvoja intermodálnej dopravy Slovenskej republiky do roku 2030,⁵
- 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 systému JVZ 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 na pozemných komunikáciách.

D. VYMEDZENIE POJMOV

Uvedené pojmy používané v tomto dokumente, vrátane jeho príloh, majú nasledovný význam:

Jednotlivé vozňové zásielky (JVZ) znamená predmet a/alebo systém železničnej nákladnej prepravy, pri ktorom sa prepravuje jeden železničný nákladný vozeň alebo menšia skupina viacerých železničných nákladných vozňov (t. j. nie celý ucelený vlak) naložených tovarom, zo stanice nakládky alebo vstupnej pohranično – prechodovej stanice (ďalej ako „PPS“) do stanice vykládky alebo výstupnej PPS s potrebou manipulácie prinajmenšom v jednej zriaďovacej stanici na prepravnej ceste na území SR. JVZ sú prepravené od rôznych odosielateľov a/alebo rôznych staníc nakládky a určené pre rôznych prijímateľov a/alebo do rôznych staníc vykládky. Všetky osobitné podmienky a požiadavky, ktoré musí zásielka spĺňať pre klasifikáciu ako JVZ, sú predmetom definície systému JVZ s určením prepráv vylúčených z tohto systému, ktorá tvorí prílohu 1 tejto schémy.

Železničný nákladný vozeň znamená dráhové vozidlo podľa § 2 vyhlášky Ministerstva dopravy,

⁵ <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/strategia/intermodalna-doprava>

pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov určené na účely nakládky, prekládky a vykládky tovaru, resp. železničné koľajové vozidlo podľa 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.

Relačné vlaky znamená vlaky nákladnej dopravy určené na prepravu relačnej záťaže, t. j. JVZ vrátane prázdnych vozňov zostavovaných v príslušných zriaďovacích/vlakotvorných staniciach. Relačné vlaky môžu byť tvorené ako priebežné nákladné vlaky, resp. ako vlaky miestnej obsluhy.

Priebežné relačné vlaky alebo **priebežné nákladný vlaky** znamená vlaky určené na prepravu diaľkovej záťaže, t. j. záťaže určenej na ďalšie spracovanie v zriaďovacích/vlakotvorných staniciach. Tieto vlaky sú tvorené ako priame, ktoré nemenia záťaž v nácestných staniciach, alebo ako manipulujúce so zmenou záťaže.

Vlaky miestnej obsluhy alebo **manipulačné vlaky** znamená vlaky určené na rozvoz miestnej záťaže, t. j. záťaže určenej na manipuláciu na vlečkách, všeobecných nakládkových a vykládkových koľajach, nákladiskách v medzilahľých staniciach. Zároveň z týchto staníc odvážajú diaľkovú záťaž.

Zriaďovacia/vlakotvorná stanica znamená železničná stanica určená na zostavovanie vlakov, v ktorej sa sústreďuje záťaž a rozraďuje sa do jednotlivých relácií. Diaľková záťaž prechádza na priebežné relačné vlaky a miestna záťaž prechádza na vlaky miestnej obsluhy. Zriaďovacia stanica je vlakotvorná stanica so špeciálnym vybavením na rozraďovanie a zostavovanie súprav vozidiel. Medzi zriaďovacie stanice patrí stanica Bratislava východ, Čierna nad Tisou, Košice, Zvolen nákladná stanica a Žilina-Teplička. Ostatné stanice spĺňajúce uvedenú definíciu sú vlakotvorné stanice.

Medzilahlé stanice znamená železničné stanice, z ktorých je relačná záťaž zvázaná (resp. rozvázaná) vlakmi miestnej obsluhy do zriaďovacej/vlakotvornej stanice.

PPS znamená železničná stanica, ktorá je pohraničnou priechodovou stanicou.

Stanica nakládky znamená železničná stanica, súkromná vlečka, účelové koľajisko, nákladisko alebo terminál, v ktorej je tovar naložený na železničný nákladný vozeň.

Stanica vykládky znamená železničná stanica, súkromná vlečka, účelové koľajisko, výkladisko alebo terminál, v ktorej je tovar vyložený zo železničného nákladného vozňa.

Intermodálna prepravná jednotka znamená kontajner, náves, alebo výmenná nadstavba vhodná na intermodálnu prepravu.

Odosiateľ znamená právnická osoba alebo fyzická osoba, ktorá uzatvára so železničným nákladným dopravcom zmluvu o preprave tovaru (veci).

Prijímateľ znamená právnická osoba alebo fyzická osoba, ktorej je určená zásielka podľa zmluvy o preprave tovaru (veci).

Zmena zloženia vlakov znamená, že do vlaku bude pripojený, resp. z vlaku bude odpojený aspoň jeden železničný nákladný vozeň naložený tovarom, t. j. presun vozňov. Zároveň musí byť splnená podmienka minimálne pri jednom vlaku na prepravnej ceste na území Slovenska, že vo vlaku budú zaradené vozne naložené tovarom, ktoré nemajú rovnakú stanicu nakládky a súčasne rovnakú stanicu vykládky.

Za **presun** sa nepovažuje presun vozňov alebo skupín vozňov medzi vlakmi uskutočnený v rámci vlečiek, nákladísk, terminálov, ani presun vozňov alebo skupín vozňov výlučne medzi vlakmi kombinovanej dopravy, ktoré premávajú medzi terminálmi kombinovanej dopravy, resp. ani presun vozňov, ak do nadväzujúceho vlaku prechádzajú iba železničné nákladné vozne naložené tovarom pôvodného vlaku (všetky vozne, prípadne iba ich časť) a na prepravnej ceste na území SR nedošlo k zmene zloženia nadväzujúceho vlaku/vlakov.

Podnikom v zmysle čl. 107 ods. 1 ZFEÚ, 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.

Hospodárska činnosť znamená každá činnosť, ktorá spočíva v ponuke tovaru a/alebo služieb na trhu.

E. POSKYTOVATEĽ POMOCI

1. Poskytovateľom pomoci je **Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky** (ďalej ako „poskytovateľ pomoci“):

Poštová adresa:

Ministerstvo dopravy SR
Námestie slobody 6
P.O.BOX 100
810 05 Bratislava
Slovenská republika

Tel: (02) 594 94 511

e-mailová adresa: : jvz@mindop.sk

Webové sídlo: www.mindop.sk

2. Poskytovateľ pomoci nepoveril iný subjekt vykonávaním tejto schémy.

F. PRÍJEMCA POMOCI

1. Prijemcom pomoci môže byť podnik s pobočkou alebo sídlom v SR, alebo ktorý je usadený v SR a podniká alebo subjekt, ktorý plánuje podnikat' v železničnej nákladnej doprave v systéme nákladnej prepravy JVZ a má platnú licenciu podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.
2. Z hľadiska veľkosti podniku v prílohe 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 MSP uvedených v prílohe I. k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014.
3. Prijemcom pomoci nemôže byť podnik v ťažkostiach definovaný podľa osobitného predpisu.⁶
4. Prijemca pomoci musí spĺňať podmienky v zmysle § 8a ods. 4 zákona o rozpočtových pravidlách.

⁶ Oznámenie Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (2014/C 249/01), Ú.v. C 249, 31.7.2014

5. Prijemcom pomoci nemôže byť podnik, voči ktorému sa nárokuje vrátenie štátnej pomoci na základe predchádzajúceho rozhodnutia Európskej komisie, na základe ktorých bola táto štátna pomoc označená za neoprávnenú alebo nezlučiteľnú s vnútorným trhom.
6. Prijemca pomoci musí byť zapísaný v registri partnerov verejného sektora⁷.
7. Prijemca pomoci musí ďalej spĺňať všetky podmienky poskytnutia pomoci zverejnené v príslušnej výzve na predkladanie žiadostí o poskytnutie pomoci (ďalej aj „výzva“), ktorá nesmie byť v rozpore s ustanoveniami tejto schémy.

G. OPRÁVNENÉ PROJEKTY

1. Oprávnenými projektami podľa tejto schémy sú projekty, predmetom ktorých je železničná preprava tovaru na území SR železničným nákladným dopravcom systémom JVZ.
2. Oprávnenými projektami podľa tejto schémy sú tie, ktoré prispievajú k udržaniu/zachovaniu alebo zvýšeniu výkonov preprav jednotlivých vozňových zásielok.
3. Projekt nesmie viesť k deformácii hospodárskej súťaže na trhu železničnej nákladnej dopravy v rozsahu, aký poškodzuje spoločný záujem.
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 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.
5. Bližšia špecifikácia oprávnených projektov bude uvedená v príslušnej výzve.

H. OPRÁVNENÉ NÁKLADY

1. Oprávnenými nákladmi v rámci oprávneného projektu podľa článku G. tejto schémy štátnej pomoci sú náklady železničného nákladného dopravcu priamo viazané k prepravnému výkonu s využitím systému JVZ.
2. Daň z pridanej hodnoty (DPH) sa nepovažuje za oprávnený náklad.
3. Náklady 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.

⁷ § 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

4. Bližšie podmienky týkajúce sa oprávnenosti a neoprávnenosti nákladov budú uvedené vo výzve.

I. FORMA POMOCI

Pomoc sa poskytuje vo forme dotácie.

J. VÝŠKA A INTENZITA POMOCI

1. Výška pomoci predstavuje celkovú sumu finančných prostriedkov poskytnutých príjemcovi.
2. Intenzita pomoci je hrubá suma pomoci vyjadrená ako percento z oprávnených nákladov projektu podľa článku H.
3. Intenzita pomoci je určená v súlade s podmienkami uvedenými v bode 107b v dokumente „Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (2008/C184/07)“, t. j. v prípade pomoci na zníženie vedľajších nákladov 30 % celkových nákladov železničnej dopravy a 50 % oprávnených nákladov, pričom podľa predloženého prehľadu výnosov a nákladov 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 pomoci, 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 má stimulačný účinok, ak príjemca pomoci bude realizovať prepravu v systéme JVZ, ktorú by inak bez poskytnutia pomoci nevykonával vôbec, alebo by ju vykonával iba v obmedzenom rozsahu a kvalite, čiže by bez poskytnutia pomoci nebol dosiahnutý cieľ spoločného záujmu.
3. Stimulačný účinok sa bude považovať za splnený aj vtedy, ak príjemca pomoci pristúpi k aktivitám smerujúcim k realizácii oprávneného projektu, ktorý by bez poskytnutia pomoci podľa tejto schémy neuskutočnil vôbec, alebo by ich uskutočnil iba v obmedzenom rozsahu, čím sa zabezpečí, že pomoc motivuje príjemcu realizovať projektové aktivity vedúce k využívaniu železničnej nákladnej dopravy formou JVZ na úkor cestnej nákladnej dopravy.

M. KRITÉRIUM NEVYHNUTNOSTI

Príjemca 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 oprávnený projekt.
2. Štátna pomoc poskytnutá podľa tejto schémy sa môže kumulovať s predpismi o minimálnej pomoci až do výšky príslušnej intenzity pomoci stanovenej v článku J. tejto schémy, pričom nemôže dôjsť k financovaniu tých istých nákladov v rámci tejto schémy z viacerých verejných zdrojov.

O. MECHANIZMUS POSKYTOVANIA POMOCI

1. Poskytovateľ pomoci zverejní výzvu, v ktorej uvedie formálne náležitosti výzvy, podmienky poskytnutia pomoci a prílohy výzvy. Výzva (spolu s prílohami) bude zverejnená na webovom sídle poskytovateľa pomoci. Súčasťou výzvy je aj táto schéma.
2. Na základe zverejnenej výzvy žiadateľ predloží poskytovateľovi pomoci žiadosť o poskytnutie pomoci v lehote stanovenej poskytovateľom pomoci vo výzve.
3. Žiadateľ predkladá žiadosť o poskytnutie pomoci poskytovateľovi pomoci vo forme určenej vo výzve a v súlade s podmienkami stanovenými v príslušnej výzve a v tejto schéme. Miesto a spôsob podania žiadosti o poskytnutie pomoci upravuje výzva.
4. Vzor žiadosti o poskytnutie pomoci bude súčasťou výzvy.
5. Podrobnejšie informácie o mechanizme poskytovania pomoci stanovuje príslušná výzva a jej prílohy.
6. Na poskytnutie pomoci nie je právny nárok.
7. Prílohy a dokumenty v súvislosti s predkladaním žiadosti o pomoc budú uverejnené na webovom sídle poskytovateľa pomoci.
8. Žiadosti sa predkladajú v slovenskom jazyku.
9. Po uplynutí lehoty na predloženie žiadosti o poskytnutie pomoci, začne posudzovanie prijatých žiadostí o poskytnutie pomoci. V rámci ich posudzovania sa vykonáva administratívne overenie a jej odborné hodnotenie.
10. Poskytovateľ pomoci v rámci posudzovania žiadosti o poskytnutie pomoci overuje splnenie podmienok poskytnutia pomoci, súlad s výzvou a dokumentmi, na ktoré sa výzva odvoláva, ako aj s touto schémou.
11. Hodnotenie projektov a ich výber na poskytnutie pomoci, rozhodnutie o schválení pomoci sa vykonáva v súlade s vyhlásenou výzvou. Hodnotiace kritériá pre výber projektov budú súčasťou zverejnenej výzvy.
12. Po posúdení predloženej žiadosti o poskytnutie pomoci poskytovateľ pomoci rozhodne o jej schválení alebo o jej zamietnutí.
13. S úspešným žiadateľom poskytovateľ pomoci uzatvorí zmluvu o poskytnutí pomoci na príslušné obdobie uvedené vo výzve (ďalej len „zmluva“). V zmluve sú podrobne určené práva a povinnosti zmluvných strán.
14. Podľa tejto schémy sa za dátum poskytnutia pomoci považuje dátum nadobudnutia účinnosti zmluvy. Dátum účinnosti zmluvy je v súlade s § 47a Občianskeho zákonníka kalendárny deň nasledujúci po dni jej zverejnenia poskytovateľom pomoci v Centrálnom registri zmlúv vedenom Úradom vlády SR.

P. ZAMIETNUTIE POMOCI

1. Poskytovateľ pomoci môže zamietnuť žiadosť o poskytnutie pomoci, ak neboli splnené všetky podmienky uvedené vo výzve a v tejto schéme alebo z dôvodu nedostatku finančných

prostriedkov v rámci rozpočtu schémy alebo zverejnenej výzvy.

2. 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 34 500 000,- EUR.
2. Konkrétnu výšku finančných prostriedkov alokovaných na príslušnú výzvu zverejní poskytovateľ pomoci v príslušnej výzve na svojom webovom sídle.

R. TRANSPARENTNOSŤ A MONITOROVANIE

1. Transparentnosť schémy a zabezpečenie uverejnenia všetkých schválených opatrení pomoci zabezpečuje poskytovateľ pomoci v súlade so všeobecne záväznými predpismi.
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 po dobu 10 rokov odo dňa, kedy bola príjemcovi pomoci poskytnutá pomoc. Záznamy o schéme pomoci sa uchovávajú 10 rokov odo dňa, kedy bola v rámci tejto schémy poskytnutá posledná 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 (ďalej len „IS SEMP“) 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 pomoc. Tieto údaje je poskytovateľ pomoci povinný do IS SEMP 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 článku J. tejto schémy a pravidiel kumulácie podľa článku 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 poskytnula.
3. Pri kontrole poskytnutej štátnej pomoci je príjemca pomoci povinný podľa § 14 ods. 1 zákona o štátnej pomoci:

- a) preukázať poskytovateľovi pomoci a subjektom podľa bodu 4 použitie prostriedkov štátnej pomoci a oprávnenosť vynaložených nákladov,
 - b) umožniť poskytovateľovi pomoci a subjektom podľa bodu 4 vykonanie kontroly:
 - použitia prostriedkov štátnej pomoci,
 - oprávnenosti vynaložených nákladov,
 - dodržania podmienok poskytnutia štátnej pomoci.
4. Subjektmi zapojenými do finančnej kontroly sú:
 - Útvary kontroly Ministerstva dopravy SR;
 - Ministerstvo financií SR;
 - Úrad vládneho auditu;
 - Najvyšší kontrolný úrad SR (NKÚ SR);
 - kontrolné orgány EÚ.
 5. Prijemca 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 31.12.2030

U. PRÍLOHY

Neoddeliteľnou súčasťou schémy sú nasledujúce prílohy:

Príloha č. 1: Definície systému JVZ s určením prepráv vylúčených z tohto systému

Príloha č. 2: Vymedzenie pojmov týkajúcich sa MSP

Príloha č.1: Definície systému JVZ s určením preprav vylúčených z tohto systému

Za prepravu JVZ sa považuje preprava zásielky jedného alebo viacerých nákladných vozňov naložených tovarom, ktorá sa uskutočňuje zo stanice nakládky alebo vstupnej PPS do stanice vykládky alebo výstupnej PPS s potrebou manipulácie minimálne v jednej zriaďovacej stanici na prepravnej ceste na území Slovenska.

Pre zaradenie zásielky medzi JVZ musia byť splnené všetky tieto podmienky:

- preprava realizovaná po verejne dostupnej železničnej infraštruktúre na Slovensku (časť prvej a poslednej míle môže byť realizovaná po – železničnej infraštruktúre mimo sieti ŽSR, ako sú vlečka, účelové koľajisko, terminál a pod.),
- preprava realizovaná na území Slovenska minimálne dvomi vlakmi, pričom zloženie vlakov nesmie byť rovnaké (musí dôjsť k zmene zloženia vlakov),
- naložený vozeň musí byť prepracovaný minimálne v jednej zriaďovacej stanici: Čierna nad Tisou, Košice, Zvolen nákladná stanica, Žilina-Teplička alebo Bratislava východ.

Za JVZ sa považujú zásielky prepravované v nákladných vozňoch:

- manipulačnými vlakmi a vlečkovými vlakmi, ktoré slúžia na zvoz/rozvoz záťaže z/do medziľahlých železničných staníc,
- v relačných vlakoch medzi zriaďovacími stanicami Čierna nad Tisou, Košice, Zvolen východ, Zvolen nákl.st., Žilina-Teplička a Bratislava východ,
- vo vlakoch, v ktorých sú zaradené vozne z viacerých odosielacích staníc do jednej stanice určenia (zberné vlaky),
- vo vlakoch, v ktorých sú zaradené vozne z viacerých odosielacích staníc do jednej výstupnej PPS (zberné vlaky),
- vo vlakoch, v ktorých sú zaradené vozne z jednej vstupnej PPS do viacerých staníc určenia (zberné vlaky).

Pre zaradenie prepravy zásielky do JVZ musí byť splnená podmienka, že medzi:

- stanicou nakládky a stanicou vykládky na území Slovenska (vnútroštátna preprava), resp.
- stanicou nakládky na území Slovenska a výstupnou PPS (vývoz), resp.
- vstupnou PPS a stanicou vykládky na území Slovenska (dovoz), resp.
- medzi vstupnou a výstupnou PPS (tranzit)

sa uskutočňuje aspoň jeden presun nákladných vozňov naložených tovarom z jedného vlaku do ďalšieho nadväzujúceho vlaku/vlakov, pričom musí dôjsť na území Slovenska k zmene zloženia vlakov. Zároveň zásielka musí byť spracovaná aspoň v jednej zriaďovacej stanici.

Zároveň platí, že za zásielku JVZ sa nepovažuje preprava:

- vozňov s prázdnyimi intermodálnymi prepravnými jednotkami,
- vozňov v režime tranzit (stanica nakládky a stanica vykládky ležia mimo územia Slovenska) s výnimkou zásielok, ktoré sú prepracované aspoň v jednej zriaďovacej stanici,
- vozňov vo vlakoch z jednej stanice nakládky od jedného odosielateľa do jednej stanice vykládky pre jedného prijímateľa (bez zmeny zloženia vlakov) aj v prípade, že na časti prepravnej cesty na území Slovenska budú prepravené viacerými vlakmi,
- vozňov vo vlakoch z jednej stanice nakládky od jedného odosielateľa do jednej výstupnej PPS (bez zmeny zloženia vlakov) aj v prípade, že na časti prepravnej cesty na území Slovenska budú prepravené viacerými vlakmi,
- vozňov vo vlakoch z jednej vstupnej PPS do jednej stanice vykládky (bez zmeny zloženia vlakov) aj v prípade, že na časti prepravnej cesty na území Slovenska budú prepravené viacerými vlakmi.

Za manipuláciu (zmenu zloženia vlaku) rozhodujúcu pre zaradenie zásielky do skupiny JVZ sa nepovažuje:

- zmena rušňových náležitostí vykonaná na prepravnej ceste na území Slovenska pri zmene trakcie, pripájaní alebo odpájajú rušňových náležitostí z dôvodu technických parametrov trate (postrk, príprah a pod.), resp. z dôvodov na strane dopravcu,
- rozpájanie vlaku do viacerých súprav alebo spájanie skupín vozňov do jedného vlaku z dôvodu nedostatočného výkonu rušňových náležitostí a/alebo z iných príčin na strane dopravcu, pokiaľ nedošlo k zmene zloženia vlakov,
- manipulácia (zostava resp. zmena zloženia vlaku) vykonaná v stanici Čierna nad Tisou z dôvodu prekládky, pokiaľ na prepravnej ceste na území Slovenska nedôjde k zmene zloženia vlaku/nadväzujúcich vlakov,
- manipulácia (zostava resp. zmena zloženia vlaku), ktorá je vykonávaná v zahraničí, ak pri preprave po území Slovenska nedôjde k zmene zloženia vlaku/nadväzujúcich vlakov.

Príloha č. 2: 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.