



C/2024/4539

19.7.2024

KOMUNIKAT KOMISJI

Zatwierdzenie treści projektu rozporządzenia Komisji uznającego niektóre kategorie pomocy w sektorach transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 93, 107 i 108 Traktatu

(C/2024/4539)

W dniu 18 czerwca 2024 r. Komisja zatwierdziła treść projektu rozporządzenia Komisji uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 93, 107 i 108 Traktatu.

Projekt rozporządzenia Komisji stanowi załącznik do niniejszego komunikatu. Projekt rozporządzenia Komisji jest otwarty do konsultacji publicznych na stronie:

https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations_en

ZAŁĄCZNIK

Rozporządzenie Komisji uznające niektóre kategorie pomocy w sektorach transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 93, 107 i 108 Traktatu

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PROJEKT

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 4,

uwzględniając rozporządzenie Rady (UE) 2022/2586 z dnia 19 grudnia 2022 r. w sprawie stosowania art. 93, 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii pomocy państwa w sektorze transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i transportu multimodalnego ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 1,

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Pomocy Państwa,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Finansowanie publiczne spełniające kryteria art. 107 ust. 1 Traktatu stanowi pomoc państwa i wymaga zgłoszenia do Komisji na podstawie art. 108 ust. 3 Traktatu. Jednakże zgodnie z art. 109 Traktatu Rada może określić kategorie pomocy, które są zwolnione z obowiązku zgłoszenia. Zgodnie z art. 108 ust. 4 Traktatu Komisja może przyjąć rozporządzenia dotyczące takich kategorii pomocy państwa.
- (2) Rozporządzenie Rady (UE) 2022/2586 upoważnia Komisję do uznania, że pomoc na rzecz koordynacji transportu, o której mowa w art. 93 Traktatu, może, w określonych warunkach, być zwolniona z obowiązku zgłoszenia.
- (3) Pomoc na rzecz transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego uznaje się za zgodną z Traktatem, jeżeli odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub jeżeli stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, zgodnie z art. 93 Traktatu.
- (4) Aby osiągnąć cele UE w zakresie neutralności klimatycznej zaproponowane przez Komisję w 2019 r. i określone w Europejskim Zielonym Ładzie ⁽²⁾, potrzebna jest fundamentalna ekologiczna i cyfrowa transformacja transportu w UE. W ramach kompleksowej strategii Komisji na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r ⁽³⁾. UE wezwała państwa członkowskie do podjęcia działań, które sprawią, że wszystkie rodzaje transportu staną się bardziej zrównoważone, i które będą promować przejście na bardziej zrównoważone rodzaje transportu.
- (5) W art. 11 Traktatu podkreśla się zaangażowanie Unii na rzecz ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju, kładąc nacisk na branie pod uwagę wymogów ochrony środowiska przy ustalaniu i realizacji polityk i działań Unii. Komisja uznaje znaczenie praktyk zrównoważonego rozwoju w transporcie.
- (6) W oparciu o doświadczenie Komisji w stosowaniu art. 93 Traktatu niektóre kategorie pomocy państwa, które zaspokajają potrzeby w zakresie koordynacji transportu, nie powodują znaczących zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi, o ile spełniają pewne jasne kryteria zgodności z rynkiem wewnętrznym określone na podstawie rozległej praktyki decyzyjnej.

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

⁽²⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final.

⁽³⁾ COM(2020) 789 final.

- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do środków pomocy państwa przyznawanych przedsiębiorstwom w sektorach transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego.
- (8) Pomoc, która spełnia wszystkie warunki – zarówno ogólne, jak i szczegółowe – ustanowione w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do odpowiednich kategorii pomocy, powinna być wyłączona z obowiązku zgłoszenia ustanowionego w art. 108 ust. 3 Traktatu.
- (9) Pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, nieobjęta niniejszym rozporządzeniem, nadal podlega obowiązkowi zgłoszenia ustanowionemu w art. 108 ust. 3 Traktatu. Niniejsze rozporządzenie nie ogranicza możliwości zgłaszania przez państwa członkowskie pomocy, której cele odpowiadają celom w nim określonym.
- (10) Niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić większe uproszczenie, zwiększenie przejrzystości, a także powinno poprawić przejrzystość, skuteczną ocenę i kontrolę zgodności z zasadami pomocy państwa na szczeblu krajowym i unijnym, przy jednoczesnym zachowaniu instytucjonalnego podziału kompetencji między Komisją i państwami członkowskimi. Jest to zgodne z komunikatem Komisji w sprawie unowocześnienia unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa ⁽⁴⁾ oraz z wynikami oceny adekwatności przeprowadzonej przez Komisję w 2020 r ⁽⁵⁾, w której podkreślono potrzebę zmniejszenia obciążenia administracyjnego i zapewnienia efektywnych wydatków publicznych.
- (11) Ogólne warunki stosowania niniejszego rozporządzenia określa się w oparciu o zestaw wspólnych zasad, które zapewniają, by pomoc: (i) służyła celowi koordynacji transportu, (ii) miała wyraźny efekt zachęty, (iii) była niezbędna, odpowiednia i proporcjonalna, (iv) została przyznana z zachowaniem pełnej przejrzystości oraz z uwzględnieniem mechanizmu kontroli i regularnej oceny oraz (v) aby nie wpłynęła na konkurencję i warunki wymiany handlowej w sposób sprzeczny z interesem ogólnym UE.
- (12) Aby mieć pewność, że pomoc jest niezbędna i zachęca do rozwoju dalszej działalności lub projektów, niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do pomocy na działalność, którą i tak beneficjent by prowadził, nawet w przypadku braku pomocy. Pomoc powinna być wyłączona z obowiązku zgłoszenia na mocy niniejszego rozporządzenia tylko wówczas, gdy prace dotyczące realizacji projektu lub działań objętych pomocą rozpoczęto po przedłożeniu przez beneficjenta pisemnego wniosku o pomoc.
- (13) W przypadku jakiegokolwiek pomocy inwestycyjnej *ad hoc* objętej niniejszym rozporządzeniem, przyznanej beneficjentowi będącemu dużym przedsiębiorstwem, państwo członkowskie powinno dopilnować, by – oprócz spełnienia warunków dotyczących efektu zachęty, które obowiązują beneficjentów będących MŚP – beneficjent sporządził analizę wykonalności inwestycji objętej pomocą przy założeniu otrzymania pomocy i jej braku (analizę potwierdzoną dokumentacją wewnętrzną). W takich przypadkach państwo członkowskie powinno sprawdzić, czy wspomniana dokumentacja potwierdza istotne zwiększenie zakresu inwestycji objętej pomocą, istotne zwiększenie całkowitej kwoty, jaką beneficjent przeznacza na taką inwestycję, lub też znaczące przyspieszenie realizacji inwestycji.
- (14) Automatyczne programy pomocy w formie korzyści podatkowych nadal powinny podlegać szczególnemu warunkowi dotyczącemu efektu zachęty z uwagi na fakt, że pomoc wynikająca z takich programów jest przyznawana automatycznie. Ten szczególny warunek oznacza, że takie programy pomocy powinny wspierać jedynie projekty lub działania, w przypadku których prace rozpoczynają się po wejściu w życie tych programów. Warunek ten nie powinien jednak mieć zastosowania w przypadku kolejnych wersji programów pomocy, pod warunkiem że dana działalność była już objęta zrealizowanymi wcześniej programami pomocy w formie korzyści podatkowych. Zasadniczym momentem oceny efektu zachęty kolejnych wersji programów pomocy jest moment określenia środka podatkowego w ramach pierwszego programu.
- (15) Należy uznać, że pomoc operacyjna na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu spełniająca warunki niniejszego rozporządzenia wywołuje efekt zachęty, jeżeli jest przekazywana użytkownikom, a tym samym zwiększa popyt na zrównoważone usługi transportowe i przesunięcie międzygałęziowe. Podawanie do wiadomości publicznej informacji o otrzymanej pomocy ma na celu zwiększanie świadomości na temat dostępnych środków mających na celu zmniejszenie różnic konkurencyjnych między zrównoważonymi rodzajami transportu lądowego a transportem wyłącznie drogowym lub innymi konkurencyjnymi, bardziej zanieczyszczającymi środkami transportu. Uważa się więc, że podawanie tych informacji do wiadomości publicznej ma zapewnić, że pomoc będzie odzwierciedlona w cenie, którą będą uiszczać użytkownicy. Pomoc operacyjna na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu nie powinna być przyznawana w żadnym wypadku, gdy bardziej zanieczyszczający rodzaj transportu nie stanowi realnej alternatywy dla zrównoważonego rodzaju transportu. Podczas gdy w przypadku przewozów pasażerskich

⁽⁴⁾ COM(2012) 209, 8.5.2012.

⁽⁵⁾ Dokument roboczy służb Komisji z dnia 30 października 2020 r. dotyczący oceny adekwatności pakietu w sprawie unowocześnienia polityki w dziedzinie pomocy państwa z 2012 r., wytycznych dotyczących transportu kolejowego i krótkoterminowych ubezpieczeń kredytów eksportowych, SWD(2020)257 final.

zawsze istnieje bardziej zanieczyszczająca, ale komercyjnie opłacalna alternatywa dla transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, to w sektorze transportu towarowego konkurencyjność zależy od odległości, jakie muszą pokonać przewozy transportowe. Nie ma to zastosowania do przewozów jednowagonowych, ponieważ taki rodzaj jednomodalnego transportu kolejowego jest mniej opłacalny niż transport wyłącznie drogowy niezależnie od odległości, ze względu na koszty formowania i rozformowywania składów wagonów różnych nadawców.

- (16) W trosce o przejrzystość, równe traktowanie i możliwość skutecznego monitorowania niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie jedynie do pomocy, w przypadku której można dokładnie obliczyć z wyprzedzeniem ekwiwalent dotacji brutto bez konieczności przeprowadzania oceny ryzyka („pomoc przejrzysta”). W przypadku niektórych instrumentów pomocy, takich jak pożyczki, gwarancje, środki podatkowe, środki finansowania ryzyka oraz, w szczególności, zaliczki zwrotne, niniejsze rozporządzenie określa warunki, na których można je uznać za przejrzyste. Zastrzyków kapitałowych nie należy uznawać za pomoc przejrzystą. W przypadku małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) w obwieszczeniu Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji ⁽⁶⁾ określono wysokość rocznych stawek, powyżej których gwarancje państwa zostaną uznane za niestanowiące pomocy.
- (17) Aby pomoc była proporcjonalna i ograniczona do niezbędnej kwoty, w niniejszym rozporządzeniu określa się maksymalne kwoty pomocy w postaci intensywności pomocy w stosunku do ogółu kosztów kwalifikowalnych. Na podstawie doświadczeń Komisji intensywność pomocy ustala się na poziomie, który ogranicza do minimum zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej spowodowane działalnością objętą pomocą, a jednocześnie umożliwia właściwe wyeliminowanie danej niedoskonałości rynku lub innej przeszkody w koordynacji transportu.
- (18) Przy obliczaniu intensywności pomocy należy uwzględnić wyłącznie koszty kwalifikowalne. Wyodrębnienie kosztów kwalifikowalnych powinno być poparte jasną, szczegółową i aktualną dokumentacją. Niniejsze rozporządzenie nie wyłącza pomocy, która przekracza odpowiednią intensywność pomocy. Wszystkie kwoty uwzględniane przy obliczaniu powinny być kwotami przed potrąceniem podatku lub innych opłat. Pomoc wypłacana w kilku ratach powinna być dyskontowana do wartości w momencie jej przyznania. Wartość kosztów kwalifikowalnych powinna być dyskontowana do ich wartości w chwili przyznania pomocy. Jako stopę procentową stosowaną do dyskontowania i obliczania kwoty pomocy w przypadku pomocy udzielanej w innej formie niż dotacja należy stosować odpowiednio stopę dyskontową i stopę referencyjną obowiązujące w dniu przyznania pomocy. Stopy te określono w komunikacie Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych ⁽⁷⁾.
- (19) Komisja powinna dopilnować, aby zatwierdzona pomoc nie wpłynęła na konkurencję i warunki wymiany handlowej w stopniu zagrażającym interesom ogólnym UE. Pomoc na rzecz beneficjenta, na którym ciąży dotąd niezrealizowany obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, należy więc wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (20) Pomoc na rzecz przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji należy wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, ponieważ pomoc taka powinna być oceniana na podstawie Wytocznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji ⁽⁸⁾.
- (21) Niniejsze rozporządzenie konsoliduje rozległe doświadczenie Komisji w zakresie oceny pomocy operacyjnej mającej na celu zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu. Pomoc taka powinna być kwantyfikowana w oparciu o koszty zewnętrzne, których można uniknąć dzięki wprowadzeniu bardziej ekologicznego rozwiązania transportowego w porównaniu z konkurencyjnym, bardziej zanieczyszczającym rodzajem transportu, takim jak transport wyłącznie drogowy. Pomoc może polegać na obniżeniu opłat, jakie uiszczają przedsiębiorstwa kolejowe za korzystanie z infrastruktury sieci kolejowej, w porównaniu z opłatami, jakie uiszczają przewoźnicy drogowi za korzystanie z infrastruktury drogowej. Pomoc operacyjna na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu powinna być objęta niniejszym rozporządzeniem tylko wtedy, gdy zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej są ograniczone i podlegają jasno określonym warunkom. Ma to miejsce w przypadku, gdy koszty zewnętrzne, których uniknięto, oblicza się zgodnie z zasadami i metodyką określonymi w podręczniku Komisji dotyczącym zewnętrznych kosztów transportu ⁽⁹⁾, i gdy intensywność pomocy pozostaje poniżej określonych progów. Gwarantuje to, że będzie ona ściśle ograniczona do rekompensaty kosztów zewnętrznych związanych z korzystaniem z bardziej zrównoważonego środka transportu.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 155 z 20.6.2008, s. 10.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

⁽⁹⁾ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouy, K. et al., Podręcznik dotyczący zewnętrznych kosztów transportu – Wersja z 2019 r. – 1.1, Urząd Publikacji, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

- (22) Ponadto pomoc operacyjna na wspieranie przedsiębiorstw kolejowych lub organizatorów transportu przy uruchamianiu nowych połączeń komercyjnych powinna być objęta niniejszym rozporządzeniem tylko wtedy, gdy zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej są ograniczone i podlegają jasno określonym warunkom. Dotyczy to (i) nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i nowych komercyjnych towarowych połączeń wodnych śródlądowych; oraz (ii) nowych komercyjnych pasażerskich połączeń kolejowych do celów regularnych przewozów pasażerskich między terminalami transportowymi znajdującymi się w różnych państwach członkowskich („transgraniczne kolejowe usługi pasażerskie”) lub oddalonymi od siebie o ponad 400 km („dalekobieżne kolejowe usługi pasażerskie”). Kwotę pomocy oblicza się w odniesieniu do strat z działalności operacyjnej, jakie poniósł beneficjent w ciągu pierwszych pięciu lat funkcjonowania nowego połączenia komercyjnego, a intensywność pomocy pozostaje poniżej pewnego progu.
- (23) Inwestycje w obiekty infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz w bocznicę prywatną na potrzeby transportu jedno- i multimodalnego w całej UE mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia łączności, zrównoważonego funkcjonowania gospodarki oraz spójności między państwami członkowskimi. Takie inwestycje wspierają priorytety kompleksowej strategii Komisji na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r.⁽¹⁰⁾, w której priorytetowo traktuje się rozwój infrastruktury transportu multimodalnego. Niniejsze rozporządzenie obejmuje pomoc inwestycyjną na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej, obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego, a także bocznic prywatnych. Dla zachowania jasności, niniejsze rozporządzenie ma również zastosowanie do pomocy państwa na te obiekty infrastruktury transportu multimodalnego, które znajdują się w portach morskich i posiadają połączenia kolejowe lub połączenia żeglugi śródlądowej. W oparciu o doświadczenie Komisji w zakresie oceny tego rodzaju pomocy niniejsze rozporządzenie ma na celu zmniejszenie obciążenia administracyjnego spowodowanego zgłaszaniem środków pomocy państwa o prostej strukturze i umożliwienie Komisji skoncentrowania się na przypadkach potencjalnie najbardziej zakłócających konkurencję. Warunki zwolnienia z wymogu zgłoszenia pomocy inwestycyjnej na obiekty infrastruktury kolejowej, obiekty infrastruktury żeglugi śródlądowej, obiekty infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego oraz na bocznicę prywatną powinny ograniczyć zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej, które mogłyby naruszyć równe warunki działania na rynku wewnętrznym, w szczególności przez zapewnienie proporcjonalności pomocy.
- (24) Pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz niektórych kategorii wyposażenia wykorzystywanego w usługach przeładunkowych związanych ze zrównoważonym transportem multimodalnym (tj. intermodalnych jednostek ładunkowych i dźwigów montowanych na pokładzie statków) powinna być objęta niniejszym rozporządzeniem wyłącznie w przypadku, gdy zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej są ograniczone. W odniesieniu do zakupu środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego ma to miejsce w przypadku, gdy pomoc ma formę gwarancji dla nabywcy środka transportu na ściśle określonych warunkach. W odniesieniu do zakupu niektórych rodzajów wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego ma to miejsce w przypadku programów pomocy obejmujących dźwigi montowane na pokładzie statków i intermodalne jednostki ładunkowe, jeżeli intensywność pomocy pozostaje poniżej jasno określonych progów.
- (25) W myśl unijnej polityki transportowej i cyfrowej należy dołożyć dalszych starań, aby umożliwić komunikację między różnymi systemami informacyjnymi w transporcie, koordynację sieci transportowych i konkurencję transgraniczną oraz poprawić bezpieczeństwo transportu w UE. Jest to konieczne ze względu na zróżnicowane normy sieci transportowych, brak harmonizacji technicznej, niekompatybilne narzędzia i systemy gromadzenia i udostępniania danych oraz obawy dotyczące suwerenności danych. Ponadto Komisja wyciągnęła wnioski ze swojego doświadczenia w zakresie oceny środków wsparcia interoperacyjności zgłoszonych jej na podstawie wytycznych przyjętych przez Komisję w 2008 r. w sprawie pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych⁽¹¹⁾. Doświadczenie to pokazuje, że poważne niedoskonałości rynku wynikają z niewydolności w zakresie koordynacji i z niekorzystnej pozycji pioniera, w przypadku gdy korzyści związane z wprowadzeniem konkretnej technologii lub normy wykraczają poza interes handlowy przewoźników.
- (26) Dotyczy to na przykład systemów sterowania pociągami i kontroli ruchu, takich jak europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). ERTMS jest jednolitym europejskim systemem sygnalizacji i kontroli prędkości, który zapewnia interoperacyjność krajowych systemów kolejowych, zmniejsza koszty zakupu i utrzymania systemów sygnalizacji oraz zwiększa prędkość pociągów, przepustowość infrastruktury i poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Składa się on z europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS), tj. systemu sygnalizacji kabinowej umożliwiającego automatyczną kontrolę pociągu, kolejowego systemu ruchomej łączności radiowej (RMR), automatycznej kontroli jazdy pociągu (ATO) oraz zasad eksploatacji. Ze względu na ograniczony negatywny wpływ, jaki pomoc na interoperacyjność wywiera na konkurencję i wymianę handlową, oraz biorąc pod uwagę zdobyte

⁽¹⁰⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości, (COM(2020) 789 final z 9.12.2020).

⁽¹¹⁾ Komunikat Komisji – Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz.U. C 184 z 22.7.2008, s. 13).

doświadczenie, pomoc taka powinna być objęta niniejszym rozporządzeniem na ściśle określonych warunkach oraz w przypadku gdy dany środek transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego pozostaje zarejestrowany w odpowiednim rejestrze krajowym lub w odpowiednim europejskim rejestrze środków transportu przez 5 lat po realizacji inwestycji.

- (27) Aby zwiększyć konkurencyjność transportu kolejowego i transportu wodnego śródlądowego, konieczne jest również promowanie dostosowania technicznego i modernizacji środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz niektórych kategorii wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego. Wsparcie takich inwestycji powinno podlegać określonym wymogom mającym na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, które to zakłócenia mogłyby naruszyć równe warunki działania na rynku wewnętrznym. W szczególności wymogi te powinny zapewnić konieczność i proporcjonalność pomocy oraz obejmują zabezpieczenia dotyczące rodzaju pomocy, kwalifikujących się beneficjentów i kosztów kwalifikowalnych.
- (28) Pomoc dla przedsiębiorstw na dostosowanie się do przyszłych norm unijnych może skutkować wcześniejszym osiągnięciem wysokiego poziomu harmonizacji i standaryzacji. Pomocy nie należy przyznawać w przypadku, gdy w wyniku inwestycji przedsiębiorstwa będą spełniać już przyjęte normy unijne. W przypadkach, w których przyjęto już odpowiednią normę unijną, która jednak jeszcze nie obowiązuje, pomoc może mieć efekt zachęty, gdy motywuje do realizacji i zakończenia inwestycji na co najmniej 12 miesięcy przed wejściem w życie normy, o ile norma nie ma zastosowania z mocą wsteczną. Aby nie zniechęcać państw członkowskich do wprowadzania obowiązkowych norm krajowych, które byłyby bardziej rygorystyczne lub ambitne niż odpowiadające im normy unijne, środki pomocy mogą mieć efekt zachęty niezależnie od tego, czy istnieją obowiązkowe normy krajowe, które są bardziej rygorystyczne lub ambitne niż norma unijna. To samo dotyczy pomocy przyznanej w przypadku obowiązywania norm krajowych przyjętych w sytuacji braku norm unijnych.
- (29) Ze względu na większe ryzyko nadmiernego zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej Komisja powinna oceniać niektóre kategorie pomocy po jej zgłoszeniu, jeżeli wiążą się one z dużymi kwotami pomocy na projekt. Każda pomoc przekraczająca takie progi powinna nadal podlegać obowiązkowi zgłoszenia ustanowionemu w art. 108 ust. 3 Traktatu. Nie należy omijać progów określonych w niniejszym rozporządzeniu poprzez sztuczne dzielenie projektów na kilka projektów o podobnych cechach, celach czy beneficjentach.
- (30) Ponieważ duże programy pomocy mają potencjalnie większy wpływ na wymianę handlową i konkurencję, programy pomocy, których budżet w dowolnym roku lub w ujęciu ogólnym przekracza określony próg wyrażony w formie wartości bezwzględnej, zasadniczo powinny być poddawane ocenie pomocy państwa. Celem oceny powinna być weryfikacja realizacji przyjętych założeń i spełnienia warunków leżących u podstaw zgodności programu z rynkiem wewnętrznym oraz weryfikacja skuteczności środka pomocy w świetle jego celów ogólnych i szczegółowych. W ocenie powinno się także wskazać wpływ danego programu na konkurencję i wymianę handlową. By zapewnić równe traktowanie, ocena pomocy państwa powinna być przeprowadzana według planu oceny zatwierdzonego przez Komisję. Takie plany należy wprawdzie zazwyczaj sporządzać w momencie opracowywania programu i zatwierdzać na czas, tak aby program mógł wejść w życie, jednak nie w każdym przypadku jest to możliwe. Dlatego aby nie opóźnić wejścia w życie, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do takich programów przez wstępny okres nie dłuższy niż sześć miesięcy. Komisja może zdecydować o przedłużeniu tego okresu po zatwierdzeniu planu oceny. W tym celu plan oceny należy zgłosić Komisji w terminie 20 dni roboczych od daty wejścia w życie programu. Komisja może również w drodze wyjątku uznać, że ocena nie jest konieczna zważywszy na specyfikę spraw.
- (31) Komisja powinna otrzymać od państwa członkowskiego wymagane informacje, aby móc dokonać ewaluacji planu oceny. Komisja powinna również bez zbędnej zwłoki zwrócić się o dodatkowe informacje. Umożliwi to państwu członkowskiemu dostarczenie brakujących informacji, tak aby Komisja mogła podjąć decyzję. Zmiany w programach podlegających ocenie, inne niż modyfikacje, które nie mogą wpływać na zgodność programu pomocy wchodzącego w zakres niniejszego rozporządzenia lub nie mogą w sposób istotny wpływać na treść zatwierdzonego planu oceny, należy oceniać z uwzględnieniem wyników takiej oceny oraz wyłączyć z zakresu niniejszego rozporządzenia. Zmian o charakterze czysto formalnym lub zmian administracyjnych, w tym dokonanych w ramach środków współfinansowanych przez UE, nie należy z zasady traktować jako zmian istotnie wpływających na treść zatwierdzonego planu oceny.

- (32) Aby ustalić, czy określone w niniejszym rozporządzeniu progi pomocy powodujące obowiązek zgłoszenia oraz progi maksymalne intensywności pomocy są przestrzegane, należy uwzględnić całkowitą kwotę środków pomocy państwa dla projektu lub działań objętych pomocą. Niniejsze rozporządzenie powinno określać, w jakich okolicznościach możliwe jest kumulowanie pomocy różnych kategorii. Pomoc wyłączoną na mocy niniejszego rozporządzenia oraz wszelką inną pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym wyłączoną na mocy innych rozporządzeń lub zatwierdzoną przez Komisję można kumulować, pod warunkiem że takie środki pomocy dotyczą różnych, możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych. W przypadku gdy różne źródła pomocy dotyczą tych samych – pokrywających się częściowo lub w całości – możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych, kumulacja jest dopuszczalna do wysokości najwyższej intensywności pomocy lub kwoty pomocy mającej zastosowanie w odniesieniu do tejże pomocy na mocy niniejszego rozporządzenia. W niniejszym rozporządzeniu należy również określić specjalne przepisy dotyczące kumulacji środków pomocy – z możliwymi do wyodrębnienia kosztami kwalifikowalnymi lub bez nich – oraz kumulacji z pomocą *de minimis*. Pomoc *de minimis* nie jest zazwyczaj przyznawana na szczególnie możliwe do wyodrębnienia koszty kwalifikowalne ani nie jest z takimi kosztami związana. W takich przypadkach należy zapewnić możliwość swobodnej kumulacji pomocy *de minimis* z pomocą państwa wyłączoną na mocy niniejszego rozporządzenia. Natomiast w przypadkach, gdy pomoc *de minimis* przyznawana jest na te same możliwe do wyodrębnienia koszty kwalifikowane co pomoc państwa wyłączona na mocy niniejszego rozporządzenia, kumulacja jest dozwolona jedynie do maksymalnej intensywności pomocy, określonej w rozdziale II.
- (33) Finansowanie zarządzane centralnie przez instytucje, agencje, wspólne przedsiębiorstwa i inne organy unijne, które nie jest bezpośrednio ani pośrednio kontrolowane przez państwa członkowskie, nie stanowi pomocy państwa. W przypadku gdy takie finansowanie unijne jest połączone z pomocą państwa, przy ustalaniu, czy przestrzegane są progi powodujące obowiązek zgłoszenia i maksymalne poziomy intensywności pomocy, należy uwzględnić jedynie pomoc państwa. Istnieje przy tym warunek, że całkowita kwota finansowania publicznego przyznanego w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych nie przekracza najkorzystniejszej stopy finansowania określonej w mających zastosowanie przepisach prawa Unii.
- (34) Przejrzystość pomocy państwa jest niezbędna do właściwego stosowania postanowień Traktatu i prowadzi do lepszej zgodności z zasadami, większej odpowiedzialności, wzajemnych ocen i, ostatecznie, bardziej efektywnego wydatkowania finansów publicznych. Aby zapewnić przejrzystość, państwa członkowskie powinny stworzyć kompleksowe strony internetowe dotyczące pomocy państwa, na szczeblu regionalnym lub krajowym, zawierające informacje zbiorcze na temat każdego środka pomocy wyłączonego na mocy niniejszego rozporządzenia. Zgodnie ze standardową praktyką w zakresie publikowania informacji zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024⁽¹²⁾, należy używać standardowego formatu, który pozwala na wyszukiwanie, pobieranie i łatwe publikowanie informacji w internecie. Linki do stron internetowych wszystkich państw członkowskich dotyczących pomocy państwa powinny być publikowane na stronie internetowej Komisji. Zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2022/2586 informacje zbiorcze na temat poszczególnych środków pomocy wyłączonych na mocy niniejszego rozporządzenia powinny być publikowane na stronie internetowej Komisji.
- (35) Egzekwowanie przepisów dotyczących pomocy państwa zależy w dużym stopniu od współpracy z państwami członkowskimi. Państwa członkowskie powinny zatem zastosować wszelkie środki konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, w tym zgodności pomocy indywidualnej przyznanej w ramach programów objętych wyłączeniem grupowym wraz z wszystkimi odpowiednimi warunkami.
- (36) W celu zapewnienia skutecznego monitorowania środków pomocy zgodnie z rozporządzeniem Rady (UE) 2022/2586 należy ustanowić wymogi dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich na temat środków pomocy, które zostały zwolnione na podstawie niniejszego rozporządzenia. Należy również ustalić zasady dotyczące rejestrów pomocy wyłączonej na mocy niniejszego rozporządzenia, jakie powinny prowadzić państwa członkowskie, z uwagi na okres przedawnienia ustanowiony w art. 17 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589⁽¹³⁾.
- (37) W celu zwiększenia skuteczności warunków zgodności określonych w niniejszym rozporządzeniu Komisja powinna mieć możliwość wycofania w przyszłości przywileju wyłączenia grupowego, jeśli wspomniane wymogi nie zostaną spełnione. Komisja powinna mieć możliwość wprowadzania ograniczeń dotyczących wycofania przywileju wyłączenia grupowego w odniesieniu do niektórych rodzajów pomocy, niektórych beneficjentów lub środków pomocy przyjmowanych przez niektóre organy, jeżeli nieprzestrzeganie niniejszego rozporządzenia dotyczy tylko ograniczonej grupy środków lub niektórych organów. Takie ukierunkowane wycofanie przywileju powinno stanowić proporcjonalny środek naprawczy bezpośrednio powiązany ze stwierdzonym przypadkiem nieprzestrzegania niniejszego rozporządzenia. Pomoc niezgłoszona i niespełniająca wszystkich warunków zwolnienia z wymogu zgłoszenia stanowi pomoc niezgodną z prawem, którą Komisja zbada w ramach odpowiedniej procedury określonej

⁽¹²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (przekształcenie) (Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56).

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst jednolity) (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9, ELI): <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>.

w rozporządzeniu (UE) 2015/1589 w odniesieniu do pomocy niezgłoszonej. W przypadku niespełnienia warunków zgodności określonych w rozdziałach I i II wycofanie przywileju wyłączenia grupowego w przyszłości nie powinno mieć wpływu na fakt, że w przeszłości środki spełniające warunki niniejszego rozporządzenia były objęte wyłączeniem grupowym.

- (38) Aby wyeliminować różnice, które mogłyby spowodować zakłócenie konkurencji i wymiany handlowej, oraz aby ułatwić koordynację różnych krajowych i unijnych inicjatyw dotyczących MŚP, a także ze względu na przejrzystość administracyjną i pewność prawa, definicja MSP w rozumieniu załącznika I do niniejszego rozporządzenia opiera się na definicji zawartej w zaleceniu Komisji 2003/361/WE⁽¹⁴⁾.
- (39) Polityka w zakresie pomocy państwa powinna być okresowo weryfikowana na podstawie doświadczeń Komisji w tej dziedzinie. Okres stosowania niniejszego rozporządzenia powinien zatem być ograniczony. Należy ustanowić przepisy przejściowe, w tym zasady mające zastosowanie do programów pomocy objętych wyłączeniem na koniec okresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Zasady te powinny zapewnić państwom członkowskim czas na dostosowanie się do wszelkich przyszłych zasad,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

WSPÓLNE PRZEPISY

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących kategorii pomocy:
 - a) programy pomocy operacyjnej na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu;
 - b) programy pomocy operacyjnej na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych;
 - c) programy pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego, obiektów infrastruktury kolejowej lub obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej, a także zarówno pomoc inwestycyjna *ad hoc*, jak i programy pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację i odnowienie multimodalnych terminali towarowych wykorzystywanych w transporcie kolejowym i transporcie wodnym śródlądowym;
 - d) programy pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację i odnowienie bocznic prywatnych;
 - e) programy pomocy inwestycyjnej na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego;
 - f) programy pomocy inwestycyjnej na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych (ILU) i dźwigów montowanych na pokładzie statków;
 - g) programy pomocy inwestycyjnej na interoperacyjność;
 - h) programy pomocy inwestycyjnej na dostosowanie i modernizację środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do żadnej z następujących kategorii pomocy:
 - a) programy pomocy, które nie wykluczają wyraźnie możliwości wypłacenia pomocy indywidualnej na rzecz przedsiębiorstwa, na którym ciąży dotąd niezrealizowany obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc przyznaną przez to samo państwo członkowskie za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym;
 - b) pomoc *ad hoc* na rzecz przedsiębiorstwa, na którym ciąży dotąd niezrealizowany obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc przyznaną przez to samo państwo członkowskie za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym;

⁽¹⁴⁾ Zalecenie Komisji z dnia 6 maja 2003 r. dotyczące definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- c) pomoc uwarunkowana pierwszeństwem użycia towarów produkcji krajowej w stosunku do towarów sprowadzanych z zagranicy;
- d) pomoc na rzecz przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji;
- e) środki pomocy państwa, które same w sobie – ze względu na warunki lub metody finansowania – nierozzerwalnie wiążą się z naruszeniem prawa Unii, w szczególności:
 - (i) środki, w przypadku których przyznanie pomocy uwarunkowane jest obowiązkiem posiadania przez beneficjenta siedziby w danym państwie członkowskim lub prowadzeniem przez niego działalności w przeważającej mierze w tym państwie członkowskim. Dozwolony jest jednak wymóg posiadania w momencie wypłaty pomocy zakładu lub oddziału w państwie członkowskim przyznającym pomoc;
 - (ii) pomoc, w przypadku której przyznanie pomocy uwarunkowane jest obowiązkiem korzystania przez beneficjenta z towarów produkcji krajowej lub usług krajowych;
- f) pomoc państwa na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego i innych rodzajów pasażerskiego transportu szynowego oraz transportu drogowego, która jest objęta rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 ⁽¹⁵⁾;
- g) pomoc państwa na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu wodnego śródlądowego, w przypadku gdy państwa członkowskie postanowiły stosować do tych usług rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁶⁾;
- h) pomoc państwa na infrastrukturę portową oceniana przez Komisję bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, jeżeli nie jest objęta rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014 ⁽¹⁷⁾ lub jeżeli infrastruktura portowa jest niezbędna do świadczenia UOIG i podlega zasadom określonym w decyzji Komisji 2012/21/UE ⁽¹⁸⁾ i w komunikacie Komisji w sprawie zasad ramowych Unii Europejskiej dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych;
- i) programy pomocy, o których mowa w rozdziale II, jeżeli wchodzą w zakres art. 20, po upływie 6 miesięcy od ich wejścia w życie. Komisja może jednak postanowić, że niniejsze rozporządzenie ma nadal zastosowanie do programu pomocy przez okres dłuższy niż sześć miesięcy po dokonaniu ewaluacji stosownego planu oceny zgłoszonego Komisji przez państwo członkowskie. Przy przedkładaniu planów oceny państwa członkowskie przekazują również wszelkie informacje potrzebne Komisji do dokonania ewaluacji tych planów oceny i podjęcia decyzji;
- j) wszelkie zmiany w programach, o których mowa w lit. i), inne niż modyfikacje niewpływające na zgodność programu pomocy na podstawie niniejszego rozporządzenia lub nierzutujące w istotny sposób na treść zatwierdzonego planu oceny.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „infrastruktura zapewniająca dostęp” oznacza wszelkiego rodzaju infrastrukturę niezbędną do zapewnienia użytkownikom dostępu i wejścia do obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego lub obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu jednodmodalnego od strony lądu lub morza i rzeki, taką jak drogi, tory kolejowe, kanały i śluzy;
- b) „pomoc ad hoc” oznacza pomoc nieprzyznaną na podstawie programu pomocy;
- c) „intensywność pomocy” oznacza kwotę pomocy brutto wyrażoną jako odsetek kosztów kwalifikowalnych, przed potrąceniem podatku lub innych opłat;

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

⁽¹⁶⁾ Zob. art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

⁽¹⁸⁾ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

- d) „program pomocy” oznacza każdy akt prawny, na którego podstawie, bez dodatkowych środków wykonawczych, można przyznać pomoc indywidualną przedsiębiorstwom określonym w sposób ogólny i abstrakcyjny w tym akcie, oraz każdy akt prawny, na którego podstawie przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom można przyznać pomoc niezwiązaną z konkretnym projektem na czas nieokreślony lub o nieokreślonej wysokości;
- e) „infrastruktura dedykowana” oznacza infrastrukturę, która została zbudowana dla możliwych do ustalenia w trakcie oceny *ex ante* przedsiębiorstw i dostosowana do ich potrzeb;
- f) „wyposażenie na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego” oznacza wyposażenie wykorzystywane w usługach przeładunkowych związanych ze zrównoważonym transportem multimodalnym, takie jak naczepy przystosowane do przeładunku pionowego, z wyłączeniem ruchomego wyposażenia terminalowego;
- g) „europejski rejestr środków transportu” oznacza rejestr zgodnie z art. 47 ust. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽¹⁹⁾ i art. 19 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ⁽²⁰⁾;
- h) „plan oceny” oznacza dokument zawierający co najmniej następujące elementy: cele programu pomocy, który będzie podlegał ewaluacji, pytania służące ewaluacji, wskaźniki rezultatów, przewidywaną metodykę przeprowadzania ewaluacji, wymogi w zakresie gromadzenia danych, proponowany harmonogram ewaluacji (w tym termin przedłożenia okresowego i końcowego sprawozdania z ewaluacji), opis niezależnego podmiotu prowadzącego ewaluację lub opis kryteriów wyboru takiego podmiotu oraz procedury zapewnijące promocję ewaluacji;
- i) „zewnętrzne koszty transportu” oznaczają koszty generowane przez użytkowników transportu i ponoszone nie przez nich, lecz przez całe społeczeństwo, związane w szczególności z emisjami gazów cieplarnianych, zanieczyszczeniem powietrza, urazami i ofiarami śmiertelnymi, hałasem i zatorami komunikacyjnymi;
- j) „pomoc indywidualna” oznacza (i) pomoc *ad hoc* oraz (ii) pomoc przyznaną indywidualnym beneficjentom na podstawie programu pomocy;
- k) „obiekt infrastruktury żeglugi śródlądowej” oznacza każdy obiekt infrastruktury usługowej (na przykład terminal, obiekt obsługi technicznej lub magazyn) oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do niego (w tym wyposażenie fizyczne lub cyfrowe niezbędne do jego funkcjonowania), znajdujące się na terytorium Unii i wykorzystywane do wykonywania transportu wodnego śródlądowego, z wyłączeniem obiektów lub wyposażenia, które są niezbędne do prowadzenia działalności pozatransportowej;
- l) „statek żeglugi śródlądowej” oznacza statek wykorzystywany w transporcie pasażerskim lub towarowym przeznaczony wyłącznie lub głównie do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych lub na wodach osłoniętych bądź wodach ściśle do nich przylegających;
- m) „intermodalna jednostka ładunkowa” (ILU) oznacza kontener, nadwozie wymienne lub naczepę/towarowy silnikowy pojazd drogowy lub zespół pojazdów, wykorzystywane w transporcie intermodalnym;
- n) „transport intermodalny” oznacza przemieszczanie towarów (w tej samej jednostce ładunkowej lub tym samym pojeździe) z wykorzystaniem kilku rodzajów transportu bez przeładunku towaru przy zmianie rodzaju transportu;
- o) „interoperacyjność” oznacza nieprzerwany przepływ towarów lub pasażerów, szczególnie między państwami członkowskimi lub rodzajami transportu;
- p) „transport multimodalny” oznacza przewóz towarów lub pasażerów z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu;
- q) „ruchome wyposażenie terminalowe” oznacza wyposażenie wykorzystywane do załadunku, rozładunku i przeładunku towarów i intermodalnych jednostek ładunkowych oraz do przemieszczania ładunków na terenie terminala;
- r) „rejestr krajowy” oznacza rejestr prowadzony przez państwo członkowskie zgodnie z art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 lub art. 17 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629;
- s) „nowe komercyjne połączenie towarowe żeglugi śródlądowej” oznacza połączenie komercyjne, które dotyczy nowych regularnych przewozów towarowych żeglugą śródlądową między co najmniej dwoma terminalami, między którymi regularne przewozy towarowe nie odbywały się przez co najmniej 5 lat przed rozpoczęciem przewozów na danym połączeniu;

⁽¹⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- t) „nowe komercyjne towarowe połączenie kolejowe” oznacza połączenie komercyjne, które dotyczy nowych regularnych kolejowych przewozów towarowych między co najmniej dwoma terminalami, między którymi regularne przewozy towarowe nie odbywały się przez co najmniej 5 lat przed rozpoczęciem przewozów na danym połączeniu;
- u) „nowe komercyjne pasażerskie połączenie kolejowe” oznacza połączenie komercyjne, które dotyczy nowych regularnych kolejowych przewozów pasażerskich między co najmniej dwoma terminalami, między którymi regularne przewozy pasażerskie nie odbywały się przez co najmniej 5 lat przed rozpoczęciem przewozów na danym połączeniu;
- v) „nowy podmiot” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽²¹⁾, które spełnia obydwa następujące warunki:
- i) uzyskało licencję na podstawie art. 17 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE dla właściwego segmentu rynku mniej niż 20 lat przed udzieleniem pomocy;
- (ii) nie jest powiązane w rozumieniu art. 3 ust. 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia z przedsiębiorstwem kolejowym, które uzyskało licencję w rozumieniu art. 3 pkt 14 dyrektywy 2012/34/UE przed dniem 1 stycznia 2010 r.;
- w) „działalność pozatransportowa” oznacza usługi komercyjne świadczone na rzecz przedsiębiorstw transportowych lub innych użytkowników infrastruktury, niezwiązane z koleją, żeglugą śródlądową lub zrównoważonym transportem multimodalnym, w tym usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców, takie jak wynajem biur, sklepów i hoteli;
- x) „zysk operacyjny” oznacza różnicę między zdyskontowanymi dochodami a zdyskontowanymi kosztami operacyjnymi w ekonomicznym cyklu życia inwestycji, gdy różnica ta jest wartością dodatnią. Koszty operacyjne obejmują koszty, takie jak koszty personelu, materiałów, zakontraktowanych usług, komunikacji, energii, konserwacji, czynszu, administracji, lecz nie uwzględniają kosztów amortyzacji i kosztów finansowania, jeśli zostały one objęte zakresem pomocy inwestycyjnej. Dyskontowanie przychodów i kosztów operacyjnych przy zastosowaniu odpowiedniej stopy dyskontowej pozwala na osiągnięcie rozsądnego zysku;
- y) „bocznica prywatna” oznacza będący własnością prywatną i eksploatowany przez podmiot prywatny element infrastruktury kolejowej (w tym tory kolejowe i wszelkie inne instalacje lub urządzenia niezbędne do zapewnienia jego funkcjonalności), łączący z publiczną siecią kolejową urządzenia do załadunku, które nie kwalifikują się jako obiekty infrastruktury usługowej zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2012/34/UE, a także każdą infrastrukturę dedykowaną służącą do obsługi elementu infrastruktury kolejowej będącego własnością prywatną i eksploatowanego przez podmiot prywatny;
- z) „multimodalny towarowy terminal kolejowy lub żegluga śródlądowej” oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między dwoma różnymi systemami kolei lub między co najmniej dwoma rodzajami transportu (z których jednym jest kolej lub żegluga śródlądowa), taki jak terminale w portach śródlądowych lub morskich, wzdłuż śródlądowych dróg wodnych lub w portach lotniczych, lub multimodalne platformy logistyczne;
- aa) „obiekt infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żegluga śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego” oznacza obiekt infrastruktury usługowej oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do niego (w tym wyposażenie fizyczne lub cyfrowe niezbędne do jego funkcjonowania) znajdujące się na terytorium Unii i potrzebne do zapewnienia transportu kolejowego lub wodnego śródlądowego w połączeniu z innymi rodzajami transportu, z wyłączeniem obiektów lub wyposażenia potrzebnych do prowadzenia działalności pozatransportowej. Definicja ta obejmuje multimodalne towarowe terminale kolejowe lub żegluga śródlądowej;
- bb) „obiekt infrastruktury kolejowej” oznacza każdy obiekt infrastruktury usługowej (na przykład terminale kolejowego przewozu towarowego, obiekt obsługi technicznej lub magazyn) oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do niego (w tym wyposażenie fizyczne lub cyfrowe niezbędne do jego funkcjonowania) znajdujące się na terytorium Unii, wymienione w załączniku II do dyrektywy 2012/34/UE, z wyłączeniem obiektów lub wyposażenia, które są niezbędne do prowadzenia działalności pozatransportowej;
- cc) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, o którym mowa w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE;
- dd) „platforma RIS” oznacza elektroniczną platformę pojedynczego punktu dostępu opierającą się na krajowych informacjach zapewnianych w ramach usług informacji rzecznej i służącą do świadczenia na rzecz użytkowników RIS usług informacyjnych w zakresie dróg wodnych, usług informacji rzecznej, usług informacyjnych w zakresie ruchu i transportu, w tym planowania trasy i transportu, oraz służącą do elektronicznego raportowania zgodnie z zasadą jednorazowości;

⁽²¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>) konsolidująca i uchylająca ze skutkiem od dnia 17 czerwca 2015 r. dyrektywę 91/440/EWG, zmienioną dyrektywą 2001/12/WE i dyrektywą 2004/51/WE oraz dyrektywą 2007/58/WE.

- ee) „tabor” oznacza którekolwiek z poniższych:
 - (i) lokomotywy i tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczne oraz wagony pasażerskie,
 - (ii) wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
- ff) „żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy tymi portami a portami leżącymi w państwach pozaeuropejskich mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą ⁽²²⁾;
- gg) „małe i średnie przedsiębiorstwo” lub „MŚP” oznacza przedsiębiorstwo, które spełnia kryteria określone w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- hh) „rozpoczęcie prac” oznacza rozpoczęcie robót budowlanych związanych z inwestycją lub pierwsze prawnie wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń lub inne zobowiązanie, które sprawia, że inwestycja staje się nieodwracalna, zależnie od tego, co nastąpi najpierw. Zakupu gruntów ani prac przygotowawczych, takich jak uzyskanie zezwoleń i przeprowadzenie studiów wykonalności, nie uznaje się za rozpoczęcie prac. W odniesieniu do przejęć „rozpoczęcie prac” oznacza moment nabycia aktywów bezpośrednio związanych z nabytym zakładem;
- ii) „zrównoważony transport multimodalny” oznacza przewóz towarów lub pasażerów z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu, przy czym co najmniej jednym z wykorzystywanych rodzajów transportu jest kolej lub żegluga śródlądowa, lub też transport drogowy, jeżeli jest on połączony z żeglugą morską bliskiego zasięgu;
- jj) „aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” oznaczają aplikacje, takie jak systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących;
- kk) „przewoźnik” oznacza każde przedsiębiorstwo przewożące pasażerów lub ładunki z wykorzystaniem transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego lub transportu multimodalnego;
- ll) „organizator transportu” oznacza każde przedsiębiorstwo organizujące transport towarów, a tym samym dokonujące wyboru między różnymi rodzajami transportu (takie jak przedsiębiorstwa logistyczne, spedytorzy, przewoźnicy multimodalni);
- mm) „przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji” oznacza przedsiębiorstwo spełniające kryteria określone w art. 2 pkt 18 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014;
- nn) „środek transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego” oznacza
 - (i) statek żeglugi śródlądowej lub
 - (ii) tabor kolejowy.

Artykuł 3

Warunki wyłączenia

Programy pomocy, pomoc indywidualną przyznaną w ramach programów pomocy oraz pomoc *ad hoc* uznaje się za zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłącza się z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli odnośna pomoc spełnia wszystkie warunki określone w rozdziale I oraz szczególne warunki dotyczące odnośnej kategorii pomocy ustanowione w rozdziale II.

Artykuł 4

Progi pomocy powodujące obowiązki zgłoszenia

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania w przypadku przekroczenia następujących progów wyrażonych jako maksymalne kwoty pomocy:

- a) w przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych przyznanej w ramach programu: 15 mln EUR na połączenie;

⁽²²⁾ Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Rozwój żeglugi bliskiego zasięgu w Europie: Dynamiczna alternatywa w łańcuchu zrównoważonego transportu – Drugie dwuletnie sprawozdanie z postępu prac”, COM(1999) 317 final z 29.6.1999 r.

- b) w przypadku pomocy inwestycyjnej przyznanej w ramach programu na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego: 20 mln EUR na projekt;
- c) w przypadku pomocy inwestycyjnej *ad hoc* na budowę, modernizację i odnowienie multimodalnych towarowych terminali kolejowych i żeglugi śródlądowej: 10 mln EUR na projekt;
- d) w przypadku indywidualnej pomocy inwestycyjnej przyznanej w ramach programu dla bocznic prywatnych: 2 mln EUR na projekt.

Artykuł 5

Przejrzystość pomocy

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do pomocy przejrzystej.
2. Pomoc uznaje się za przejrzystą, jeżeli można dokładnie obliczyć z wyprzedzeniem ekwiwalent dotacji brutto pomocy bez konieczności przeprowadzania oceny ryzyka.
3. Do celów niniejszego rozporządzenia następujące formy pomocy uznaje się za pomoc przejrzystą:
 - a) pomoc w formie dotacji oraz dotacji na spłatę odsetek;
 - b) pomoc w formie pożyczek, jeżeli ekwiwalent dotacji brutto oblicza się na podstawie stopy referencyjnej obowiązującej w dniu przyznania pomocy;
 - c) pomoc w formie korzyści podatkowych i obniżonych opłat, w której w ramach środka przewidziano pułap zapobiegający przekroczeniu obowiązującego progu;
 - d) pomoc w formie gwarancji, jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - (i) ekwiwalent dotacji brutto obliczono na podstawie bezpiecznych stawek określonych w obwieszczeniu Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy państwa w formie gwarancji⁽²³⁾;
 - (ii) przed wdrożeniem środka pomocy metoda obliczania ekwiwalentu dotacji brutto gwarancji została zatwierdzona na podstawie obwieszczenia Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji, w następstwie zgłoszenia tej metody do Komisji na mocy wszelkich obowiązujących wówczas aktów przyjętych przez Komisję w dziedzinie pomocy państwa, a zatwierdzona metoda wyraźnie odnosi się do przedmiotowego rodzaju gwarancji i rodzaju transakcji bazowej w kontekście stosowania niniejszego rozporządzenia;
 - (iii) pomoc przyznaje się na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego w formie gwarancji zgodnie z warunkami określonymi w art. 14 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Efekt zachęty

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się jedynie do pomocy, która wywołuje efekt zachęty.
2. Uznaje się, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli beneficjent złożył do danego państwa członkowskiego pisemny wniosek o przyznanie pomocy przed rozpoczęciem prac nad projektem lub rozpoczęciem działania. Wniosek o przyznanie pomocy zawiera co najmniej następujące informacje:
 - a) nazwę przedsiębiorstwa i informację o jego wielkości;
 - b) opis projektu lub działania, w tym daty ich rozpoczęcia i zakończenia;
 - c) lokalizację projektu lub działania;
 - d) wykaz kosztów projektu lub działania;

⁽²³⁾ Obwieszczenie Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwa w formie gwarancji (Dz.U. C 155 z 20.6.2008, s. 10).

- e) rodzaj pomocy (dotacja, pożyczka, gwarancja, zaliczka zwrotna, zastrzyk kapitałowy lub inne) oraz kwota finansowania publicznego, potrzebnego do realizacji projektu lub działania.
3. Uznaje się, że pomoc *ad hoc* przyznana dużym przedsiębiorstwom wywołuje efekt zachęty, jeśli – oprócz zapewnienia spełnienia warunków określonych w ust. 2 – państwo członkowskie przed przyznaniem pomocy sprawdziło, że w dokumentacji przygotowanej przez beneficjenta określono, iż pomoc przyniesie co najmniej jeden z poniższych efektów:
- a) znaczące zwiększenie zasięgu projektu lub działania dzięki pomocy,
- b) znaczące zwiększenie całkowitej kwoty wydanej przez beneficjenta na projekt lub działanie dzięki pomocy,
- c) znaczące przyspieszenie zakończenia projektu lub działania.
4. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 2 i 3 uznaje się, że środki w formie korzyści podatkowych wywołują efekt zachęty, jeżeli spełnione są łącznie następujące warunki:
- a) środek ustanawia prawo do uzyskania pomocy zgodnie z obiektywnymi kryteriami i bez dalszej ingerencji ze strony państwa członkowskiego;
- b) środek został przyjęty i obowiązuje przed przystąpieniem do realizacji projektu lub działania objętego pomocą, z wyjątkiem kolejnych wersji programów pomocy, pod warunkiem że dane działanie było już objęte zrealizowanymi wcześniej programami w formie korzyści podatkowych;
5. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 2, 3 i 4 uznaje się, że pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu wywołuje efekt zachęty, jeżeli spełnione są warunki określone w art. 10.

Artykuł 7

Intensywność pomocy i koszty kwalifikowalne

1. Do celów obliczania intensywności pomocy i kosztów kwalifikowalnych stosuje się kwoty przed potrąceniem podatku lub innych opłat. Przy obliczaniu intensywności pomocy i kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się jednak podatku od wartości dodanej naliczanego od kosztów lub wydatków kwalifikowalnych, który podlega zwrotowi zgodnie z obowiązującym krajowym prawem podatkowym. Koszty kwalifikowalne uzasadnia jasna, szczegółowa i aktualna dokumentacja. Wysokość kosztów kwalifikowalnych można obliczyć zgodnie z uproszczonymi metodami rozliczania kosztów, pod warunkiem że działanie jest co najmniej częściowo finansowane z funduszu unijnego, który pozwala na wykorzystanie takich uproszczonych metod rozliczania kosztów, oraz że dany rodzaj kosztów jest kwalifikowalny na podstawie odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia. W takich przypadkach zastosowanie mają uproszczone metody rozliczania kosztów przewidziane w odpowiednich przepisach regulujących dany fundusz unijny.

2. Ponadto w przypadku projektów realizowanych zgodnie z planami odbudowy i zwiększania odporności zatwierdzonymi przez Radę na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241⁽²⁴⁾ wysokość kosztów kwalifikowalnych można również obliczyć zgodnie z uproszczonymi metodami rozliczania kosztów, pod warunkiem że wykorzystuje się uproszczone metody rozliczania kosztów określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013⁽²⁵⁾ lub rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060⁽²⁶⁾.

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

⁽²⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

⁽²⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wspierania Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

3. W przypadku gdy pomoc przyznawana jest w formie innej niż dotacja, kwotę pomocy stanowi ekwiwalent dotacji brutto pomocy.
4. Pomoc wypłacana w przyszłości, w tym pomoc wypłacana w kilku ratach, jest dyskontowana do wartości w momencie jej przyznania. Wartość kosztów kwalifikowalnych jest dyskontowana do ich wartości w chwili przyznania pomocy. Stosuje się stopę dyskontową obowiązującą w momencie przyznania pomocy.

Artykuł 8

Kumulacja

1. Aby ustalić, czy progi pomocy powodujące obowiązek zgłoszenia są zgodne z progami pomocy powodującymi obowiązek zgłoszenia określonymi w art. 4 oraz z progami maksymalnej intensywności pomocy określonymi w rozdziale II, uwzględnia się całkowitą kwotę pomocy państwa dla objętego pomocą działania, projektu lub przedsiębiorstwa (zależnie od rodzaju pomocy).
2. W przypadku gdy finansowanie Unii zarządzane centralnie przez instytucje, agencje, wspólne przedsięwzięcia lub inne organy Unii, które nie znajduje się bezpośrednio ani pośrednio pod kontrolą państwa członkowskiego, jest połączone z pomocą państwa, do określenia, czy przestrzegane są progi powodujące obowiązek zgłoszenia i maksymalne intensywności pomocy, uwzględnia się wyłącznie pomoc państwa, pod warunkiem że łączna kwota finansowania publicznego przyznanego w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych nie przekracza najkorzystniejszej stopy finansowania określonej w przepisach prawa Unii.
3. Wyłączoną na mocy niniejszego rozporządzenia pomoc, w przypadku której można wyodrębnić koszty kwalifikowalne, można kumulować z:
 - a) wszelką inną pomocą państwa, pod warunkiem że środki te dotyczą różnych, możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych;
 - b) wszelką inną pomocą państwa w odniesieniu do tych samych – pokrywających się częściowo lub w całości – kosztów kwalifikowalnych, pod warunkiem że taka kumulacja nie powoduje przekroczenia najwyższego poziomu intensywności pomocy lub najwyższej kwoty pomocy mających zastosowanie do tej pomocy na podstawie niniejszego rozporządzenia;
 - c) wszelką pomocą *de minimis* w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych, pod warunkiem że taka kumulacja nie powoduje przekroczenia najwyższego poziomu intensywności pomocy lub najwyższej kwoty pomocy mających zastosowanie do tej pomocy na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 9

Publikacja i informacja

1. Zainteresowane państwo członkowskie zapewnia publikację na kompleksowej stronie internetowej dotyczącej pomocy państwa następujących danych na szczeblu krajowym lub regionalnym:
 - a) podsumowania informacji, o których mowa w art. 19, w standardowym formacie określonym w załączniku III do niniejszego rozporządzenia lub linku do niego;
 - b) pełnego tekstu poszczególnych środków pomocy, o których mowa w art. 19, lub linku zapewniającego dostęp do pełnego tekstu;
 - c) informacji, o których mowa w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia, na temat każdej pomocy indywidualnej przekraczającej 100 000 EUR.
2. W przypadku programów pomocy w formie korzyści podatkowych warunki określone w ust. 1 uznaje się za spełnione, jeśli państwa członkowskie opublikują wymagane informacje dotyczące kwot pomocy indywidualnej w następujących przedziałach w mln EUR:
0,1–0,5;
0,5–1;
1–2;
2–5;

5–10;

10–15;

15 i więcej.

3. Informacje, o których mowa w ust. 1 lit. c), przedstawia się i udostępnia w sposób znormalizowany zgodnie z opisem w załączniku III, umożliwiając ich sprawne wyszukiwanie i pobieranie. Informacje są publikowane w terminie 6 miesięcy od daty przyznania pomocy lub, w przypadku pomocy w formie korzyści podatkowej, w ciągu 1 roku od daty, w której wymagane jest złożenie deklaracji podatkowej. Będą dostępne przez okres co najmniej 10 lat od dnia, w którym pomoc została przyznana.

4. Pełny tekst programu pomocy lub środka pomocy *ad hoc*, o którym mowa w ust. 1, zawiera, w szczególności, wyraźne odniesienie do niniejszego rozporządzenia, z podaniem jego tytułu i adresu publikacyjnego w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, jak również do konkretnych przepisów rozdziału II, których dotyczy dany program pomocy, albo też, w odpowiednich przypadkach, do ustawy krajowej gwarantującej wypełnianie odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia. Programowi pomocy lub pomocy *ad hoc* towarzyszą przepisy wykonawcze i zmiany do nich.

5. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej:

- a) linki do stron internetowych dotyczących pomocy państwa, o których mowa w ust. 1;
- b) podsumowanie, o którym mowa w art. 19.

ROZDZIAŁ II

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE RÓŻNYCH KATEGORII POMOCY

SEKCJA 1

Pomoc operacyjna

Subsekcja A

Pomoc operacyjna na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu

Artykuł 10

Pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu

1. Programy pomocy operacyjnej na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.

2. Do wsparcia mogą kwalifikować się przewozy kolejowe, przewozy wodne śródlądowe lub zrównoważone przewozy multimodalne, zarówno pasażerskie, jak i towarowe. Pomoc udzielana jest przewoźnikom lub organizatorom transportu wybierającym zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu lądowego.

3. Koszty kwalifikowalne stanowią część zewnętrznych kosztów transportu, których – dzięki jednomodalnemu wykorzystaniu transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego lub transportu z wykorzystaniem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub ich wykorzystaniu na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego – można uniknąć w porównaniu z konkurencyjnymi, bardziej zanieczyszczającymi rodzajami transportu. Koszty zewnętrzne, których uniknięto, oblicza się zgodnie z zasadami i metodyką określonymi w podręczniku Komisji dotyczącym zewnętrznych kosztów transportu ⁽²⁷⁾, w wersji zmienionej lub zastąpionej. Państwa członkowskie mogą stosować metodykę obliczania kosztów zewnętrznych w celu pokrycia wszelkich kosztów operacyjnych, w tym kosztów operacyjnych związanych z korzystaniem z infrastruktury.

⁽²⁷⁾ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., Podręcznik dotyczący zewnętrznych kosztów transportu – Wersja z 2019 r. – 1.1, Urząd Publikacji, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

4. Intensywność pomocy nie przekracza [50] % kosztów kwalifikowalnych.
5. Intensywność pomocy może zostać zwiększona o [5–10] % punktów procentowych w przypadku pomocy przyznanej na przewozy z wykorzystaniem transportu kombinowanego określone w art. 1 dyrektywy 92/106/EWG ⁽²⁸⁾.
6. W przypadku pomocy przyznawanej na przewozy transportowe w sektorze transportu towarowego odległość przebyta z wykorzystaniem rodzaju transportu objętego pomocą nie przekracza:
 - a) w odniesieniu do transportu multimodalnego:
 - (i) 800 km w przypadku transportu kolejowego;
 - (ii) 375 km w przypadku transportu wodnego śródlądowego;
 - (iii) 750 km w przypadku transportu z wykorzystaniem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz
 - b) w odniesieniu do transportu jednododalnego:
 - (i) 350 km w przypadku transportu kolejowego (z wyjątkiem przewozów jednowagonowych);
 - (ii) 375 km w przypadku transportu wodnego śródlądowego.
7. W celu zapewnienia, aby pomoc była przyznawana wyłącznie na faktycznie świadczone zrównoważone usługi transportu lądowego, pomoc przyznaje się na podstawie rzeczywistych jednostek świadczonych usług transportowych, takich jak kilometry w przeliczeniu na pasażera w przypadku usług transportu pasażerskiego, kilometry w przeliczeniu na tony lub kilometry w przeliczeniu na środek transportu w przypadku usług transportu towarowego lub, bardziej ogólnie, na podstawie jednostki produkcyjnej usługi transportowej, a nie na zasadzie ryczału.
8. Pomoc przyznawana przedsiębiorstwom kolejowym oraz przewoźnikom żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu musi zapewniać efekt utrzymania lub zwiększenia przesunięcia międzygałęziowego. W tym celu przedsiębiorstwa kolejowe oraz przewoźnicy żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu podają do wiadomości publicznej co najmniej następujące informacje na temat otrzymanej pomocy: nazwa organu przyznającego pomoc, data przyznania pomocy, kwoty otrzymanej pomocy, okres i przewozy objęte pomocą.

Podsekcja B

Pomoc operacyjna na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych

Artykuł 11

Pomoc na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych

1. Programy pomocy operacyjnej na uruchomienie nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i wodnych śródlądowych oraz nowych komercyjnych pasażerskich połączeń kolejowych są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc jest przyznawana:
 - a) przedsiębiorstwom kolejowym lub organizatorom transportu generującym popyt i organizującym regularne przewozy towarowe między terminalami transportowymi w celu uruchomienia nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i wodnych śródlądowych; lub
 - b) przedsiębiorstwom kolejowym organizującym regularne przewozy pasażerskie między terminalami transportowymi znajdującymi się w różnych państwach członkowskich („transgraniczne kolejowe usługi pasażerskie”) albo oddalonymi od siebie o ponad 400 km („dalekobieżne kolejowe usługi pasażerskie”).
3. Pomoc może przybrać formę dotacji wypłacanych okresowo przez okresy nieprzekraczające jednego roku.

⁽²⁸⁾ Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38 [po przyjęciu zmiany dyrektywy 92/106/EWG (2023/0396 (COD)) zastąpić wyrażeniem „zgodne z art. 1c ust. 2 dyrektywy 92/106/EWG”].

4. Kosztami kwalifikowalnymi są straty z działalności operacyjnej ponoszone w związku z danym połączeniem przez okres nie dłuższy niż 5 lat od daty rozpoczęcia obsługiwanego przez beneficjenta nowego połączenia komercyjnego. Bez uszczerbku dla poprzedniego zdania koszty operacyjne związane z uruchomieniem nowego połączenia i poprzedzające jego uruchomienie mogą zostać uwzględnione i odzwierciedlone w kwantyfikacji kosztów kwalifikowalnych w odniesieniu do pierwszego roku obsługiwanego nowego połączenia komercyjnego.
5. Do celów niniejszego artykułu straty operacyjne oznaczają ujemną różnicę między przychodami a kosztami operacyjnymi poniesionymi w związku z danym połączeniem, jak również kosztami operacyjnymi robót związanych z uruchomieniem nowego połączenia komercyjnego i poprzedzających jego uruchomienie. Intensywność pomocy nie może przekraczać 80 % kosztów kwalifikowalnych w pierwszym roku, 70 % kosztów kwalifikowalnych w drugim roku, 60 % kosztów kwalifikowalnych w trzecim roku, 50 % kosztów kwalifikowalnych w czwartym roku i 40 % kosztów kwalifikowalnych w piątym roku.
6. Koszty przypisane do nowego połączenia komercyjnego mogą obejmować wszystkie bezpośrednie koszty operacyjne poniesione w związku z obsługą nowego połączenia komercyjnego oraz odpowiedni wkład w koszty operacyjne wspólne dla nowego połączenia komercyjnego i dla innych rodzajów działalności. Przychód, który należy uwzględnić, obejmuje cały przychód uzyskany z nowego połączenia komercyjnego.
7. W przypadku gdy pomoc jest wypłacana z góry, koszty kwalifikowalne szacuje się *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz i dyskontuje się je do ich wartości w momencie przyznania pomocy. Państwa członkowskie wprowadzają mechanizm monitorowania i wycofania w celu zapewnienia, aby intensywność pomocy nie przekraczała dozwolonego poziomu.

SEKCJA 2

Pomoc inwestycyjna

Podsekcja A

Pomoc inwestycyjna na obiekty infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz bocznicie prywatne na potrzeby transportu jedno- i multimodalnego

Artykuł 12

Pomoc na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu jedno- i multimodalnego

1. Pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie (w tym wymianę) obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączona z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc przyznaje się każdemu przedsiębiorstwu, które buduje, modernizuje lub odnawia obiekty infrastruktury kolejowej, obiekty infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiekty infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego na podstawie programów, z wyjątkiem pomocy na budowę, modernizację i odnowienie multimodalnych towarowych terminali kolejowych i żeglugi śródlądowej, która to pomoc może być również przyznawana jako pomoc *ad hoc*. Pomoc *ad hoc* może zostać przyznana wyłącznie w przypadku, gdy potencjalny popyt na zdolność produkcyjną, przynajmniej w perspektywie średnioterminowej, przekracza obecną łączną zdolność produkcyjną obiektu infrastruktury objętego pomocą oraz innych istniejących lub już planowanych obiektów, które mogłyby służyć jako racjonalna alternatywa dla obiektu infrastruktury objętego pomocą.
3. Kosztami kwalifikowalnymi są koszty inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (stacjonarne i ruchome) oraz wartości niematerialne i prawne bezpośrednio związane z budową, modernizacją lub odnowieniem danego obiektu. Inwestycja może obejmować zagospodarowanie powierzchni (np. na potrzeby związane ze składowaniem), urządzenia stacjonarne (takie jak magazyny i budynki terminali) oraz ruchome wyposażenie terminalowe (takie jak wózki wysokiego składowania) znajdujące się w obiekcie infrastruktury i służące do świadczenia usług związanych z transportem; Za kwalifikowalne uznaje się również koszty studiów wykonalności i topologicznych, jak również koszty planowania i instalacji.

4. Koszty związane z działalnością pozatransportową nie są kwalifikowalne.
5. Kwota pomocy nie może przekroczyć niższego z następujących progów:
 - a) różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a sumą zysku operacyjnego z inwestycji w jej ekonomicznym cyklu życia oraz zdyskontowanej wartości końcowej tej inwestycji (wartości końcowej na koniec ekonomicznego cyklu życia inwestycji). Zysk operacyjny obejmuje również przyrostowe zyski operacyjne netto wygenerowane przez działalność pozatransportową związaną z działalnością transportową, która ma być prowadzona w danym obiekcie (np. wynajem powierzchni handlowych znajdujących się w obiekcie). Zysk operacyjny i wartość końcową odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz albo *ex post* przy użyciu mechanizmu wycofania;
 - b) 50 % kosztów kwalifikowalnych.
6. W przypadku pomocy nieprzekraczającej 3 mln EUR na projekt, maksymalną kwotę pomocy można ustalić na poziomie do 50 % kosztów kwalifikowalnych jako alternatywę dla stosowania metody, o której mowa w ust. 5.
7. Dostęp do obiektu objętego pomocą musi być otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący dla wszystkich zainteresowanych użytkowników zgodnie z przepisami sektorowymi, w tym z dyrektywą 2012/34/UE.
8. Wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub wynajmu obiektu infrastruktury, na który udzielono pomocy, są udzielane na zasadach konkurencji, przejrzystości, niedyskryminacji i bezwarunkowo.
9. W przypadku gdy właściciel, podmiot zarządzający i wszelki przewidywany użytkownik końcowy obiektu infrastruktury transportowej objętego pomocą są częścią tego samego przedsiębiorstwa lub są przedsiębiorstwami powiązаныmi w rozumieniu załącznika I do niniejszego rozporządzenia, zezwolenia na eksploatację obiektu udziela się na podstawie otwartej, konkurencyjnej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury ⁽²⁹⁾.

Artykuł 13

Pomoc na budowę, modernizację i odnowienie bocznic prywatnych

1. Programy pomocy operacyjnej na budowę, modernizację i odnowienie (w tym wymianę) bocznic prywatnych są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc przyznaje się wszystkim przedsiębiorstwom, które budują, modernizują i odnawiają bocznicę prywatną.
3. Kosztami kwalifikowalnymi są koszty inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (stacjonarne i ruchome) oraz wartości niematerialne i prawne bezpośrednio związane z budową, modernizacją i odnowieniem bocznic prywatnych. Koszty inwestycji mogą obejmować studia wykonalności i topologiczne oraz koszty planowania i instalacji. Perony do załadunku/rozładunku oraz wyposażenie wykorzystywane do załadunku/rozładunku pociągów na terenie należącym do wyspecjalizowanych użytkowników nie są uwzględniane w kosztach kwalifikowalnych.
4. Kwota pomocy nie może przekroczyć niższego z następujących progów:
 - a) różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a sumą zysku operacyjnego z inwestycji w jej ekonomicznym cyklu życia oraz zdyskontowanej wartości końcowej tej inwestycji (wartości końcowej na koniec ekonomicznego cyklu życia inwestycji). Zysk operacyjny i wartość końcową odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz albo *ex post* przy użyciu mechanizmu wycofania;
 - b) 50 % kosztów kwalifikowalnych.
5. W przypadku pomocy nieprzekraczającej 500 000 EUR na projekt maksymalną kwotę pomocy można ustalić na poziomie do 50 % kosztów kwalifikowalnych jako alternatywę dla stosowania metody, o której mowa w ust. 4.

⁽²⁹⁾ Przedmiotowe przedsiębiorstwa powiązane mogą uczestniczyć w procedurze.

Subsekcja B

Pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego

Artykuł 14

Pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego

1. Programy pomocy inwestycyjnej na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Kosztami kwalifikowalnymi są wszystkie koszty inwestycji związane z nabyciem nowych lub używanych środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego. Koszty takie mogą obejmować w szczególności cenę środka transportu i koszty dostawy. Koszty badań projektowych, konsultingu lub prac inżynierskich mogą być kwalifikowalne, pod warunkiem że są one związane z inwestycjami, o których mowa w niniejszym artykule, i stanowią ich część.
3. Pomoc jest przyznawana:
 - a) nowym podmiotom w sektorze kolejowym;
 - b) przedsiębiorstwom kolejowym, przewoźnikom żeglugi śródlądowej lub operatorom leasingowym w sektorach kolei i żeglugi śródlądowej – jeśli kwalifikują się jako MSP.
4. Pomoc ma formę gwarancji dla nabywcy środka transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego. Gwarancje mogą być udzielane bezpośrednio beneficjentom końcowym lub instytucjom kredytowym i innym instytucjom finansowym jako pośrednikom finansowym (o ile beneficjent zachowuje swobodę wyboru pośrednika finansowego). Pośrednik finansowy musi być w stanie wykazać, że posiada mechanizm zapewniający możliwie jak największe przekazywanie korzyści beneficjentom końcowym w formie wyższego finansowania, bardziej ryzykownych portfeli, niższych wymogów dotyczących zabezpieczenia lub niższych stóp oprocentowania, niż miałyby to miejsce bez takich gwarancji publicznych.
5. Gwarancji udziela się na nowe indywidualne pożyczki na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego. Kwota nominalna pożyczki bazowej nie może przekraczać kosztów kwalifikowalnych. Wartość gwarancji nie może przekraczać 80 % wartości pożyczki bazowej. Gwarancje publiczne są udzielane za opłatą wynoszącą co najmniej 50 punktów bazowych, jeżeli przyznające państwo członkowskie ma rating na poziomie AAA-A.
6. Okres obowiązywania gwarancji jest ograniczony do maksymalnie 15 lat.
7. Pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego może być kumulowana z pomocą na interoperacyjność lub pomocą na dostosowanie techniczne i modernizację, jeżeli dodatkowe koszty netto związane z interoperacyjnością, określone w art. 16 ust. 6, lub inwestycje w modernizację i dostosowanie techniczne, określone w art. 17 ust. 6, są wyłączone z kosztów kwalifikowalnych określonych w ust. 2.

Artykuł 15

Pomoc na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych i dźwigów montowanych na pokładzie statków

1. Programy pomocy inwestycyjnej na zakup nowych lub używanych intermodalnych jednostek ładunkowych i dźwigów montowanych na pokładzie statków są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc przyznaje się każdemu przedsiębiorstwu, które inwestuje w zakup intermodalnych jednostek ładunkowych i dźwigów montowanych na pokładzie statków.

3. Koszty kwalifikowalne są równe:
 - a) w przypadku intermodalnych jednostek ładunkowych (ILU): różnicy kosztów między jednostkami transportowymi wykorzystywanymi wyłącznie do transportu drogowego a intermodalnymi jednostkami ładunkowymi, które mogą być przeładowywane do celów zrównoważonego transportu multimodalnego;
 - b) w przypadku dźwigów montowanych na pokładzie statków: pełnej cenie zakupu.
4. Koszty kwalifikowalne mogą obejmować studia wykonalności oraz koszty planowania i instalacji.
5. Kwota pomocy nie może przekraczać intensywności pomocy wynoszącej 30 % kosztów kwalifikowalnych w sytuacji określonej w ust. 3 lit. a) i 20 % kosztów kwalifikowalnych w sytuacji określonej w ust. 3 lit. b).

Podsekcja C

Pomoc inwestycyjna na interoperacyjność oraz na dostosowanie techniczne i modernizację

Artykuł 16

Pomoc na interoperacyjność

1. Programy pomocy inwestycyjnej na inwestycje w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne i prawne przyczyniające się do nieprzerwanego przepływu między państwami członkowskimi lub rodzajami transportu są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc przyznaje się każdemu przedsiębiorstwu, które realizuje inwestycje we wdrażanie technologii wspierających interoperacyjność, o których mowa w ust. 3.
3. Za kwalifikowalne projekty inwestycyjne uznaje się:
 - a) europejski system sterowania pociągiem (ETCS), przyszyły kolejowy system łączności ruchomej (FRMCS) i automatyczna kontrola jazdy pociągu (ATO) w ramach europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), jak opisano w prawodawstwie wtórnym Unii ⁽³⁰⁾;
 - b) automatyczny sprzęg cyfrowy (DAC) ⁽³¹⁾;
 - c) dostosowanie taboru kolejowego do różnych systemów elektrycznych;
 - d) dostosowanie taboru kolejowego do różnych szerokości toru;
 - e) dostosowanie statków żeglugi śródlądowej do portów morskich;
 - f) dostosowanie statków żeglugi śródlądowej do zmieniających się warunków żeglowności, w tym niskiego stanu wód;
 - g) automatyzacja taboru i statków żeglugi śródlądowej;
 - h) dostosowanie środków transportu do przewozu ILU;
 - i) kluczowe technologie niezbędne do wdrożenia usług informacji rzecznej, takie jak platforma RIS, śródlądowy system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych, komunikaty dla kierowników statków, śródlądowy system automatycznej identyfikacji oraz międzynarodowy system elektronicznego raportowania;

⁽³⁰⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 380).

⁽³¹⁾ DAC jest interoperacyjnym elementem służącym do automatycznego łączenia i rozłączania taboru kolejowego w pociągu towarowym, zarówno fizycznie (np. połączenie mechaniczne i linia napowietrzna do hamowania), jak i cyfrowo (np. zasilanie elektryczne i połączenie danych). DAC umożliwi utworzenie nowoczesnego i cyfrowego europejskiego kolejowego transportu towarowego. Nie tylko zwiększy on wydajność dzięki procesom automatyzacji, ale również zapewni wystarczające zasilanie w energię dla aplikacji telematycznych, a także bezpieczną transmisję danych w całym pociągu. [Po przyjęciu odpowiedniego prawodawstwa wtórnego UE wstawić odniesienie]

- j) aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych i inne rodzaje oprogramowania do obsługi przewozów towarowych, o ile przyczyniają się one do nieprzerwanego przepływu, w szczególności intermodalne systemy identyfikacji, śledzenia i identyfikowalności oraz intermodalne platformy wymiany danych. Do wsparcia nie kwalifikują się inwestycje w aplikacje dla usług przewozów pasażerskich, takie jak systemy zapewniające pasażerom informacje przed podróżą i w jej trakcie, systemy rezerwacji i płatności dla pasażerów, zarządzanie bagażem i zarządzanie połączeniami między pociągami pasażerskimi i innymi środkami transportu pasażerskiego.
4. Kosztami kwalifikowalnymi są wszystkie koszty niezbędne do realizacji inwestycji kwalifikowalnych. Koszty takie mogą obejmować w szczególności koszty niezbędne do zakupu i instalacji odpowiedniej technologii, koszty zarządzania projektem i koszty dostawy. Koszty utrzymania nie kwalifikują się do wsparcia. Koszty związane z badaniami, testowaniem i zatwierdzaniem oraz instalacjami pilotażowymi i prototypowymi kwalifikują się do objęcia wsparciem. Aktywa finansowane w ramach pomocy na interoperacyjność mogą być nowe lub używane. Jeżeli chodzi o inwestycje w zakresie interoperacyjności związane z ERTMS, koszty dotyczące integracji funkcji europejskiego globalnego systemu nawigacji satelitarnej (EGNSS) z ERTMS kwalifikują się do wsparcia. Koszty związane z GSM-R nie kwalifikują się do wsparcia.
5. Intensywność pomocy nie może przekraczać:
- a) 80 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku projektów inwestycyjnych objętych ust. 3 lit. a) i b),
- b) 50 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku projektów inwestycyjnych objętych ust. 3 lit. c)–j).
6. W odniesieniu do inwestycji związanych z interoperacyjnością w środki transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, w intermodalną jednostkę ładunkową lub dźwig montowany na pokładzie statków, których zakup jest planowany, koszty kwalifikowalne muszą być ograniczone do dodatkowych kosztów netto związanych z interoperacyjnością, pod warunkiem że koszty te nie zostały już pokryte w ramach żadnej innej formy pomocy, w szczególności pomocy na podstawie art. 14 i 15. Dodatkowe koszty netto związane z interoperacyjnością oblicza się jako różnicę między – z jednej strony – całkowitym kosztem zakupu środka transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, intermodalnej jednostki ładunkowej lub dźwigu montowanego na pokładzie statków, których zakup jest planowany i które są wyposażone w takie inwestycje, a – z drugiej strony – całkowitym kosztem zakupu tego samego środka transportu, intermodalnej jednostki ładunkowej lub dźwigu montowanego na pokładzie statków, które w scenariuszu alternatywnym nie są wyposażone w inwestycje związane z interoperacyjnością.
7. Przez okres co najmniej 5 lat od przyznania pomocy ustalenia umowne dotyczące odpłatnego przekazania lub użytkowania (takie jak leasing) aktywów finansowanych z pomocy na interoperacyjność muszą zawierać klauzulę stwierdzającą, że inwestycja zapewniająca interoperacyjność danego składnika aktywów była finansowana z pomocy państwa. Określa się w nich również odpowiednie obowiązki określone w ust. 9 oraz kwotę pomocy.
8. Inwestycja musi zostać zrealizowana i sfinalizowana co najmniej na rok przed dniem, w którym inwestycja objęta wsparciem stanie się obowiązkowa na szczeblu UE.
9. Środki transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego korzystające z inwestycji objętej wsparciem pozostają wpisane do odpowiedniego rejestru krajowego dowolnego państwa członkowskiego lub odpowiedniego rejestru europejskiego przez co najmniej 5 lat po realizacji inwestycji.

Artykuł 17

Pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego.

1. Programy pomocy inwestycyjnej na inwestycje w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne i prawne przyczyniające się do dostosowania technicznego i modernizacji środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc przyznaje się każdemu przedsiębiorstwu, które realizuje inwestycje w dostosowanie techniczne i modernizację środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego, o których mowa w ust. 3.

3. Za inwestycje kwalifikowalne uznaje się:
 - a) modernizację lub odnowienie taboru;
 - b) modernizację lub odnowienie statków żeglugi śródlądowej, na przykład w celu poprawy hydrodynamiki i wydajności;
 - c) modernizację lub odnowienie wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego;
 - d) dostosowanie techniczne statków do nowych rodzajów ładunków;
 - e) aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych i inne rodzaje oprogramowania do obsługi przewozów towarowych nieobjęte art. 16, takie jak systemy dostarczające informacji wyłącznie w ramach jednego rodzaju transportu lub cyfrowe systemy rezerwacji i płatności, które nie przyczyniają się do nieprzerwanego przepływu. Do wsparcia nie kwalifikują się inwestycje w aplikacje dla usług przewozów pasażerskich, takie jak systemy zapewniające pasażerom informacje przed podróżą i w jej trakcie, systemy rezerwacji i płatności dla pasażerów, zarządzanie bagażem i zarządzanie połączeniami między pociągami pasażerskimi i innymi środkami transportu pasażerskiego;
 - f) systemy logistyczne, takie jak oprogramowanie do optymalizacji obciążenia;
 - g) oprogramowanie do prognozowania ruchu (przewidywany czas odjazdu/przewidywany czas przyjazdu) oraz oprogramowanie do optymalizacji trasy.
4. Kosztami kwalifikowalnymi są wszystkie koszty niezbędne do realizacji inwestycji kwalifikowalnych. Koszty takie mogą obejmować w szczególności koszty niezbędne do zakupu i instalacji odpowiedniej technologii, koszty związane z modernizacją istniejącej zainstalowanej technologii, koszty zarządzania projektem i koszty dostawy. Koszty związane z badaniami, testowaniem i zatwierdzaniem oraz instalacjami pilotażowymi i prototypowymi kwalifikują się do objęcia pomocą.
5. Intensywność pomocy nie może przekraczać 20 % kosztów kwalifikowalnych.
6. W odniesieniu do inwestycji w środki transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, których zakup jest planowany, koszty kwalifikowalne muszą być ograniczone do dodatkowych kosztów netto związanych z dostosowaniem technicznym i modernizacją, pod warunkiem że koszty te nie zostały już pokryte w ramach żadnej innej formy pomocy, w szczególności pomocy na podstawie art. 14 i 15. Dodatkowe koszty netto związane z dostosowaniem technicznym i modernizacją oblicza się jako różnicę między – z jednej strony – całkowitym kosztem zakupu środka transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, którego zakup jest planowany i który jest wyposażony w takie inwestycje, a – z drugiej strony – całkowitym kosztem zakupu tego samego lub podobnego środka transportu, który w scenariuszu alternatywnym wymaga dostosowania technicznego i modernizacji.
7. Przez okres co najmniej 5 lat od przyznania pomocy ustalenia umowne dotyczące odpłatnego przekazania lub użytkowania (takie jak leasing) aktywów finansowanych z pomocy na dostosowanie techniczne i modernizację środków transportu i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego zawierają klauzulę stwierdzającą, że dostosowanie lub modernizacja danego składnika aktywów były finansowane z pomocy państwa, oraz określającą kwotę pomocy.
8. Inwestycja musi zostać zrealizowana i sfinalizowana co najmniej na rok przed dniem, w którym inwestycja objęta wsparciem stanie się obowiązkowa na szczeblu UE.

ROZDZIAŁ III

MONITOROWANIE

Artykuł 18

Wycofanie przywileju wyłączenia grupowego

Jeżeli państwo członkowskie przyznaje pomoc, która jest rzekomo wyłączona z obowiązku zgłoszenia na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale nie spełnia warunków określonych w rozdziałach I–II, Komisja może, po umożliwieniu zainteresowanemu państwu członkowskiemu przedstawienia swojego stanowiska, przyjąć decyzję stwierdzającą, że całość lub część przyszłych środków pomocy przyjętych przez dane państwo członkowskie, które w innych okolicznościach spełniałyby wymogi niniejszego rozporządzenia, podlega obowiązkowi zgłoszenia do Komisji zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu. Środki podlegające zgłoszeniu mogą zostać ograniczone do środków przyznających niektóre rodzaje pomocy lub na rzecz niektórych beneficjentów lub do środków przyjętych przez niektóre organy danego państwa członkowskiego.

Artykuł 19

Sprawozdawczość

Państwa członkowskie przesyłają Komisji:

- a) za pośrednictwem systemu elektronicznej notyfikacji Komisji skrócone informacje na temat każdego środka pomocy wyłączonego na mocy niniejszego rozporządzenia, w standardowym formacie określonym w załączniku III do niniejszego rozporządzenia, wraz z linkiem zapewniającym dostęp do pełnego tekstu środka pomocy, włącznie z jego zmianami, w ciągu 20 dni roboczych od jego wejścia w życie;
- b) w formie elektronicznej – sprawozdanie roczne w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 794/2004 ⁽³²⁾, zawierające informacje wskazane w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 794/2004, w odniesieniu do każdego pełnego roku lub każdej części roku, kiedy zastosowanie ma niniejsze rozporządzenie.

Artykuł 20

Ocena

1. Programy pomocy, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. i) oraz j), podlegają ocenie *ex post*, jeżeli ich budżet na pomoc państwa lub rozliczone wydatki przekraczają 150 mln EUR w dowolnym roku lub 750 mln EUR w całym okresie ich trwania. Cały okres ich trwania to łączny czas trwania danego programu i każdego realizowanego wcześniej programu, który służył realizacji podobnego celu i obejmował podobny obszar geograficzny, począwszy od XXX. Biorąc pod uwagę cele oceny oraz aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnych obciążeń na państwa członkowskie, oceny *ex post* są wymagane wyłącznie w odniesieniu do programów pomocy, których cały okres trwania przekracza trzy lata, począwszy od XXX.
2. Od wymogu przeprowadzenia oceny *ex post* można odstąpić w przypadku programów pomocy będących bezpośrednimi następcami wcześniejszego programu, który służył realizacji zbliżonego celu, obejmował ten sam obszar geograficzny i został poddany ocenie. Jest to uzależnione od sporządzenia ostatecznego sprawozdania oceniającego, zgodnie z planem oceny zatwierdzonym przez Komisję, które to sprawozdanie nie będzie zawierało żadnych negatywnych ustaleń. W przypadku gdy ostateczne sprawozdanie oceniające program okaże się niezgodne z zatwierdzonym planem oceny, program ten jest zawieszany ze skutkiem natychmiastowym. Żadna kolejna wersja takiego zawieszanego programu, służąca realizacji podobnego celu i obejmująca podobny obszar geograficzny, nie ma przywileju wyłączenia grupowego.
3. Celem oceny jest weryfikacja realizacji przyjętych założeń i spełnienia warunków leżących u podstaw zgodności programu z rynkiem wewnętrznym, w szczególności weryfikacja konieczności zastosowania środka pomocy i jego skuteczności w świetle jego uprzednio zdefiniowanych celów ogólnych i szczegółowych. W ocenie uwzględnia się także wpływ danego programu na konkurencję i wymianę handlową.
4. W przypadku programów pomocy objętych wymogiem oceny zgodnie z ust. 1 państwa członkowskie zgłaszają projekt planu oceny w następujący sposób:
 - a) w terminie 20 dni roboczych od wejścia programu w życie, jeżeli w jego budżecie kwota pomocy państwa przekracza 150 mln EUR w dowolnym roku lub 750 mln EUR w całym okresie jego realizacji;
 - b) w terminie 30 dni roboczych po dokonaniu istotnej zmiany skutkującej zwiększeniem budżetu programu do ponad 150 mln EUR w dowolnym roku lub do 750 mln EUR w całym okresie realizacji programu;
 - c) w terminie 30 dni roboczych po oficjalnym zaksięgowaniu wydatków w ramach programu przekraczających 150 mln EUR w którymkolwiek roku.
5. Projekt planu oceny jest zgodny ze wspólną metodą oceny pomocy państwa przyjętą przez Komisję. Państwa członkowskie publikują plan oceny zatwierdzony przez Komisję.

⁽³²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

6. Ocena *ex post* musi zostać przeprowadzona przez eksperta, który jest niezależny od organu przyznającego pomoc, na podstawie planu oceny. W ramach każdej oceny należy sporządzić co najmniej jedno okresowe i jedno końcowe sprawozdanie oceniające. Państwa członkowskie publikują oba sprawozdania.

7. Końcowe sprawozdanie z oceny przekazuje się Komisji najpóźniej na dziewięć miesięcy przed datą wygaśnięcia programu pomocy objętego wyłączeniem. Okres ten może zostać skrócony w przypadku programów powodujących uruchomienie wymogu oceny w ciągu ostatnich dwóch lat ich wdrażania. Dokładny zakres i zasady każdej oceny określa się w decyzji o zatwierdzeniu planu oceny. Podczas zgłaszania wszelkich późniejszych środków pomocy o podobnym celu należy przedstawić opis tego, w jaki sposób wzięto pod uwagę wyniki ewaluacji.

Artykuł 21

Monitorowanie

1. W celu umożliwienia Komisji monitorowania pomocy wyłączonej z obowiązku zgłoszenia na mocy niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie prowadzą szczegółową dokumentację z informacjami i dokumentami uzupełniającymi niezbędnymi do ustalenia, że wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu zostały spełnione. Dokumentacja ta jest przechowywana przez okres 10 lat od dnia przyznania pomocy *ad hoc* lub dnia przyznania ostatniej pomocy indywidualnej w ramach programu.

2. W przypadku programów, w ramach których pomoc podatkowa jest przyznawana automatycznie, takich jak programy oparte na deklaracjach podatkowych beneficjentów, oraz jeżeli nie przeprowadza się weryfikacji *ex ante* w celu ustalenia, czy wszystkie warunki dotyczące zgodności zostały spełnione w przypadku każdego beneficjenta, państwa członkowskie regularnie weryfikują, przynajmniej na zasadzie *ex post* i na podstawie próby, czy wszystkie warunki dotyczące zgodności zostały spełnione, oraz wyciągają konieczne wnioski. Państwa członkowskie przechowują szczegółową dokumentację weryfikacji przez okres co najmniej 10 lat od dnia przeprowadzenia kontroli.

3. Komisja może zażądać od każdego państwa członkowskiego wszelkich informacji i dokumentów uzupełniających, które uzna za konieczne do monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym informacji wymienionych w ust. 1 i 2. W ciągu 20 dni roboczych od dnia otrzymania wezwania lub w dłuższym terminie oznaczonym w wezwaniu dane państwo członkowskie przekazuje Komisji żądane informacje i dokumenty uzupełniające.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 22

Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pomocy indywidualnej przyznanej przed wejściem w życie odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia, jeżeli pomoc ta spełnia wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu z wyjątkiem art. 9.

2. Każda pomoc niewyłączona z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, na podstawie niniejszego rozporządzenia jest oceniana przez Komisję zgodnie z właściwymi ramami prawnymi, wytycznymi, komunikatami i zawiadomieniami.

3. Z końcem okresu obowiązywania niniejszego rozporządzenia wszelkie programy pomocy wyłączone na podstawie niniejszego rozporządzenia pozostają wyłączone przez sześciomiesięczny okres dostosowawczy.

Artykuł 23

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem XXX r.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do dnia XXX r.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

Definicja MŚP

Artykuł 1

Przedsiębiorstwo

Za przedsiębiorstwo uważa się podmiot prowadzący działalność gospodarczą bez względu na jego formę prawną. Zalicza się tu w szczególności osoby prowadzące działalność na własny rachunek oraz firmy rodzinne zajmujące się rzemiosłem lub inną działalnością, a także spółki lub stowarzyszenia prowadzące regularną działalność gospodarczą.

Artykuł 2

Pułapy zatrudnienia oraz pułapy finansowe określające kategorię przedsiębiorstwa

1. Do kategorii mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw („MŚP”) należą przedsiębiorstwa, które zatrudniają mniej niż 250 pracowników i których roczny obrót nie przekracza 50 milionów EUR, lub roczna suma bilansowa nie przekracza 43 milionów EUR.
2. W kategorii MŚP małe przedsiębiorstwo definiuje się jako przedsiębiorstwo, które zatrudnia mniej niż 50 pracowników i którego roczny obrót lub roczna suma bilansowa nie przekracza 10 milionów EUR.
3. W kategorii MŚP mikroprzedsiębiorstwo definiuje się jako przedsiębiorstwo, które zatrudnia mniej niż 10 pracowników i którego roczny obrót lub roczna suma bilansowa nie przekracza 2 milionów EUR.

Artykuł 3

Rodzaje przedsiębiorstw brane pod uwagę przy obliczaniu liczby zatrudnionych i kwot finansowych

1. „Przedsiębiorstwo samodzielne” oznacza każde przedsiębiorstwo, które nie jest zakwalifikowane jako przedsiębiorstwo partnerskie w rozumieniu ust. 2 ani jako przedsiębiorstwo powiązane w rozumieniu ust. 3.
2. „Przedsiębiorstwa partnerskie” oznaczają wszystkie przedsiębiorstwa, które nie zostały zakwalifikowane jako przedsiębiorstwa powiązane w rozumieniu ust. 3 i między którymi istnieją następujące związki: przedsiębiorstwo (przedsiębiorstwo wyższego szczebla) posiada, samodzielnie lub wspólnie z co najmniej jednym przedsiębiorstwem powiązaniem w rozumieniu ust. 3, co najmniej 25 % kapitału innego przedsiębiorstwa (przedsiębiorstwa niższego szczebla) lub praw głosu w takim przedsiębiorstwie.

Przedsiębiorstwo można jednak zakwalifikować jako samodzielne i w związku z tym niemające żadnych przedsiębiorstw partnerskich, nawet jeśli niżej wymienieni inwestorzy osiągnęli lub przekroczyli pułap 25 %, pod warunkiem że nie są oni powiązani w rozumieniu ust. 3, indywidualnie ani wspólnie, z danym przedsiębiorstwem:

- a) publiczne korporacje inwestycyjne, spółki venture capital, osoby fizyczne lub grupy osób fizycznych prowadzące regularną działalność inwestycyjną w oparciu o kapitał wysokiego ryzyka, które inwestują w firmy nienotowane na giełdzie (anioły biznesu), pod warunkiem że całkowita kwota inwestycji tych aniołów biznesu w to samo przedsiębiorstwo wynosi mniej niż 1 250 000 EUR;
- b) uczelnie wyższe lub ośrodki badawcze nienastawione na zysk;
- c) inwestorzy instytucjonalni, w tym fundusze rozwoju regionalnego;
- d) niezależne samorządy lokalne z rocznym budżetem poniżej 10 mln EUR oraz liczbą mieszkańców poniżej 5 000.

3. „Przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają przedsiębiorstwa, które pozostają w jednym z poniższych związków:
 - a) przedsiębiorstwo posiada większość praw głosu w innym przedsiębiorstwie w roli wspólnika lub członka;
 - b) przedsiębiorstwo ma prawo wyznaczyć lub odwołać większość członków organu administracyjnego, zarządzającego lub nadzorczego innego przedsiębiorstwa;
 - c) przedsiębiorstwo ma prawo wywierać dominujący wpływ na inne przedsiębiorstwo zgodnie z umową zawartą z tym przedsiębiorstwem lub zgodnie z postanowieniami w jego statucie lub umowie spółki;
 - d) przedsiębiorstwo będące wspólnikiem lub członkiem innego przedsiębiorstwa kontroluje samodzielnie, zgodnie z umową z innymi wspólnikami lub członkami tego przedsiębiorstwa, większość praw głosu wspólników lub członków w tym przedsiębiorstwie.

Zakłada się, że wpływ dominujący nie istnieje, jeżeli inwestorzy wymienieni w ust. 2 akapit drugi nie angażują się bezpośrednio lub pośrednio w zarządzanie danym przedsiębiorstwem, bez uszczerbku dla ich praw jako udziałowców/akcjonariuszy.

Przedsiębiorstwa, które pozostają w jednym ze związków opisanych w akapicie pierwszym za pośrednictwem co najmniej jednego przedsiębiorstwa, lub jednego z inwestorów, o których mowa w ust. 2, również uznaje się za powiązane.

Przedsiębiorstwa pozostające w jednym z takich związków za pośrednictwem osoby fizycznej lub grupy osób fizycznych działających wspólnie również uznaje się za przedsiębiorstwa powiązane, jeżeli prowadzą one swoją działalność lub część działalności na tym samym rynku właściwym lub rynkach pokrewnych.

Za „rynek pokrewny” uważa się rynek dla danego produktu lub usługi znajdujący się bezpośrednio na wyższym lub niższym szczeblu rynku w stosunku do rynku właściwego.

4. Poza przypadkami określonymi w ust. 2 akapit drugi przedsiębiorstwa nie można uznać za małe lub średnie przedsiębiorstwo, jeżeli co najmniej 25 % kapitału lub praw głosu kontroluje bezpośrednio lub pośrednio, wspólnie lub indywidualnie, co najmniej jeden organ publiczny.

5. Przedsiębiorstwa mogą złożyć oświadczenie o swoim statusie prawnym przedsiębiorstwa samodzielnego, przedsiębiorstwa partnerskiego lub przedsiębiorstwa powiązanego, załączając dane dotyczące pułapów określonych w art. 2. Oświadczenie można złożyć nawet wtedy, gdy kapitał jest rozdrobniony w stopniu uniemożliwiającym dokładne określenie właściciela, w którym to przypadku przedsiębiorstwo może oświadczyć w dobrej wierze, że w sposób prawnie uzasadniony może przyjąć, iż co najmniej 25 % jego kapitału nie jest w posiadaniu innego przedsiębiorstwa ani we wspólnym posiadaniu większej liczby powiązanych przedsiębiorstw. Oświadczenia takie nie wykluczają kontroli i postępowań wyjaśniających przewidzianych w przepisach krajowych lub unijnych.

Artykuł 4

Dane wykorzystywane w celu określania liczby zatrudnionych i kwot finansowych oraz okres odniesienia

1. Do określenia liczby zatrudnionych i kwot finansowych wykorzystuje się dane odnoszące się do ostatniego zatwierdzonego okresu obrachunkowego, obliczane w skali rocznej. Uwzględnia się je od dnia zamknięcia ksiąg rachunkowych. Kwota wybrana jako obrót jest obliczana z pominięciem podatku od wartości dodanej (VAT) i innych podatków pośrednich.

2. Jeżeli w dniu zamknięcia ksiąg rachunkowych dane przedsiębiorstwo stwierdza, że w skali rocznej przekroczyło pułapy zatrudnienia lub pułapy finansowe określone w art. 2, lub spadło poniżej tych pułapów, uzyskanie lub utrata statusu mikroprzedsiębiorstwa, małego lub średniego przedsiębiorstwa następuje tylko wówczas, gdy zjawisko to powtórzy się w ciągu dwóch kolejnych okresów obrachunkowych.

3. W przypadku nowo utworzonych przedsiębiorstw, których księgi rachunkowe nie zostały jeszcze zatwierdzone, odpowiednie dane pochodzą z szacunków dokonanych w dobrej wierze w trakcie roku obrotowego.

Artykuł 5

Liczba zatrudnionych

1. Liczba zatrudnionych odpowiada liczbie rocznych jednostek pracy, tj. liczbie osób zatrudnionych na pełny etat w obrębie danego przedsiębiorstwa lub na jego rzecz w ciągu całego uwzględnianego roku odniesienia. Praca osób, które nie przepracowały pełnego roku, osób, które pracowały w niepełnym wymiarze godzin, bez względu na długość okresu zatrudnienia, oraz pracowników sezonowych jest obliczana jako część ułamkowa rocznej jednostki pracy. W skład personelu wchodzi:
 - a) pracownicy,
 - b) osoby pracujące dla przedsiębiorstwa, podlegające mu i uważane za pracowników na mocy prawa krajowego,
 - c) właściciele-kierownicy,
 - d) wspólnicy prowadzący regularną działalność w przedsiębiorstwie i czerpiący z niego korzyści finansowe.
2. Praktykanci lub studenci odbywający szkolenie zawodowe na podstawie umowy o praktyce lub szkoleniu zawodowym nie wchodzi w skład personelu. Nie wlicza się okresu trwania urlopu macierzyńskiego ani wychowawczego.

Artykuł 6

Ustalenie danych przedsiębiorstwa

1. W przypadku przedsiębiorstwa samodzielnego dane, w tym dane dotyczące liczby personelu, ustalane są wyłącznie na podstawie jego ksiąg rachunkowych.
2. W przypadku przedsiębiorstwa mającego przedsiębiorstwo partnerskie lub przedsiębiorstwa powiązane dane, w tym dane dotyczące liczby personelu, określa się na podstawie ksiąg rachunkowych i innych danych przedsiębiorstwa lub, jeżeli istnieją, skonsolidowanego sprawozdania finansowego danego przedsiębiorstwa lub skonsolidowanego sprawozdania finansowego innego przedsiębiorstwa, w którym ujęte jest dane przedsiębiorstwo.

Dane, o których mowa w pierwszym akapicie, uzupełnia się danymi dotyczącymi każdego przedsiębiorstwa partnerskiego znajdującego się bezpośrednio na wyższym lub niższym szczeblu rynku w stosunku do danego przedsiębiorstwa. Uzupełnienie danych jest proporcjonalne do procentowego udziału w kapitale lub prawach głosu (zależnie od tego, która z tych wartości jest większa). W przypadku holdingów typu cross-holding stosuje się większy udział procentowy.

Dane, o których mowa w pierwszym i drugim akapicie, uzupełnia się pełnymi danymi każdego przedsiębiorstwa, które jest bezpośrednio lub pośrednio powiązane z danym przedsiębiorstwem, jeśli dane te nie zostały podane wcześniej w ramach skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3. Do celów stosowania ust. 2 dane przedsiębiorstw partnerskich danego przedsiębiorstwa pochodzą z ich ksiąg rachunkowych i innych danych, w tym skonsolidowanego sprawozdania finansowego, o ile istnieje. Dane te uzupełnia się pełnymi danymi przedsiębiorstw, które są powiązane z tymi przedsiębiorstwami partnerskimi, jeśli dane te nie zostały podane wcześniej w ramach skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Do celów stosowania tego samego ust. 2 dane przedsiębiorstw, które są powiązane z danym przedsiębiorstwem, pochodzą z ich ksiąg rachunkowych i innych danych, w tym skonsolidowanego sprawozdania finansowego, o ile istnieje. Dane te uzupełnia się proporcjonalnie danymi każdego ewentualnego przedsiębiorstwa partnerskiego takiego przedsiębiorstwa powiązanego, znajdującego się na wyższym lub niższym szczeblu rynku, chyba że zostały one już ujęte w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym w stosunku co najmniej proporcjonalnym do udziału określonego w ust. 2 akapit drugi.

4. W przypadku gdy w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym brakuje danych dotyczących liczby personelu w danym przedsiębiorstwie, dane te oblicza się przez proporcjonalne zestawienie danych od przedsiębiorstw partnerskich oraz przez dodanie danych od przedsiębiorstw, z którymi dane przedsiębiorstwo jest powiązane.

ZAŁĄCZNIK II

Środki objęte rozporządzeniem TBER oraz środki, które należy zgłosić na podstawie wytycznych w sprawie transportu lądowego i multimodalnego („wytyczne LMT”)

Główny cel pomocy	TBER		Wytyczne LMT	
	Środek	Dozwolona intensywność	Środek	Dozwolona intensywność
Pomoc operacyjna na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu	Programy pomocy	50 % kosztów kwalifikowalnych [60] % kosztów kwalifikowalnych w przypadku pomocy przyznanej na przewozy z wykorzystaniem transportu kombinowanego	Pomoc <i>ad hoc</i> Programy pomocy o intensywności wyższej niż programy zatwierdzone na podstawie TBER Programy pomocy, w przypadku których nie korzysta się z podrecznika Komisji	75 % kosztów kwalifikowalnych
Pomoc operacyjna na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych	Programy pomocy Kwota pomocy indywidualnej przyznanej w ramach programu < 15 mln EUR na projekt	80 % kosztów kwalifikowalnych w pierwszym roku działania, 70 % w drugim roku, 60 % w trzecim roku, 50 % w czwartym roku i 40 % w piątym roku	Pomoc <i>ad hoc</i> Kwota pomocy indywidualnej przyznanej w ramach programu ≥ 15 mln EUR na projekt	80 % kosztów kwalifikowalnych w pierwszym roku działania, 70 % w drugim roku, 60 % w trzecim roku, 50 % w czwartym roku i 40 % w piątym roku
Pomoc inwestycyjna na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu jedno- lub multimodalnego	Programy pomocy Kwota pomocy indywidualnej przyznanej w ramach programu < 20 mln EUR na projekt Pomoc <i>ad hoc</i> na zrównoważone multimodalne terminale towarowe < 10 mln EUR	50 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku pomocy < 3 mln EUR na projekt 50 % kosztów kwalifikowalnych, ale w granicach różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji w jej ekonomicznym cyklu życia oraz wartości końcowej, jeżeli pomoc ≥ 3 mln EUR na projekt	Pomoc <i>ad hoc</i> Pomoc <i>ad hoc</i> na zrównoważone multimodalne terminale towarowe ≥ 10 mln EUR Kwota pomocy indywidualnej przyznanej w ramach programu ≥ 20 mln EUR na projekt Programy pomocy o intensywności wyższej niż programy zatwierdzone na podstawie TBER	Luka w finansowaniu jest ograniczona do 100 % kosztów kwalifikowalnych Brak progu w przypadku pomocy <i>ad hoc</i> przyznanej w drodze procedury przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji
Pomoc inwestycyjna na budowę, modernizację i odnowienie bocznic prywatnych	Programy pomocy Kwota pomocy indywidualnej przyznanej w ramach programu < 2 mln EUR na projekt	50 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku pomocy < 500 000 EUR na projekt 50 % kosztów kwalifikowalnych, ale w granicach różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji w jej ekonomicznym cyklu życia oraz wartości końcowej, jeżeli pomoc ≥ 500 000 EUR na projekt	Pomoc <i>ad hoc</i> Kwota pomocy indywidualnej przyznanej w ramach programu ≥ 2 mln EUR na projekt Programy pomocy o intensywności wyższej niż programy zatwierdzone na podstawie TBER	Luka w finansowaniu jest ograniczona do 100 % kosztów kwalifikowalnych

Pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego	Programy pomocy	Kwota nominalna pożyczki bazowej ≤ koszty kwalifikowalne Wartość gwarancji ≤ 80 % wartości pożyczki bazowej	Pomoc <i>ad hoc</i> Programy pomocy o intensywności wyższej niż programy zatwierdzone na podstawie TBER	Kwota nominalna pożyczki bazowej ≤ koszty kwalifikowalne Wartość gwarancji ≤ 90 % wartości pożyczki bazowej
Pomoc inwestycyjna na zakup ILU i dźwigów montowanych na pokładzie statków	Programy pomocy	30 % kosztów kwalifikowalnych (w przypadku ILU) 20 % kosztów kwalifikowalnych (w przypadku dźwigów montowanych na pokładzie statków)	Nie dotyczy	
Pomoc inwestycyjna na interoperacyjność	Programy pomocy	50 % kosztów kwalifikowalnych 80 % kosztów kwalifikowalnych (w przypadku ERTMS i DAC)	Pomoc <i>ad hoc</i> Programy pomocy o intensywności wyższej niż programy zatwierdzone na podstawie TBER lub na inwestycje nieuwzględnione w wykazie objętym TBER	50 % kosztów kwalifikowalnych 80 % kosztów kwalifikowalnych (w przypadku ERTMS i DAC) Luka w finansowaniu jest ograniczona do 100 % kosztów kwalifikowalnych
Pomoc inwestycyjna na dostosowanie techniczne i modernizację środków transportu i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu modalnego	Programy pomocy	20 % kosztów kwalifikowalnych	Pomoc <i>ad hoc</i> Programy pomocy o intensywności wyższej niż programy zatwierdzone na podstawie TBER lub na inwestycje nieuwzględnione w wykazie objętym TBER	20 % kosztów kwalifikowalnych Luka w finansowaniu jest ograniczona do 100 % kosztów kwalifikowalnych

ZAŁĄCZNIK III

INFORMACJE DOTYCZĄCE POMOCY PAŃSTWA WYŁĄCZONEJ NA WARUNKACH NINIEJSZEGO
ROZPORZĄDZENIA

CZĘŚĆ I – Informacje, które należy przekazać za pomocą systemu elektronicznej notyfikacji udostępnionego przez Komisję, jak określono w art. 19

Oznaczenie środka pomocy	<i>(wypełnia Komisja)</i>	
Państwo członkowskie	.....
Numer referencyjny państwa członkowskiego	.....
Region	Nazwa regionu(-ów) (NUTS ⁽¹⁾)	Status pomocy regionalnej ⁽²⁾

Organ przyznający pomoc	Nazwa	.....
	Adres pocztowy	.....
	Adres internetowy	.....
Nazwa środka pomocy	.....
Krajowa podstawa prawna (odesłanie do właściwego promulgatora krajowego)	.....
Adres internetowy pełnego tekstu środka pomocy	.....
Rodzaj środka pomocy	<input type="checkbox"/> Program pomocy	Nazwa beneficjenta i grupy ⁽³⁾, do której należy
	<input type="checkbox"/> Pomoc <i>ad hoc</i>	
Zmiana istniejącego programu pomocy lub pomocy <i>ad hoc</i>		Oznaczenie środka pomocy nadawane przez Komisję
	<input type="checkbox"/> Przedłużenie	.....
	<input type="checkbox"/> Zmiany	.....
Czas trwania pomocy ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Program pomocy	dd/mm/rrrr do dd/mm/rrrr
Data przyznania pomocy ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Pomoc <i>ad hoc</i>	dd/mm/rrrr
Sektor(y) gospodarki	<input type="checkbox"/> Wszystkie sektory kwalifikujące się do pomocy	.....
	<input type="checkbox"/> Pomoc ograniczona do konkretnych sektorów Proszę określić na poziomie grupy NACE ⁽⁶⁾

Rodzaj beneficjenta	<input type="checkbox"/> MŚP		
	<input type="checkbox"/> Duże przedsiębiorstwo		
Budżet	Całkowity planowany roczny budżet programu pomocy ⁽¹⁾	w walucie krajowej (kwota bez ułamków)	
	Całkowita kwota pomocy <i>ad hoc</i> przyznanej przedsiębiorstwu ⁽⁸⁾	w walucie krajowej (kwota bez ułamków)	
	<input type="checkbox"/> Gwarancje ⁽⁹⁾	w walucie krajowej (kwota bez ułamków)	
Instrument pomocy	<input type="checkbox"/> Dotacja/Dotacja na spłatę odsetek		
	<input type="checkbox"/> Pożyczka/Zaliczki zwrotne		
	<input type="checkbox"/> Gwarancja (w stosownych przypadkach z odesłaniem do decyzji Komisji ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Korzyść podatkowa lub zwolnienie podatkowe		
	<input type="checkbox"/> Dostarczenie finansowania ryzyka		
	<input type="checkbox"/> Inne (proszę określić)		
	<p>Proszę wskazać, do której kategorii najlepiej zaklasyfikować pomoc pod względem jej skutku/funkcji:</p> <input type="checkbox"/> Dotacja <input type="checkbox"/> Pożyczka <input type="checkbox"/> Gwarancja <input type="checkbox"/> Korzyść podatkowa <input type="checkbox"/> Dostarczenie finansowania ryzyka		
<input type="checkbox"/> W przypadku współfinansowania z funduszu (funduszy) UE	Nazwa funduszu (funduszy) UE:	Kwota finansowania (na fundusz UE)	w walucie krajowej (kwota bez ułamków)

<p>⁽¹⁾ NUTS – nomenklatura jednostek terytorialnych do celów statystycznych. Region określa się zwykle na poziomie 2. ⁽²⁾ Art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE (status „A”), art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE (status „C”), obszary nieobjęte pomocą, tj. obszary niekwalifikujące się do pomocy regionalnej (status „N”). ⁽³⁾ Do celów reguł konkurencji określonych w Traktacie oraz do celów niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstwem jest każdy podmiot wykonujący działalność gospodarczą niezależnie od jego formy prawnej i sposobu finansowania. Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że podmioty, które są kontrolowane (prawnie lub <i>de facto</i>) przez ten sam podmiot, należy traktować jako jedno przedsiębiorstwo. ⁽⁴⁾ Okres, w którym organ przyznający pomoc może się zobowiązać do przyznania pomocy. ⁽⁵⁾ Określona zgodnie z art. 2 pkt 27 rozporządzenia. ⁽⁶⁾ NACE Rev. 2 — statystyczna klasyfikacja działalności gospodarczej we Wspólnocie Europejskiej. Sektor określany jest zwykle na poziomie grupy. ⁽⁷⁾ W przypadku programu pomocy: proszę wskazać całkowitą kwotę rocznego budżetu planowanego na podstawie programu lub szacowaną roczną stratę podatkową w odniesieniu do wszystkich instrumentów pomocy objętych programem. ⁽⁸⁾ W przypadku przyznania pomocy <i>ad hoc</i>: proszę wskazać całkowitą kwotę pomocy lub stratę podatkową. ⁽⁹⁾ W przypadku gwarancji proszę wskazać (maksymalną) kwotę gwarantowanych pożyczek. ⁽¹⁰⁾ Ewentualnie odesłanie do decyzji Komisji zatwierdzającej sposób obliczenia ekwiwalentu dotacji brutto zgodnie z art. 5 ust. 2. lit. c) rozporządzenia.</p>			

CZĘŚĆ II – Informacje, które należy przekazać za pomocą systemu elektronicznej notyfikacji udostępnionego przez Komisję, jak określono w art. 19

Proszę wskazać, który przepis TBER ma zastosowanie do danego środka pomocy.

Główny cel pomocy	Maksymalna intensywność pomocy	Całkowity budżet
Program pomocy operacyjnej na zmniejszenie zewnętrznych kosztów (art. 10)	... %	... w walucie krajowej (na projekt rocznie)

Program pomocy operacyjnej na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych (art. 11)	... %	... w walucie krajowej
Programy pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę (art. 12)	... %	... w walucie krajowej
Pomoc inwestycyjna <i>ad hoc</i> na zrównoważone multimodalne terminale towarowe (art. 12)	... %	... w walucie krajowej (na projekt)
Programy pomocy inwestycyjnej na bocznicę prywatne (art. 13)	... %	... w walucie krajowej
Program pomocy inwestycyjnej na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego (art. 14)	... %	... w walucie krajowej
Program pomocy inwestycyjnej na zakup ILU i dźwigów montowanych na pokładzie statków (art. 15)	... %	... w walucie krajowej
Programy pomocy inwestycyjnej na interoperacyjność (art. 16)	... %	... w walucie krajowej
Program pomocy inwestycyjnej na dostosowanie techniczne i modernizację (art. 17)	... %	... w walucie krajowej

ZAŁĄCZNIK IV

Przepisy dotyczące publikowania informacji określonych w art. 9

Państwa członkowskie organizują swoje kompleksowe strony internetowe dotyczące pomocy państwa, na których mają być publikowane informacje określone w art. 7, w taki sposób, który umożliwia łatwy dostęp do tych informacji. Informacje publikowane są w formacie arkusza kalkulacyjnego, który umożliwia przeszukiwanie danych, ich ekstrakcję i łatwe publikowanie w internecie, na przykład w formacie CSV lub XML. Wszystkie zainteresowane strony mogą korzystać z dostępu do strony internetowej bez ograniczeń. Dostęp do strony nie wymaga wcześniejszej rejestracji użytkownika.

Publikuje się następujące informacje o każdym przypadku przyznania pomocy indywidualnej zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c):

- a) Nazwa beneficjenta
- b) Identyfikator beneficjenta
- c) Rodzaj przedsiębiorstwa (MŚP/duże przedsiębiorstwo) w czasie przyznania pomocy
- d) Region, w którym beneficjent ma siedzibę, na poziomie NUTS II ⁽³³⁾
- e) Sektor działalności na poziomie grupy NACE ⁽³⁴⁾
- f) Element pomocy, wyrażony jako pełna kwota w walucie krajowej ⁽³⁵⁾
- g) Instrument pomocy ⁽³⁶⁾ (Dotacja/Dotacja na spłatę odsetek, Pożyczka/Zaliczki zwrotne/Dotacja podlegająca zwrotowi, Gwarancja, Korzyść podatkowa lub zwolnienie podatkowe, Finansowanie ryzyka, Inne (proszę określić))
- h) Data przyznania pomocy
- i) Cel pomocy
- j) Organ udzielający dotacji
- k) Numer środka pomocy ⁽³⁷⁾.

⁽³³⁾ NUTS — wspólna klasyfikacja jednostek terytorialnych do celów statystycznych. Region określa się zazwyczaj na poziomie 2.

⁽³⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1893/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie statystycznej klasyfikacji działalności gospodarczej NACE Rev. 2 i zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3037/90 oraz niektóre rozporządzenia WE w sprawie określonych dziedzin statystycznych (Dz.U. L 393 z 30.12.2006, s. 1).

⁽³⁵⁾ W przypadku pomocy operacyjnej – roczna kwota pomocy na beneficjenta. W przypadku pomocy inwestycyjnej – kwota inwestycji. W przypadku środków objętych art. 12 – ekwiwalent dotacji brutto.

⁽³⁶⁾ Jeżeli pomoc przyznaje się za pomocą wielu instrumentów, kwotę pomocy należy podać w rozbiciu na poszczególne instrumenty

⁽³⁷⁾ Podany przez Komisję w ramach procedury elektronicznej na mocy art. 11 niniejszego rozporządzenia.