



C/2024/5046

14.8.2024

KOMUNIKAT KOMISJI

Zatwierdzenie treści projektu KOMUNIKATU KOMISJI

Wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu lądowego i multimodalnego

(C/2024/5046)

W dniu 18 czerwca 2024 r. Komisja zatwierdziła treść projektu komunikatu Komisji – Wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu lądowego i multimodalnego.

Projekt komunikatu Komisji: Wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu lądowego i multimodalnego stanowią załącznik do niniejszego komunikatu. Projekt komunikatu Komisji jest otwarty do konsultacji publicznych na stronie:

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

—

ZAŁĄCZNIK

KOMUNIKAT KOMISJI

Wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz transportu lądowego i multimodalnego

PROJEKT

SPIS TREŚCI

	Strona
1. Wprowadzenie	4
1.1. Kontekst ogólny	4
1.2. Cele niniejszych wytycznych	6
1.2.1. Sektor kolejowy	8
1.2.2. Sektor żeglugi śródlądowej	10
1.2.3. Sektor transportu multimodalnego	11
2. Zakres i definicje	13
2.1. Zakres	13
2.2. Definicje	15
2.3. Struktura wytycznych	19
3. Środki niepodlegające obowiązkowi zgłoszenia	19
4. Pomoc, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu	20
4.1. Ogólne warunki zgodności	20
4.1.1. Kluczowe warunki zgodności	20
4.1.2. Zgodność z innymi przepisami prawa Unii	29
4.1.3. Kumulacja	29
4.1.4. Przejrzystość	29
4.2. Warunki zgodności dla poszczególnych kategorii pomocy na koordynację transportu	24
4.2.1. Pomoc operacyjna	24
4.2.2. Pomoc inwestycyjna	24
5. Pomoc stanowiąca zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej w sektorze kolejowego transportu towarowego	45
5.1. Przepisy ogólne	45
5.2. Usługa rzeczywiście świadczona w ogólnym interesie gospodarczym	46
5.3. Potrzeba istnienia aktu powierzenia określającego zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej oraz metody obliczania rekompensaty	47
5.4. Czas trwania okresu powierzenia	47
5.5. Zgodność z dyrektywą w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i dyrektywą w sprawie przejrzystości	47
5.6. Zgodność z przepisami UE dotyczącymi zamówień publicznych	48
5.7. Brak dyskryminacji	48
5.8. Kwota rekompensaty	48
5.9. Dodatkowe wymogi, które mogą być konieczne do zagwarantowania, że pomoc nie zagrazi ogólnym interesom UE	49
5.10. Przejrzystość	49
5.11. Warunki i obowiązki związane z decyzjami Komisji	49

6. Przepływy finansowe w zintegrowanych pionowo przedsiębiorstwach kolejowych	49
7. Plan oceny <i>ex post</i>	51
8. Sprawozdania i monitorowanie	52
9. Stosowanie	52
10. Przegląd	53
Załącznik I	54
Załącznik II	56

1. WPROWADZENIE

1.1. Kontekst ogólny

1. Tworzenie wspólnego rynku transportowego jest od dawna celem Unii Europejskiej (UE) zbieżnym z nurtem liberalizacji. W szczególności usługi transportu wodnego śródlądowego w UE zostały w pełni zliberalizowane w latach 90. XX wieku ⁽¹⁾, a w ostatnich dziesięcioleciach stopniowo liberalizowano także usługi transportu kolejowego ⁽²⁾.
2. W latach 2001–2016 unijni współstawodawcy przyjęli cztery pakiety ustawodawcze dotyczące usług transportu kolejowego, mające na celu stopniowe otwieranie rynków usług transportu kolejowego na konkurencję – zarówno w zakresie przewozów towarowych, jak i pasażerskich. Rynek kolejowych przewozów towarowych został otwarty na konkurencję w dniu 15 marca 2003 r. w obrębie Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej ⁽³⁾, w dniu 1 stycznia 2006 r. w odniesieniu do międzynarodowych przewozów towarowych w całej sieci na poziomie europejskim ⁽⁴⁾ oraz w dniu 1 stycznia 2007 r. w odniesieniu do kolejowego kabotażu towarowego ⁽⁵⁾. Rynek kolejowych przewozów pasażerskich został otwarty na konkurencję w 2010 r. wyłącznie w odniesieniu do transportu międzynarodowego ⁽⁶⁾, a w 2019 r. został w pełni otwarty, po przyjęciu „czwartego pakietu kolejowego” ⁽⁷⁾ mającego na celu zakończenie budowy jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ustanowionego dyrektywą 2012/34/UE („dyrektywa w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego”) ⁽⁸⁾. W ramach czwartego pakietu kolejowego wprowadzono szereg środków, w tym ogólne prawo przedsiębiorstw kolejowych ⁽⁹⁾ mających siedzibę w jednym państwie członkowskim do wykonywania wszystkich rodzajów przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej (z pewnymi ograniczeniami) ⁽¹⁰⁾ oraz zasadę obowiązkowego rozpisywania przetargów na świadczenie kolejowych usług publicznych ⁽¹¹⁾.
3. Otwarcie rynku kolejowego wymaga równych szans, w szczególności między przedsiębiorstwami prywatnymi i publicznymi, aby mogło doprowadzić do skutecznej konkurencji. W przypadku gdy zasiedziali operatorzy kolejowi są zintegrowanymi pionowo przedsiębiorstwami publicznymi, refinansowanie wewnątrzgrupowe na warunkach nierynkowych może zakłócać konkurencję, również dlatego, że zniechęca to do wejścia na rynek. W związku z tym należy odpowiednio przestrzegać ram prawnych regulujących transakcje finansowe w przedsiębiorstwach publicznych i zintegrowanych pionowo w sektorze kolejowym oraz takie ramy egzekwować.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiające warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w państwie członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w państwie członkowskim (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 1), stosowane od dnia 5 stycznia 1992 r., opiera się na ogólnych zasadach równego traktowania i swobody świadczenia usług, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w danym państwie członkowskim powinni mieć możliwość wykonywania krajowych usług transportowych („kabotażu”) na śródlądowych drogach wodnych w Unii Europejskiej. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiające warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w państwie członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w państwie członkowskim (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 1), stosowane od dnia 2 sierpnia 1996 r., wprowadziło wspólne zasady regulujące swobodę świadczenia usług na międzynarodowych śródlądowych drogach wodnych.

⁽²⁾ Pierwsza inicjatywa ustawodawcza z początku lat 90. XX wieku doprowadziła do przyjęcia dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25), którą państwa członkowskie miały obowiązek transponować do dnia 1 stycznia 1993 r.

⁽³⁾ Art. 10 ust. 3 dyrektywy 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 1).

⁽⁴⁾ Art. 1 pkt 2 lit. a) dyrektywy 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164).

⁽⁵⁾ Zob. przypis (4).

⁽⁶⁾ Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44) otworzyła międzynarodowy kolejowy transport pasażerski na konkurencję ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r.

⁽⁷⁾ Czwarty pakiet kolejowy to zbiór sześciu aktów prawnych mających na celu zakończenie budowy jednolitego rynku usług kolejowych; Zob. https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en

⁽⁸⁾ 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 grudnia 2012, s. 32) 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 ze skutkiem od dnia 17 czerwca 2015 r.

⁽⁹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 1 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zob. przypis (8).

⁽¹⁰⁾ Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.U. L 352 z 23.12.2016, s. 1) przyznano przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do krajowych sieci kolejowych od dnia 1 stycznia 2019 r., odpowiednio wcześniej przed wprowadzeniem rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 14 grudnia 2020 r.

⁽¹¹⁾ Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz.U. L 354 z 23.12.2016, s. 22) wprowadzono obowiązek udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej od dnia 3 grudnia 2019 r., z okresem przejściowym kończącym się w dniu 24 grudnia 2023 r.

4. Konieczne jest również zapewnienie uczciwych warunków konkurencji w celu wspierania konkurencji między różnymi rodzajami transportu, z uwzględnieniem różnych poziomów (pozytywnych i negatywnych) efektów zewnętrznych różnych rodzajów transportu⁽¹²⁾. Zrównoważony sektor transportu ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia łączności w całej Europie, wspierania spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej zgodnie z art. 170 i 174 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”) oraz dla osiągnięcia celów klimatycznych UE.
5. W białej księdze w sprawie transportu z 2011 r.⁽¹³⁾ Komisja wyznaczyła cel polegający na ograniczeniu emisji pochodzących z transportu o 20 % w latach 2008–2030⁽¹⁴⁾ oraz o co najmniej 60 % w latach 1990–2050. W komunikacie z 2016 r. zatytułowanym *Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej*⁽¹⁵⁾ Komisja zaproponowała środki w celu przyspieszenia dekarbonizacji europejskiego transportu. Europejski Zielony Ład zaprezentowany przez Komisję w 2019 r.⁽¹⁶⁾ ma na celu przekształcenie UE w sprawiedliwą i prosperującą społeczność żyjącą w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto⁽¹⁷⁾. W związku z tym Komisja wyznaczyła cel polegający na zredukowaniu emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r.⁽¹⁸⁾.
6. W grudniu 2020 r., po opublikowaniu oceny białej księgi „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”⁽¹⁹⁾, Komisja przedstawiła swoją kompleksową strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁽²⁰⁾. W strategii tej określono plan działania mający skierować europejski transport na właściwą drogę ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości, z uwzględnieniem ustaleń zawartych w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. Scenariusze leżące u podstaw strategii, które pokrywają się ze scenariuszami realizacji planu osiągnięcia celów klimatycznych do 2030 r., pokazują, że połączenie proponowanych środków politycznych może przyczynić się do ograniczenia emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Pakiet wniosków ustawodawczych „Gotowi na 55”⁽²¹⁾ ma służyć osiągnięciu tych celów poprzez promowanie, między innymi, czystszych form transportu i paliw transportowych, aby skierować UE na drogę prowadzącą do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.⁽²²⁾.
7. Celu UE, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r., nie można osiągnąć bez gruntownej transformacji ekologicznej i cyfrowej wszystkich rodzajów europejskiego transportu.
8. Sektor transportu odpowiada za około jedną czwartą wszystkich emisji gazów cieplarnianych powstających w wyniku działalności człowieka w UE i jest jedną z głównych przyczyn zanieczyszczenia powietrza. Transport powoduje również inne negatywne efekty zewnętrzne (takie jak zanieczyszczenie hałasem, wypadki i zągęszczenie ruchu), które nie są w wystarczającym stopniu uwzględniane w kosztach ponoszonych przez użytkowników transportu, zwłaszcza w przypadku transportu drogowego i lotniczego. W związku z tym konieczne są zdecydowane działania, aby przenieść większą część ruchu na bardziej zrównoważone formy transportu oraz zoptymalizować funkcjonowanie multimodalnych łańcuchów logistycznych⁽²³⁾. Ekologizacja sektora transportu przebiega przy wsparciu szeregu inicjatyw regulacyjnych, w szcze-

⁽¹²⁾ Wspólna polityka transportowa musi również służyć osiągnięciu celów środowiskowych określonych w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”). Art. 11 Traktatu stanowi, że: „[p]rzy ustalaniu i realizacji polityk i działań Unii, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju, muszą być brane pod uwagę wymogi ochrony środowiska”.

⁽¹³⁾ *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM(2011) 144 final, 28.3.2011, pkt 6.

⁽¹⁴⁾ Z wyłączeniem międzynarodowego transportu morskiego, w odniesieniu do którego celem było zredukowanie emisji o 40 % w latach 2005–2050.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 501 final z 20.7.2016.

⁽¹⁶⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – *Europejski Zielony Ład*, COM(2019) 640 final z 11.12.2019.

⁽¹⁷⁾ Zob. przypis (16).

⁽¹⁸⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r. Inwestowanie w przyszłość neutralną dla klimatu z korzyściami dla obywateli*, COM(2020) 562 final z 17.9.2020.

⁽¹⁹⁾ SWD(2020) 0410 final z 10.12.2020.

⁽²⁰⁾ 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.

⁽²¹⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Gotowi na 55: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej*, COM(2021) 550 final z 14.7.2021.

⁽²²⁾ Sekcja 2.2.2 komunikatu, o którym mowa w przypisie (21).

⁽²³⁾ Zob. przypis (20).

gólności inicjatyw mających na celu stworzenie kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej⁽²⁴⁾, ułatwienie transportu wodnego śródlądowego⁽²⁵⁾ oraz przegląd dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego⁽²⁶⁾. Aby osiągnąć cele w zakresie ekologizacji, potrzebne są znaczne inwestycje. Polityka konkurencji, w szczególności zasady pomocy państwa, stanowią ważne elementy mające umożliwić UE osiągnięcie celów politycznych Zielonego Ładu w sytuacji, gdy sam rynek nie dysponuje wystarczającymi środkami lub zachętami do osiągnięcia tych celów (zob. pkt 13), ponieważ ukierunkowują one działania państw członkowskich w celu zaradzenia pewnym niedoskonałościom rynku, jednocześnie zapewniając, by publiczne wsparcie finansowe nie wpłynęło nadmiernie na funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

9. Zapewnienie nieprzerwanego przepływu towarów i pasażerów między sieciami krajowymi i rodzajami transportu („interoperacyjność”) jest nadrzędnym celem polityki transportowej UE, który z kolei przyczynia się do osiągnięcia głównych celów UE⁽²⁷⁾. Transport osiągnął skalę globalną, zarówno pod względem sieci wykorzystywanych przez pasażerów i towary, które mają coraz bardziej transgraniczny charakter, jak i pod względem rodzajów transportu, ponieważ przejazdy w coraz większym stopniu łączą wiele rozwiązań transportowych. Jednak łączenie sieci i rodzajów transportu w całej Unii Europejskiej jest nadal utrudnione przez bariery regulacyjne i techniczne. Potrzebne są znaczne inwestycje w zakresie interoperacyjności, aby utworzyć jednolity europejski obszar transportu oraz umożliwić obywatelom i przedsiębiorstwom UE czerpanie pełnych korzyści ze wzajemnie powiązanego obszaru transportu. Znaczne inwestycje są również konieczne do wdrożenia infrastruktury cyfrowej, w szczególności nieprzerwanego zasięgu infrastruktury łączności 5G wzdłuż głównych korytarzy transportowych w Europie, która to infrastruktura umożliwia świadczenie szerokiej gamy usług oraz wyższe poziomy automatyzacji w różnych zastosowaniach mobilności⁽²⁸⁾. Jest to ważny cel kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności dotyczący udanej transformacji cyfrowej Unii Europejskiej do 2030 r.

1.2. Cele niniejszych wytycznych

10. W celu zapobiegania sytuacjom, w których pomoc państwa skutkuje lub grozi zakłóceniem konkurencji na rynku wewnętrznym i wpływa na handel między państwami członkowskimi, art. 107 ust. 1 Traktatu ustanawia zakaz pomocy państwa. W drodze wyjątku dotyczącego sektora transportu lądowego⁽²⁹⁾ art. 93 Traktatu stanowi, że pomoc na koordynację transportu lądowego i wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej jest zgodna z Traktatami.
11. Trybunał Sprawiedliwości orzekł, iż w art. 93 przyznano, że pomoc na rzecz sektora transportu jest zgodna z TFUE wyłącznie w ściśle określonych przypadkach, które nie stwarzają zagrożenia dla ogólnych interesów Unii⁽³⁰⁾.

⁽²⁴⁾ Polityka dotycząca transeuropejskiej sieci drogowej („polityka dotycząca TEN-T”) opiera się na rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1). Rozporządzenie to jest obecnie poddawane przeglądowi w celu uczynienia sieci bezpieczniejszą, bardziej zrównoważoną, szybszą i dogodniejszą dla użytkowników.

⁽²⁵⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów NAIADES III: *Rozwój europejskiej żeglugi śródlądowej dostosowanej do przyszłych wyzwań* (COM(2021) 324 final z 24.6.2021).

⁽²⁶⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

⁽²⁷⁾ Należą do nich prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz konkurencyjność i bezpieczeństwo europejskich sieci transportowych.

⁽²⁸⁾ Jak wskazano w planie działania na rzecz sieci 5G z 2016 r. (COM(2021) 118) oraz w programie polityki „Droga ku cyfrowej dekadzie” do 2030 r., który stanowi podstawę ustanowienia wielokrajowego projektu dotyczącego ogólnoeuropejskiego wdrożenia korytarzy 5G (decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2481 z dnia 14 grudnia 2022 r. ustanawiająca program polityki „Droga ku cyfrowej dekadzie” do 2030 r.). Akt w sprawie infrastruktury gigabitowej (rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1309 z dnia 29 kwietnia 2024 r. w sprawie środków mających na celu zmniejszenie kosztów wdrażania gigabitowych sieci łączności elektronicznej, zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/2120 i uchylające dyrektywę 2014/61/UE (Dz.U. L 2024/1309 z 8.5.2024) ma zastosowanie do uzasadnionych wniosków o dostęp do infrastruktury technicznej składanych w celu wdrożenia elementów sieci o bardzo dużej przepustowości.

⁽²⁹⁾ Zgodnie z art. 100 Traktatu tytuł VI „Transport” Traktatu stosuje się zasadniczo wyłącznie do transportu kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego. Te trzy rodzaje transportu określa się ogólnie mianem „transportu lądowego”, w przeciwieństwie do transportu morskiego i lotniczego.

⁽³⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 12 października 1978 r., Komisja/Belgia, 156/77, EU:C:1978:180, pkt 10.

12. Jeśli chodzi o pomoc na potrzeby koordynacji transportu lądowego, Komisja uważa, że znaczenie pojęcia „koordynacji transportu” użyte w art. 93 Traktatu wykracza poza sam fakt ułatwiania rozwoju działalności gospodarczej. Obejmuje ono interwencję organów władzy publicznej, mającą na celu ukierunkowanie rozwoju sektora transportu we wspólnym interesie.
13. Interwencję władz publicznych w sektorze transportu lądowego mogą uzasadniać różne niedoskonałości rynku. Po pierwsze, w sektorze transportu występują poważne negatywne efekty zewnętrzne, takie jak zagęszczenie ruchu lub zanieczyszczenie. Efekty te są trudne do uwzględnienia w systemach regulujących ceny za dostęp do infrastruktury transportowej. Mogą stąd wynikać dysproporcje cenowe między różnymi rodzajami transportu, które można zniwelować poprzez wsparcie publiczne dla tych rodzajów transportu, które generują najniższe koszty zewnętrzne. Po drugie, sektor transportu może mieć kłopoty z koordynacją w sensie gospodarczym, związaną na przykład z przyjmowaniem wspólnych norm interoperacyjności dla kolei lub z połączeniami między różnymi sieciami transportowymi. Po trzecie, w sektorze transportu występuje również niekorzystna sytuacja pioniera, która uniemożliwia rozwój tych rodzajów transportu, które charakteryzują się najniższymi kosztami zewnętrznymi, ale nie przyciągają wystarczających inwestycji, ponieważ inwestycje w te rodzaje transportu nie są wystarczająco rentowne. Ponadto niektóre podmioty działające w sektorze transportu mogą napotkać trudności w dostępie do finansowania z uwagi na swoją pozycję na rynku, z powodu której nie posiadają wystarczających informacji.
14. Jeżeli chodzi o pomoc na wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 ⁽³¹⁾ określono warunki, na jakich usługi publiczne w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego oraz z wykorzystaniem innych rodzajów transportu szynowego (tramwaj, metro) i transportu drogowego (autobus) (oraz wodnego śródlądowego w przypadku gdy państwa członkowskie zdecydują się na stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 do tych usług ⁽³²⁾) mogą być organizowane i finansowane od dnia 2 grudnia 2009 r. ⁽³³⁾. W odniesieniu do transportu towarowego w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 przewidziano trzyletni okres przejściowy od dnia 3 grudnia 2009 r., w którym rozporządzenie (EWG) nr 1191/69 ⁽³⁴⁾ nadal miało zastosowanie do usług transportu towarowego. W związku z tym zgodność pomocy wypłaconej od dnia 3 grudnia 2012 r. na świadczenie usług transportu towarowego kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego została dotychczas oceniona przez Komisję bezpośrednio na podstawie art. 93 Traktatu ⁽³⁵⁾.
15. Zgodnie z art. 93 Traktatu państwa członkowskie mogą w niektórych przypadkach nałożyć szczególne zobowiązania w celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług transportowych. W dokumentach strategicznych Komisji, o których mowa w pkt 5, podkreślono potrzebę zapewnienia świadczenia odpowiednich usług transportowych o obniżonej emisyjności. Ponieważ sytuacja podażowa w sektorze transportu oraz potrzeby Unii wskazują, że w sektorze kolejowego transportu towarowego może wystąpić niedobór ekonomicznie opłacalnych usług, Komisja przyznaje, że usługi kolejowego transportu towarowego mogą leżeć w interesie całego społeczeństwa ⁽³⁶⁾, przy czym rozumie się, że dane państwo członkowskie musi w każdym razie wykazać, że mają one szczególne cechy w porównaniu z komercyjnymi usługami transportu towarowego, jeżeli takie usługi istnieją na rynku ⁽³⁷⁾. Komisja zauważa, że usługi kolejowego transportu towarowego nie zawsze mogą być świadczone na zasadach komercyjnych i w wyjątkowych okolicznościach mogą wymagać publicznego wsparcia finansowego w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych. Do państw członkowskich należy określenie potrzeb użytkowników transportu w zakresie łączności oraz ewentualnego wymaganego wsparcia. Przed rozważeniem wprowadzenia zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej w zakresie kolejowego transportu

⁽³¹⁾ 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 (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

⁽³²⁾ Art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, zob. przypis (31).

⁽³³⁾ Warunki te obejmują określenie zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, zakres umów o świadczenie usług publicznych, procedurę udzielania takich zamówień oraz obliczenie rekompensaty wypłacanej podmiotom świadczącym usługi w zakresie transportu publicznego. Jeżeli przestrzegane są przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, rekompensatę uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym i zwolnioną z wymogu uprzedniego zgłoszenia Komisji na podstawie art. 108 ust. 3 Traktatu.

⁽³⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 1, polskie wydanie specjalne: rozdział 07 tom 1), zmienione rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1893/91 z dnia 20 czerwca 1991 r. (Dz.U. L 169 z 26.6.1969, s. 1).

⁽³⁵⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 24 listopada 2023 r. w sprawie SA.32953, Włochy, *Środki pomocy państwa na rzecz Trenitalia SpA* (dotychczas nieopublikowana w Dz.U.).

⁽³⁶⁾ Zob. komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 4), point 50.

⁽³⁷⁾ Zob. wytyczne interpretacyjne Komisji dotyczące rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz.U. C 92 z 29.3.2014, s. 1), pkt 2.1.3.

towarowego państwa członkowskie powinny jednak dołożyć wszelkich starań w celu wprowadzenia korzystnych warunków regulacyjnych i gospodarczych dla usług kolejowego transportu towarowego, na które istnieje popyt, świadczonych na zasadach komercyjnych. Adekwatność usług transportowych należy oceniać w świetle sytuacji popytowej i popytowej w sektorze transportu oraz potrzeb społeczności. Jednocześnie rekompensata finansowa z tytułu wykonywania tych obowiązków powinna podlegać warunkom minimalizującym zakłócenia na rynku wewnętrznym. W związku z tym wymagana jest jasność co do warunków, na jakich rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych należy uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93 Traktatu.

16. W wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, przyjętych przez Komisję w 2008 r.⁽³⁸⁾, („wytyczne dotyczące transportu kolejowego z 2008 r.”) skodyfikowano praktykę Komisji dotyczącą stosowania art. 93 Traktatu do przedsiębiorstw kolejowych. Wytyczne dotyczące transportu kolejowego z 2008 r. obejmowały również zachęty do zwiększenia udziału transportu kolejowego. Wytyczne dotyczące transportu kolejowego z 2008 r. miały na celu wsparcie liberalizacji sektora kolejowego i urzeczywistnienie jednolitego europejskiego rynku kolejowego przy zachowaniu pełnej interoperacyjności. W wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. nie określono daty wygaśnięcia, ale w ocenie adekwatności przeprowadzonej przez Komisję w 2020 r.⁽³⁹⁾, stwierdzono, że wytyczne z 2008 r. należy poddać przeglądowi, aby odzwierciedlić praktykę decyzyjną Komisji wypracowaną w odniesieniu do pomocy państwa ocenianej bezpośrednio na podstawie art. 93 Traktatu, zmian na rynku i celów polityki realizowanych w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.
17. Wydając te wytyczne, Komisja: (i) zastępuje wytyczne dotyczące transportu kolejowego z 2008 r., (ii) kodyfikuje swoją praktykę decyzyjną w zakresie stosowania pomocy państwa do koordynacji transportu na mocy art. 93 Traktatu (nie tylko do transportu kolejowego, ale również do transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego), (iii) zapewnia wytyczne dotyczące zasad pomocy państwa mających zastosowanie do usług publicznego kolejowego transportu towarowego, (iv) powtarza zasady mające zastosowanie do zintegrowanych pionowo przedsiębiorstw kolejowych oraz (v) wyjaśnia obowiązki sprawozdawcze państw członkowskich.
18. Celem tego przeglądu jest przyczynienie się do transformacji w kierunku neutralności klimatycznej realizowanej w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, przy jednoczesnym zapewnieniu równych warunków działania w sektorach kolejowym, żeglugi śródlądowej i transportu multimodalnego. Niniejsze wytyczne oraz nowo przyjęte rozporządzenie Komisji uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym na mocy art. 93, 107 i 108 Traktatu (zwane dalej „TBER”)⁽⁴⁰⁾ mają stymulować zrównoważone formy transportu poprzez ukierunkowanie działań państw członkowskich na rodzaje pomocy potencjalnie mniej zakłócające konkurencję w sektorze transportu lądowego.

1.2.1. Sektor kolejowy

19. Sektor kolejowy ma strategiczne znaczenie dla UE. Transport kolejowy odpowiada za przewóz około 1,6 mld ton towarów i 9 mld pasażerów rocznie w UE i ma istotny udział w koszyku rodzajów transportu lądowego UE⁽⁴¹⁾, zapewniając czysty transport i wysoki poziom efektywności pod względem liczby pasażerów na przejazd. Ze względu na jego wartość jako najbardziej zrównoważonego i przyjaznego dla środowiska zmotoryzowanego rodzaju transportu, transport kolejowy ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu. Jak jednak potwierdzono w badaniu zleconym przez Komisję w związku ze zmianą wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r.⁽⁴²⁾, sektor kolejowy wciąż obciążony jest kilkoma wadami, które sprawiają, że rynek nie jest w stanie osiągnąć celów Europejskiego Zielonego Ładu. Obecna liczba i przepustowość obiektów kolejowych nie byłyby w stanie obsłużyć pożądanego wzrostu ruchu;

⁽³⁸⁾ Komunikat Komisji – Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz.U. C 184 z 22.7.2008, s. 13).

⁽³⁹⁾ 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.

⁽⁴⁰⁾ [Po przyjęciu wstawić odniesienie]

⁽⁴¹⁾ W 2019 r., przed wybuchem pandemii COVID-19, wielkość ruchu pasażerskiego w UE wyniosła 414 mld pasażerokilometrów z łącznej liczby około 6 bln pasażerokilometrów w całym transporcie lądowym. Aby zapobiec rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19, w marcu 2020 r. państwa wprowadziły środki ograniczające, które miały znaczący wpływ na kolejowy transport pasażerski. Pomimo stałego wzrostu natężenia ruchu w porównaniu z 2019 r. w 2021 r. liczba pasażerów w ruchu kolejowym w państwach członkowskich wciąż była o 37 % niższa niż w 2019 r. W 2018 r. wielkość unijnego ruchu towarowego osiągnęła 400 mld tonokilometrów z około 2,5 bln w ramach transportu lądowego ogółem. Ograniczenia związane z COVID-19 miały również znaczący wpływ na kolejowy transport towarowy, choć na mniejszą skalę niż w przypadku kolejowego transportu pasażerskiego. W 2021 r. wielkość ruchu w UE osiągnęła poziom niemal równy poziomowi szczytowemu z 2018 r. i wyniosła 399 mld tonokilometrów (źródło: Eurostat).

⁽⁴²⁾ Badanie uzupełniające ocenę skutków na potrzeby przeglądu wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych [E.CA Economics i in. (2022)].

ponadto sieć kolejowa w całej UE jest nadal w dużej mierze niewystarczająca ze względu na brak połączeń między terminalami transportowymi oraz brak koordynacji między systemami transportu kolejowego różnych państw członkowskich. Ponadto znaczna część unijnego taboru kolejowego zbliża się do końca okresu trwałości użytecznej, a jego modernizacji nie można przyjmować za pewnik, biorąc pod uwagę, że mniejsze przedsiębiorstwa kolejowe mogą nie być w stanie utrzymać niezbędnych inwestycji finansowych bez wsparcia publicznego.

20. Jak podkreślono w ocenie adekwatności przeprowadzonej przez Komisję w 2020 r.⁽⁴³⁾, niektóre aspekty wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. stały się nieaktualne i *de facto* nie są już stosowane. Na przykład warunki anulowania historycznego długu bezpośrednio związanego z działalnością w zakresie transportu kolejowego stały się nieaktualne⁽⁴⁴⁾, podobnie jak szczególne warunki restrukturyzacji oddziałów przewoźników towarowych przedsiębiorstw kolejowych, które obowiązywały jedynie do dnia 1 stycznia 2010 r.⁽⁴⁵⁾, oraz sekcja dotycząca zniesienia nieograniczonych gwarancji państwowych⁽⁴⁶⁾. Wspomniane wytyczne nie zawierają już tych elementów.
21. Podobnie kryteria zgodności dotyczące pomocy na zakup i odnowienie taboru określone w wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r.⁽⁴⁷⁾, odsyłają do innych wytycznych w sprawie pomocy państwa, które wygasły lub zostały w międzyczasie zastąpione⁽⁴⁸⁾. W przedmiotowych wytycznych znosi się te warunki i określa nowe warunki regulujące pomoc na zakup taboru kolejowego w celu ułatwienia wejścia na rynek lub ekspansji nowych podmiotów (zob. sekcja 4.2.2.3). Opracowując nowe warunki, Komisja wzięła pod uwagę fakt, że tabor kolejowy zasadniczo zbliża się do końca przewidywanego okresu trwałości użytecznej⁽⁴⁹⁾ bądź już go przekracza, że brak normalizacji technicznej w państwach członkowskich uniemożliwia wymianę taboru kolejowego między państwami członkowskimi⁽⁵⁰⁾ oraz że małe i średnie przedsiębiorstwa kolejowe („MSP”) i nowe podmioty mają trudności z odnowieniem lub zwiększeniem swojej floty ze względu na wysokie koszty inwestycyjne zakupu taboru kolejowego oraz trudności w dostępie do finansowania⁽⁵¹⁾.
22. Jeżeli chodzi o pomoc na koordynację transportu, niniejsze wytyczne wprowadzają nowości opisane w pkt 23–26.
23. W przeciwieństwie do wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. niniejsze wytyczne mają zastosowanie nie tylko do przedsiębiorstw kolejowych, ale również do innych operatorów kolejowych⁽⁵²⁾. Mają one również zastosowanie do przedsiębiorstw działających po stronie popytu w sektorze transportu kolejowego, tj. organizatorów transportu (np. przedsiębiorstw logistycznych, spedytorów towarowych, przewoźników multimodalnych), w zakresie, w jakim decydują się one na korzystanie z transportu kolejowego zamiast drogowego.

⁽⁴³⁾ Zob. przypis (39).

⁽⁴⁴⁾ Rozdział 4 wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r., zob. przypis (38). Punkt 56 wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. dotyczy pomocy na kompensatę jasno określonych i zindywidualizowanych długów zaciągniętych przed dniem 15 marca 2001 r. lub późniejszą datą przystąpienia danego państwa członkowskiego do Unii Europejskiej.

⁽⁴⁵⁾ Rozdział 5 wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r., zob. przypis (38).

⁽⁴⁶⁾ Rozdział 7 wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r., zob. przypis (38). Zgodnie z pkt 4.1 obwieszczenia 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), zasadniczo nieograniczone gwarancje są niezgodne z Traktatem. Dotyczy to wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu.

⁽⁴⁷⁾ Rozdział 3 wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r., zob. przypis (38).

⁽⁴⁸⁾ Mianowicie do *wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw* (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2), *wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska naturalnego* (Dz.U. C 82 z 1.4.2008, s. 1), *wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013* (Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13), rozporządzenia Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, s. 33); oraz rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 (wymienionego w przypisie (34), które już nie obowiązują).

⁽⁴⁹⁾ Chociaż istnieją różnice między państwami członkowskimi, przy obecnym tempie odnawiania (obserwowanym w ciągu ostatnich 10 lat), wielkość taboru kolejowego w UE, w szczególności flota pociągów pasażerskich, zmniejszy się w ciągu najbliższych 10 lat.

⁽⁵⁰⁾ Brak normalizacji technicznej wynika z różnic w infrastrukturze kolejowej w poszczególnych państwach członkowskich pod względem systemów sygnalizacji, elektryfikacji i napięcia oraz szerokości toru (w niektórych państwach członkowskich, np. w Hiszpanii, Portugalii, Irlandii i Finlandii, różni się ona od standardowej szerokości toru 1 435 mm przeważającej w UE).

⁽⁵¹⁾ Dostępu do używanego taboru kolejowego nie można uznać za realną alternatywę dla zakupu lub leasingu nowego taboru kolejowego ze względu na słaby rozwój rynków używanego taboru kolejowego.

⁽⁵²⁾ Termin „operator kolejowy” obejmuje nie tylko „przedsiębiorstwa kolejowe” w rozumieniu dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zob. przypis (8), (tj. każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne), ale również inne przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi transportu kolejowego, ale nie świadczące usług trakcyjnych (tj. kiedy muszą wynajmować lokomotywy, aby prowadzić działalność).

24. Co się tyczy pomocy operacyjnej, należało zaktualizować kryteria zgodności określone w wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. w odniesieniu do pomocy na cele użytkowania infrastruktury kolejowej oraz pomocy na ograniczenie kosztów zewnętrznych⁽⁵³⁾. Doświadczenie zdobyte przez Komisję w trakcie oceny pomocy na podstawie wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. wykazało, że przepisy te należy uprościć i usprawnić, aby zaradzić konkretnej niedoskonałości rynku, której miały przeciwdziałać. Chociaż niniejsze wytyczne nie zawierają sekcji dotyczącej pomocy na cele użytkowania infrastruktury, która została uwzględniona w pkt 98 lit. a) wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r., państwa członkowskie mogą wykorzystywać pomoc w celu zmniejszenia zewnętrznych kosztów transportu, w oparciu o metodykę kosztów zewnętrznych, w celu dalszego pokrywania kosztów związanych z użytkowaniem infrastruktury (zob. sekcja 4.2.1.1). Ponadto, aby jeszcze bardziej ułatwić rozwój nowych komercyjnych połączeń kolejowych, niniejsze wytyczne obejmują również pomoc operacyjną na uruchomienie nowych komercyjnych kolejowych połączeń towarowych i nowych komercyjnych kolejowych połączeń pasażerskich w ramach transgranicznych kolejowych usług pasażerskich lub dalekobieżnych kolejowych usług pasażerskich (zob. sekcja 4.2.1.2).
25. Na podstawie doświadczeń zdobytych w kontekście wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. w przedmiocie pomocy na interoperacyjność oraz biorąc pod uwagę różne rodzaje korzyści uzasadniających inwestycje w systemy zarządzania ruchem⁽⁵⁴⁾, w niniejszych wytycznych rozróżnia się pomoc na interoperacyjność (sekcja 4.2.2.4) oraz pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację taboru kolejowego (sekcja 4.2.2.5). W rzeczywistości inwestycje w interoperacyjność (takie jak inwestycje niezbędne do transgranicznej harmonizacji systemów zarządzania ruchem) są obciążone większym stopniem niedoskonałości rynku, w szczególności w zakresie koordynacji i niekorzystnych warunków pionierskich dla podmiotów gospodarczych⁽⁵⁵⁾. Komisja oceni pomoc mającą na celu promowanie cyfryzacji w celu ułatwienia zarządzania ruchem, nieprzerwanych przepływów lub bezpieczeństwa eksploatacji pociągów na podstawie sekcji niniejszych wytycznych dotyczących pomocy na rzecz interoperacyjności (sekcja 4.2.2.4) oraz pomocy na dostosowanie techniczne i modernizację (sekcja 4.2.2.5).
26. W przeciwieństwie do wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r., które nie obejmowały pomocy na obiekty infrastruktury transportu kolejowego⁽⁵⁶⁾, niniejsze wytyczne zawierają szczegółowe zasady zgodności dotyczące pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury transportu kolejowego (sekcje 4.2.2.1 i 4.2.2.2). Zasady te uwzględniają praktykę decyzyjną opracowaną przez Komisję w celu oceny zgodności pomocy państwa w sektorze transportu lądowego na podstawie art. 93 Traktatu.
27. Niniejsze wytyczne zawierają specjalny rozdział dotyczący zgodności pomocy na zwrot kosztów podmiotom gospodarczym za wykonanie pewnych zobowiązań nierozzerwalnie związanych z świadczeniem usługi publicznej w sektorze kolejowego transportu towarowego (rozdział 5).
28. Wreszcie niniejsze wytyczne zawierają specjalny rozdział, w którym powtórzono zasady mające zastosowanie do przepływów finansowych w zintegrowanych pionowo przedsiębiorstwach kolejowych (rozdział 6).

1.2.2. Sektor żeglugi śródlądowej

29. Sieć śródlądowych dróg wodnych UE obejmuje ponad 25 państw członkowskich i ma około 41 000 km śródlądowych dróg wodnych. Każdego roku służą one do transportu około 150 mld tonokilometrów ładunków przewożonych przez około 15 000 statków towarowych, pływa po nich około 3 000 statków pasażerskich odbywających rejsy dzienne i 430 statków wycieczkowych (statków o pojemności powyżej 12 pasażerów)⁽⁵⁷⁾. Istnieje spory potencjał zwiększenia udziału żeglugi śródlądowej w transporcie, co ograniczyłoby emisje gazów cieplarnianych. Aby tak się stało, transport wodny śródlądowy musi być w stanie konkurować na równych warunkach z innymi rodzajami transportu.

⁽⁵³⁾ Rozdział 6 wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r., zob. przypis (38).

⁽⁵⁴⁾ Za sprawą silnego europejskiego wymiaru transport kolejowy jest bardzo wrażliwy na brak interoperacyjności i koordynacji między krajowymi sieciami kolejowymi, co może mieć wpływ na jego konkurencyjność. Dotyczy to w szczególności kolejowego transportu towarowego – około połowa jego wolumenu ma charakter transgraniczny. Do tej pory kolejowy ruch pasażerski był ruchem głównie krajowym: w 2021 r. jedynie niecałe 10 % przewozów przekraczało granice (źródło: Eurostat). Ma on jednak ogromny potencjał transgraniczny, zwłaszcza jeśli chodzi o transgraniczny transport nocny.

⁽⁵⁵⁾ Badanie uzupełniające ocenę skutków na potrzeby przeglądu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych, zob. przypis (42), sekcja 4.7 i sekcja 5.5.

⁽⁵⁶⁾ Rozdział 2 wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. (zob. przypis 38) obejmował wyłącznie wpływ finansowania publicznego infrastruktury na przedsiębiorstwa kolejowe.

⁽⁵⁷⁾ Zob. przypis (25).

30. Wytyczne dotyczące transportu kolejowego z 2008 r. nie miały zastosowania do sektora żeglugi śródlądowej. W ostatnich latach Komisja zatwierdziła pomoc państwa mającą na celu wspieranie koordynacji transportu w sektorze śródlądowych dróg wodnych bezpośrednio na podstawie art. 93 Traktatu. W niniejszych wytycznych skodyfikowano praktykę decyzyjną w tym zakresie i określono jasne kryteria zgodności pomocy na działania związane z żeglugą śródlądową. Zgodnie z podejściem przyjętym w odniesieniu do sektora kolejowego niniejsze wytyczne mają zastosowanie do operatorów działających zarówno po stronie podaży (tj. pomoc dla operatorów śródlądowych dróg wodnych), jak i po stronie popytu (tj. organizatorów transportu, takich jak przedsiębiorstwa logistyczne, spedytorzy, przewoźnicy multimodalni, w zakresie, w jakim decydują się oni na przejście z transportu drogowego na żeglugę śródlądową).
31. W niniejszych wytycznych określono warunki zgodności pomocy operacyjnej i inwestycyjnej w sektorze żeglugi śródlądowej. Jeżeli chodzi o pomoc operacyjną, zasady regulujące pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu kolejowego oraz uruchomienie nowych połączeń komercyjnych mają zastosowanie również do transportu wodnego śródlądowego (zob. sekcja 4.2.1.1 i sekcja 4.2.1.2). Jeżeli chodzi o pomoc inwestycyjną, niniejsze wytyczne obejmują zarówno pomoc na budowę, modernizację i odnowienie obiektów w sektorze śródlądowych dróg wodnych (zob. sekcja 4.2.2.1), jak i pomoc na zakup statków żeglugi śródlądowej w celu ułatwienia dostępu do finansowania inwestycji we flotę (zob. sekcja 4.2.2.3). Co się tyczy modernizacji statków żeglugi śródlądowej, zgodnie z podejściem przyjętym w sektorze kolejowym, w niniejszych wytycznych rozróżnia się pomoc na inwestycje w zakresie interoperacyjności (sekcja 4.2.2.4) oraz pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację statków (sekcja 4.2.2.5). Na podstawie tych dwóch sekcji wytycznych Komisja oceni pomoc na cyfryzację w celu ułatwienia zarządzania ruchem, nieprzerwanym przepływów lub bezpieczeństwa operacji na śródlądowych drogach wodnych.
32. Europejski sektor żeglugi śródlądowej posiada stosunkowo starą flotę i ogólnie rzecz biorąc wydaje się, że sektor ten ma trudności ze zwiększeniem swojego udziału w ruchu w porównaniu z innymi rodzajami transportu. W latach 2014–2020 liczba operatorów żeglugi śródlądowej prowadzących działalność zarówno w transporcie towarowym, jak i pasażerskim zmniejszyła się, a od 2011 r. stale spadała również dostępna pojemność ładunkowa. Opracowując nowe przepisy, Komisja wzięła pod uwagę te kwestie, jak również fakt, że sektor żeglugi śródlądowej opiera się głównie na MŚP, przedsiębiorstwach rodzinnych i mniejszych portach, którym trudno jest angażować się w kosztowne inwestycje, aby móc osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu⁽³⁸⁾. Większość operatorów w sektorze żeglugi śródlądowej to MŚP, które często nie są w stanie odnowić ani zwiększyć swojej floty ze względu na trudności w dostępie do finansowania rynkowego. Zgodnie z tymi wytycznymi MŚP są więc jedynymi możliwymi beneficjentami pomocy na zakup statków żeglugi śródlądowej. Pozwala to skierować ten rodzaj pomocy tam, gdzie jest ona najbardziej potrzebna, aby wspierać rozwój sektora żeglugi śródlądowej.

1.2.3. Sektor transportu multimodalnego

33. Transport multimodalny, tj. przewóz towarów lub osób co najmniej dwoma różnymi rodzajami transportu, ma kluczowe znaczenie dla umożliwienia większego wykorzystania transportu kolejowego i wodnego śródlądowego, ponieważ te rodzaje transportu samodzielnie rzadko zapewniają rozwiązania w zakresie przewozu „od drzwi do drzwi”. Zrównoważony transport multimodalny, zapewniający połączenia „na ostatniej mili”, „od drzwi do drzwi”, łączy lepszą efektywność środowiskową i efektywność energetyczną transportu innego niż drogowy z dostępnością i elastycznością transportu drogowego. Ma on zatem istotne znaczenie dla osiągnięcia celów SSMS i Europejskiego Zielonego Ładu.
34. Chociaż wielkość multimodalnego transportu towarowego znacznie wzrosła w ciągu ostatnich 30 lat, w transporcie towarowym w UE wciąż dominuje transport drogowy. Multimodalny transport towarowy często nie jest konkurencyjny wobec transportu wyłącznie drogowego ze względu na niedostatki w aspekcie dostępności, niezawodności, punktualności i prędkości na różnych etapach łańcucha (tj. z zakresie usług świadczonych przez transport kolejowy i wodny, terminale przeładunkowe i transport drogowy „na ostatniej mili”) oraz z powodu niewystarczającego uwzględnienia negatywnych efektów zewnętrznych transportu drogowego.

⁽³⁸⁾ Parlament Europejski, *Ku dostosowanej do przyszłych wyzwań żegludze śródlądowej w Europie* (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_EN.html

35. W przypadku gdy multimodalny transport towarowy polega wyłącznie na przemieszczaniu towarów w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe kolejno po sobie (bez samodzielnego przeładunku towarów przy zmianie rodzaju transportu), jest on nazywany „transportem intermodalnym”⁽⁵⁹⁾. „Transport kombinowany” jest podkategorią transportu intermodalnego, wyraźnie uregulowaną na szczeblu UE dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego⁽⁶⁰⁾. Dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego jest jedynym instrumentem prawnym UE, który obecnie bezpośrednio wspiera transport intermodalny i zachęca do przechodzenia z transportu drogowego na mniej emisyjne rodzaje transportu (wodny śródlądowy, morski i kolejowy). Dyrektywę w sprawie transportu kombinowanego przyjęto w 1975 r.⁽⁶¹⁾ i kilkakrotnie zmieniano, aby miała zastosowanie do szerszego zakresu operacji. W dniu [data – do wstawienia po przyjęciu aktu] Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającą dyrektywę w sprawie transportu kombinowanego w następstwie wniosku przedstawionego przez Komisję w dniu 7 listopada 2023 r.⁽⁶²⁾.
36. Celem dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego jest poprawa efektywności środowiskowej transportu poprzez ustanowienie korzystniejszych warunków regulacyjnych i ekonomicznych dla bardziej przyjaznych dla środowiska przewozów towarowych, jak określono w tej dyrektywie. Ostatecznym celem jest zmniejszenie kosztów ponoszonych przez użytkownika końcowego – tj. organizatora transportu – aby transport kombinowany stał się konkurencyjny w stosunku do transportu wyłącznie drogowego. Dla zachowania jasności, wsparcie finansowe przyznawane przez państwa członkowskie na operacje transportu kombinowanego zgodne z warunkami dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego mogłoby stanowić pomoc państwa. Wszelka pomoc państwa przyznana przez państwa członkowskie zgodnie z dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego powinna również spełniać obowiązujące warunki zgodności określone w TBER, w niniejszych wytycznych dotyczących zrównoważonego transportu multimodalnego lub w jakimkolwiek innym odpowiednim instrumencie prawa dotyczącego pomocy państwa (zob. rozdział 3).
37. W niniejszych wytycznych określono warunki zgodności pomocy operacyjnej i inwestycyjnej w sektorze transportu multimodalnego w celu pobudzenia zrównoważonego transportu multimodalnego. Zgodnie z tymi wytycznymi transport multimodalny uznaje się za „zrównoważony”, jeżeli co najmniej jednym z stosowanych rodzajów transportu jest transport kolejowy lub żegluga śródlądowa, bądź transport drogowy, jeżeli jest on połączony z żeglugą morską bliskiego zasięgu. Dla zachowania jasności, zgodnie z niniejszymi wytycznymi pomoc na żeglugę morską bliskiego zasięgu można przyznać tylko wtedy, gdy jest ona połączona z transportem lądowym (tj. kolejowym, wodnym śródlądowym lub drogowym).
38. W przypadku pomocy operacyjnej zasady dotyczące pomocy na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu mające zastosowanie do transportu kolejowego, mają również zastosowanie do zrównoważonego transportu multimodalnego (sekcja 4.2.1.1). W odróżnieniu od wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r., które nie dotyczyły uruchamiania nowych połączeń komercyjnych, niniejsze wytyczne określają szczegółowe warunki przyznawania tego rodzaju pomocy, kodyfikując praktykę decyzyjną wypracowaną przez Komisję (sekcja 4.2.1.2).
39. W przypadku pomocy inwestycyjnej niniejsze wytyczne obejmują pomoc na infrastrukturę transportu multimodalnego oraz pomoc na modernizację wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego. Pomoc na wyposażenie na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego ogranicza się do pomocy na inwestycje w obiekty infrastruktury transportu multimodalnego kolejowego i wodnego śródlądowego (sekcja 4.2.2.1). Dla zachowania jasności, niniejsze wytyczne mają 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 odniesieniu do modernizacji wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego, zgodnie z podejściem przyjętym w sektorach kolejowym i żeglugi śródlądowej, w niniejszych wytycznych rozróżnia się pomoc na inwestycje w interoperacyjność (sekcja 4.2.2.4) oraz pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego (sekcja 4.2.2.5). Dla zachowania jasności niniejsze wytyczne nie obejmują pomocy na zakup wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego. Taka pomoc wchodzi w zakres TBER, jeżeli dotyczy intermodalnych jednostek ładunkowych lub dźwигów na pokładach statków i jest przyznawana przez państwa członkowskie w formie programów pomocy na ściśle określonych warunkach. Poza tymi przypadkami Komisja uważa, że pomoc na zakup wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego (np. naczep przystosowanych do przeładunku pionowego) może zostać zatwierdzona jedynie wyjątkowo, w związku z czym podlega bezpośredniej ocenie na podstawie art. 93 Traktatu.

⁽⁵⁹⁾ Fakt, że intermodalna jednostka ładunkowa i/lub środek transportu pozostają te same w przypadku zmiany rodzaju transportu, ogranicza obsługę ładunku, a w konsekwencji zmniejsza ryzyko szkód lub strat towarów.

⁽⁶⁰⁾ Zob. przypis (26).

⁽⁶¹⁾ Dyrektywa Rady 75/130/EWG z dnia 17 lutego 1975 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów drogowo-kolejowego transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 48 z 22.2.1975, s. 31).

⁽⁶²⁾ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych, COM(2023) 702 final z 7.11.2023.

2. ZAKRES I DEFINICJE

2.1. Zakres

40. Niniejsze wytyczne mają zastosowanie do środków pomocy państwa⁽⁶³⁾ przyznanych przedsiębiorstwom w sektorach kolejowym, żeglugi śródlądowej i zrównoważonego transportu multimodalnego⁽⁶⁴⁾, o ile środki pomocy wchodzą w zakres rozdziału 4 lub rozdziału 5 niniejszych wytycznych.
41. W niniejszych wytycznych określono kryteria zgodności z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu następującej pomocy:
- a) pomocy w sektorach transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i multimodalnego, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu (rozdział 4);
 - b) pomocy w sektorze kolejowego transportu towarowego stanowiącej zwrot na rzecz przedsiębiorstw za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej (rozdział 5).
42. Jeżeli chodzi o pomoc na koordynację transportu w sektorach transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i multimodalnego, niniejsze wytyczne mają również zastosowanie do przedsiębiorstw przewożących pasażerów lub towary śródlądowymi drogami wodnymi oraz działających w sektorach transportu multimodalnego oraz do przedsiębiorstw działających po stronie popytu w sektorze transportu lądowego, tj. organizatorów transportu⁽⁶⁵⁾, które to przedsiębiorstwa wybierają środki transportu. Doświadczenie pokazuje, że przedsiębiorstwa kolejowe to tylko niektóre z kilku kluczowych podmiotów, które przyczyniają się do przesunięcia międzygałęziowego w kierunku zrównoważonego transportu lądowego. Ponadto Komisja ustanowiła praktykę decyzyjną w zakresie stosowania zasad określonych w wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. do środków pomocy, których bezpośrednimi beneficjentami są przedsiębiorstwa logistyczne korzystające z kolejowych usług transportowych, a nie przedsiębiorstwa kolejowe⁽⁶⁶⁾. Zasady określone w tych wytycznych były bowiem również odpowiednie do badania zgodności pomocy, z której przedsiębiorstwa kolejowe korzystają jedynie pośrednio.
43. W zakres niniejszych wytycznych wchodzi następujące rodzaje pomocy zaspokajającej potrzeby koordynacji transportu, jak wyszczególniono w sekcjach 4.2.1 i 4.2.2: (i) pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu; (ii) pomoc operacyjna na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych; (iii) pomoc na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu jedno- i multimodalnego; (iv) pomoc na budowę, modernizację i odnowienie bocznic prywatnych; (v) pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego; (vi) pomoc na interoperacyjność oraz (vii) pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację.

⁽⁶³⁾ W art. 107 ust. 1 Traktatu definiuje się pomoc państwa jako „wszelką pomoc przyznaną przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów [...] w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”. Interwencje państwa, które nie spełniają któregokolwiek z warunków określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu, nie stanowią pomocy państwa. W związku z tym nie podlegają one ocenie zgodności opisanej w niniejszych wytycznych. W szczególności pomocy państwa nie stanowi finansowanie unijne zarządzane centralnie przez instytucje, agencje, wspólne przedsięwzięcia lub inne organy Unii, które nie jest objęte bezpośrednio ani pośrednio kontrolą państwa członkowskiego. Dotyczy to np. finansowania zapewnionego w ramach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014, (Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38).

⁽⁶⁴⁾ Dla zachowania jasności, niniejsze wytyczne również w pełni obejmują usługi zrównoważonego transportu multimodalnego łączące jeden odcinek transportu lądowego z odcinkiem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, oceniane na podstawie art. 93 Traktatu.

⁽⁶⁵⁾ Np. przedsiębiorstwa logistyczne, spedytorzy, przewoźnicy multimodalni.

⁽⁶⁶⁾ Np. decyzja Komisji z dnia 24 października 2022 r. w sprawie SA.100463, *Niderlandy, Program pomocy wspierający przesunięcie międzygałęziowe z transportu drogowego na transport kolejowy i wodny śródlądowy*, motyw 49 (Dz.U. C 461 z 2.12.2022, s. 1); Decyzja Komisji z dnia 15 maja 2020 r. w sprawie SA.53615, *Włochy, Interwencje na rzecz miasta Genua*, motyw 55 (Dz.U. C 206 z 19.6.2020, s. 1); Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie SA.50115, *Włochy, Kolejowy transport intermodalny kęśisk stalowych w regionie FVG*, motyw 58 (Dz.U. C 90 z 8.3.2019, s. 2); Decyzja Komisji z dnia 6 grudnia 2017 r. w sprawie SA.48858, *Włochy, Program pomocy wspierający transport kombinowany w prowincji Bolzano*, motyw 53 (Dz.U. C 158 z 4.5.2018, s. 6); Decyzja Komisji z dnia 25 lipca 2017 r. w sprawie SA.46806, *Włochy, Pomoc na rzecz transportu kombinowanego w prowincji Trydent*, motyw 46 (Dz.U. C 442 z 22.12.2017, s. 2); Decyzja Komisji z dnia 29 kwietnia 2016 r. w sprawie SA.41033, *Włochy, Program transportu zintegrowanego w prowincji Trydent*, motyw 44 (Dz.U. C 220 z 17.6.2016, s. 2); Decyzja Komisji z dnia 13 czerwca 2014 r. w sprawie SA.38152, *Włochy, Pomoc na rzecz kolejowego transportu towarowego w regionie Emilia-Romania*, motyw 27 (Dz.U. C 282 z 22.8.2014, s. 23); Decyzja Komisji z dnia 16 grudnia 2011 r. w sprawie SA.32603, *Włochy, Program dotacji „Ferrobonus” dla transportu kombinowanego*, motyw 26 (Dz.U. C 88 z 24.3.2012, s. 1).

44. Jak wspomniano w pkt 39, niniejsze wytyczne nie obejmują pomocy inwestycyjnej na zakup wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego. Pomoc taka wchodzi w zakres TBER, jeżeli dotyczy intermodalnych jednostek ładunkowych lub dźwigów na pokładach statków i jest przyznawana przez państwa członkowskie w formie programów pomocy na ściśle określonych warunkach. Poza tymi przypadkami Komisja uważa, że pomoc na zakup wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego może zostać zatwierdzona jedynie wyjątkowo i podda ją bezpośredniej ocenie na podstawie Traktatu.
45. Niniejsze wytyczne nie obejmują pomocy państwa na infrastrukturę portową⁽⁶⁷⁾. Komisja będzie nadal oceniać pomoc państwa na rzecz infrastruktury portowej bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, jeżeli nie jest ona objęta wyłączeniem grupowym na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014⁽⁶⁸⁾ lub jeżeli infrastruktura portowa jest niezbędna na potrzeby usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym („UOIG”) i nie jest objęta wyłączeniem grupowym na podstawie decyzji Komisji 2012/21/UE⁽⁶⁹⁾, zgodnie z zasadami określonymi w komunikacie Komisji w sprawie zasad ramowych Unii Europejskiej dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych („zasady ramowe UOIG”) ⁽⁷⁰⁾ na podstawie art. 106 ust. 2 Traktatu. W celu uniknięcia wątpliwości, jak wspomniano w pkt 39 i wyjaśniono w pkt 123, niniejsze wytyczne obejmują również pomoc inwestycyjną dla obiektów transportu multimodalnego, które znajdują się w portach morskich i mają połączenia kolejowe lub śródlądowe.
46. Pomoc państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią podlega zasadom określonym w wytycznych Komisji w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r.⁽⁷¹⁾ W związku z tym w odniesieniu do transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i multimodalnego Komisja nadal będzie oceniać zgodność pomocy inwestycyjnej na czyste ekologicznie środki transportu i czyste ruchome urządzenia końcowe na podstawie wytycznych Komisji w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r.⁽⁷²⁾ Analogicznie pomoc inwestycyjna na ograniczenie hałasu w transporcie kolejowym nie jest objęta niniejszymi wytycznymi, ale wytycznymi Komisji w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r.⁽⁷³⁾ (zawierającymi przepisy szczegółowe dotyczące pomocy na zapobieganie zanieczyszczeniom innym niż powodowane przez gazy cieplarniane lub ich ograniczanie).
47. Jeżeli chodzi o pomoc w sektorze kolejowym, która stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, rozporządzenie (WE) nr 1370/2007⁽⁷⁴⁾ tworzy szczególne ramy prawne dla usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego i drogowego (oraz wodnego śródlądowego w przypadku, gdy państwa członkowskie zdecydowały się na stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 do tych usług⁽⁷⁵⁾). Zatem w przypadku usług transportu publicznego niniejsze wytyczne obejmują jedynie rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowego transportu towarowego. Komisja będzie nadal oceniać rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych wypłacaną za świadczenie usług towarowego transportu wodnego śródlądowego (oraz usług pasażerskiego transportu wodnego śródlądowego, jeżeli nie są one objęte rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007) bezpośrednio na podstawie art. 93 Traktatu.
48. Niniejsze wytyczne wyjaśniają warunki oceny na podstawie art. 93 Traktatu pomocy w sektorze kolejowego transportu towarowego stanowiącej zwrot na rzecz przedsiębiorstw za wykonanie za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej⁽⁷⁶⁾. Warunki te odzwierciedlają ustalone zasady określone przez Komisję w jej zasadach ramowych UOIG⁽⁷⁷⁾, które w przeciwieństwie do komunikatu w sprawie stosowania unijnych zasad pomocy

⁽⁶⁷⁾ Zdefiniowanej w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającym 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).

⁽⁶⁸⁾ Zob. przypis (67).

⁽⁶⁹⁾ 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).

⁽⁷⁰⁾ Komunikat Komisji – *Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych* (2011) (Dz.U. C 8 z 11.1.2012, s. 15).

⁽⁷¹⁾ Komunikat Komisji – *Wytyczne w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r.* (Dz.U. C 80 z 18.2.2022, s. 1).

⁽⁷²⁾ Zob. przypis (71).

⁽⁷³⁾ Zob. przypis (71).

⁽⁷⁴⁾ Zob. przypis (31).

⁽⁷⁵⁾ Zob. art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, zob. przypis (31).

⁽⁷⁶⁾ Dla zachowania jasności, Komisja będzie nadal oceniać zgodność pomocy w sektorze towarowego transportu wodnego śródlądowego w celu zwrotu na rzecz przedsiębiorstw za wykonanie pewnych zobowiązań nierozzerwalnie związanych ze świadczeniem usługi publicznej, bezpośrednio na podstawie art. 93 Traktatu.

⁽⁷⁷⁾ Zob. przypis (70).

państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu świadczenia UOIG (zwanego dalej „komunikatem w sprawie UOIG”) ⁽⁷⁸⁾ nie mają bezpośredniego zastosowania do usług kolejowego transportu towarowego, ponieważ wyraźnie wyłączają transport lądowy ze swojego zakresu. Niniejsze wytyczne zawierają również szczegółowe wyjaśnienia wymagane z racji szczególnych potrzeb sektora transportu lądowego.

49. W niniejszych wytycznych (rozdział 6) powtórzono również zasady mające zastosowanie do przepływów finansowych w ramach zintegrowanych pionowo przedsiębiorstw kolejowych.
50. Warunki określone w niniejszych wytycznych mają zastosowanie do programów pomocy i pomocy indywidualnej, zarówno opartej na programie pomocy, jak i przyznawanej *ad hoc*, o ile nie postanowiono inaczej.
51. Niniejsze wytyczne mają zastosowanie do przedsiębiorstw każdej wielkości, o ile nie określono inaczej.
52. Przedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji, zdefiniowane w wytycznych Komisji *dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji* ⁽⁷⁹⁾, nie mogą otrzymać pomocy na podstawie niniejszych wytycznych, ponieważ pomoc dla przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji zasadniczo nie jest odpowiednim sposobem zaspokojenia potrzeb koordynacji transportu lub zapewnienia świadczenia usługi publicznej. W wytycznych Komisji *dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji* określono kryteria zgodności pomocy na ratowanie i restrukturyzację przyznanej na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu wszystkim przedsiębiorstwom kwalifikującym się jako przedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji, w tym przedsiębiorstwom w sektorze transportu lądowego, w przypadku braku szczegółowych wytycznych Komisji dla przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji w tym sektorze ⁽⁸⁰⁾.
53. Przy ocenie pomocy na rzecz przedsiębiorstwa, na którym ciąży obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, Komisja uwzględni kwotę nieodzyskanej pomocy ⁽⁸¹⁾.

2.2. Definicje

54. Do celów niniejszych wytycznych 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 w przeliczeniu na jednego beneficjenta, wyrażoną jako odsetek kosztów kwalifikowalnych. Wszystkie kwoty uwzględniane przy obliczaniu muszą być kwotami przed potrąceniem podatku lub innych opłat.
 - 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;

⁽⁷⁸⁾ Zob. przypis (36).

⁽⁷⁹⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1).

⁽⁸⁰⁾ W wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. (zob. przypis (38)) przewidziano odstępstwa od zasad mających zastosowanie do przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji w sektorze kolejowego transportu towarowego, które wygasły w dniu 31 grudnia 2009 r. Od tego czasu wytyczne Komisji *dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji*, zob. przypis (79), mają w pełni zastosowanie do całego sektora kolejowego.

⁽⁸¹⁾ Zob. wyrok z dnia 15 maja 1997 r., TWD/Komisja, C-355/95, EU:C:1997:241, pkt 25–27.

- e) „transport kombinowany” oznacza rodzaj transportu intermodalnego, który spełnia warunki określone dla transportu kombinowanego w dyrektywie w sprawie transportu kombinowanego ⁽⁸²⁾;
- f) „infrastruktura dedykowana” oznacza infrastrukturę, która została zbudowana dla możliwych do ustalenia w trakcie oceny *ex ante* przedsięwzięciom i dostosowana do ich potrzeb;
- g) „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;
- h) „europejski rejestr środków transportu” oznacza rejestr zgodnie z art. 47 ust. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (przekształcenie) ⁽⁸³⁾ i art. 19 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej ⁽⁸⁴⁾;
- i) „plan oceny” oznacza dokument dotyczący co najmniej jednego programu pomocy i 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 zapewniające promocję ewaluacji;
- j) „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;
- k) „pomoc indywidualna” oznacza pomoc *ad hoc* oraz pomoc przyznaną indywidualnym beneficjentom na podstawie programu pomocy;
- l) „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 UE i wykorzystywane do wykonywania transportu wodnego śródlądowego, z wyłączeniem obiektów lub wyposażenia, które są niezbędne do prowadzenia działalności pozatransportowej;
- m) „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;
- 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) „intermodalna jednostka ładunkowa (ILU)” oznacza kontener, nadwozie wymienne lub naczepę/towarowy silnikowy pojazd drogowy lub zespół pojazdów, wykorzystywane w transporcie intermodalnym;
- p) „interoperacyjność” oznacza nieprzerwany przepływ towarów lub pasażerów, szczególnie między państwami członkowskimi lub rodzajami transportu;

⁽⁸²⁾ Zob. przypis (26).

⁽⁸³⁾ 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).

⁽⁸⁴⁾ 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).

- q) „transport lądowy” oznacza transport kolejowy, wodny śródlądowy i drogowy ⁽⁸⁵⁾;
- r) „ruchome wyposażenie terminalowe” oznacza wyposażenie wykorzystywane do załadunku, rozładunku i przeładunku towarów i intermodalnych jednostek ładunkowych oraz do przemieszczania ładunków na terenie terminala;
- s) „transport multimodalny” oznacza przewóz towarów lub pasażerów z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu;
- t) „rejestr krajowy” oznacza rejestr prowadzony przez państwo członkowskie zgodnie z art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽⁸⁶⁾ lub art. 17 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 ⁽⁸⁷⁾;
- u) „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;
- v) „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;
- w) „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;
- x) „nowy podmiot” w sektorze kolejowym oznacza przedsiębiorstwo kolejowe w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽⁸⁸⁾, które to przedsiębiorstwo spełnia obydwa następujące warunki:
 - (i) uzyskało licencję na podstawie art. 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego dla właściwego segmentu rynku mniej niż 20 lat przed udzieleniem pomocy;
 - (ii) nie jest powiązane w rozumieniu art. 3 ust. 3 załącznika I do TBER z przedsiębiorstwem kolejowym, które uzyskało licencję w rozumieniu art. 3 pkt 14 dyrektywy w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego przed dniem 1 stycznia 2010 r.;
- y) „działalność pozatransportowa” oznacza usługi komercyjne świadczone na rzecz przedsiębiorstw transportowych lub innych użytkowników infrastruktury, niezwiązane z jednomodalnym lub multimodalnym transportem kolejowym i wodnym śródlądowym, w tym usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców, takie jak wynajem biur, sklepów i hoteli;
- z) „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 w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽⁸⁹⁾, a także każdą infrastrukturę dedykowaną służącą do obsługi elementu infrastruktury kolejowej będącego własnością prywatną i eksploatowanego przez podmiot prywatny;
- aa) „multimodalny towarowy terminal kolejowy lub żeglugi 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 oraz multimodalne platformy logistyczne;

⁽⁸⁵⁾ Zgodnie z art. 100 Traktatu postanowienia tytułu VI „Transport” Traktatu co do zasady stosuje się wyłącznie do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej. Te trzy rodzaje transportu określa się ogólnie jako „transport lądowy”, w przeciwieństwie do transportu morskiego i lotniczego.

⁽⁸⁶⁾ Zob. przypis (83).

⁽⁸⁷⁾ Zob. przypis (84).

⁽⁸⁸⁾ Zob. przypis (8).

⁽⁸⁹⁾ Zob. przypis (8).

- bb) „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;
- cc) „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 UE, wymienione w załączniku II do dyrektywy w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽⁹⁰⁾, z wyłączeniem obiektów lub wyposażenia, które są niezbędne do prowadzenia działalności pozatransportowej;
- dd) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, o którym mowa w art. 3 pkt 1 dyrektywy w sprawie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽⁹¹⁾;
- 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 ⁽⁹²⁾;
- gg) „małe i średnie przedsiębiorstwo” („MŚP”) oznacza przedsiębiorstwo, które spełnia kryteria określone w załączniku I do TBER;
- 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 lądowy” oznacza przewóz towarów lub pasażerów z wykorzystaniem transportu kolejowego, wodnego śródlądowego lub zrównoważonego transportu multimodalnego, w przypadku gdy istnieje alternatywa dla wykorzystania tego transportu, która wiązałaby się z wyższymi kosztami zewnętrznymi;
- jj) „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;
- kk) „aplikacje telematyczne” oznaczają którekolwiek z poniższych aplikacji:
- (i) aplikacje dla przewozów pasażerskich, takie jak systemy zapewniające pasażerom informacje przed podróżą i w jej trakcie, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem i zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi rodzajami transportu;
 - (ii) aplikacje dla przewozów towarowych, takie jak systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi rodzajami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących;
- ll) „przewoźnik” oznacza każde przedsiębiorstwo przewożące pasażerów lub ładunki z wykorzystaniem transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego lub transportu multimodalnego;

⁽⁹⁰⁾ Zob. przypis (8).

⁽⁹¹⁾ Zob. przypis (8).

⁽⁹²⁾ Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: *Rozwój żegluga bliskiego zasięgu w Europie. Dynamiczna alternatywa w łańcuchu zrównoważonego transportu – Drugie dwuletnie sprawozdanie z postępu prac*, COM(1999) 317 final z 29.6.1999.

- mm) „organizator transportu” oznacza każde przedsiębiorstwo organizujące transport towarów, a tym samym dokonujące wyboru między różnymi rodzajami transportu (takie jak przedsiębiorstwa logistyczne, spedytorzy, przewoźnicy multimodalni);
- nn) „środek transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego” oznacza statek żeglugi śródlądowej lub tabor.

2.3. Struktura wytycznych

- 55. W rozdziale 3 wyjaśniono, które środki w sektorze transportu lądowego nie wymagają zgłoszenia Komisji przed ich wdrożeniem.
- 56. W rozdziale 4 określono środki objęte niniejszymi wytycznymi na podstawie art. 93 Traktatu. W sekcji 4.1 określono warunki zgodności, które mają zastosowanie ogólnie do pomocy, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu. W sekcji 4.2 określono szczegółowe warunki zgodności mające zastosowanie do różnych rodzajów środków pomocy, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu. w rozdziale 5 wyjaśniono warunki zgodności, które mają zastosowanie do środków pomocy mających na celu zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej. w rozdziale 6 przypomniano zasady mające zastosowanie do przepływów finansowych w ramach zintegrowanych pionowo przedsiębiorstw kolejowych.
- 57. W rozdziale 7 określono warunki, na jakich Komisja będzie wymagać oceny *ex post* programów zgłoszonych na podstawie art. 93 Traktatu.
- 58. W rozdziale 8 określono obowiązki w zakresie sprawozdawczości i monitorowania ciążyące na państwach członkowskich przyznających pomoc na podstawie art. 93 Traktatu.
- 59. Rozdziały 9 i 10 dotyczą okresu obowiązywania niniejszych wytycznych oraz harmonogramu ich przeglądu.

3. ŚRODKI NIEPODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWI ZGŁOSZENIA

- 60. Jeżeli interwencja państwa spełnia kryteria pozwalające zakwalifikować ją jako pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu ⁽⁹³⁾, państwa członkowskie muszą co do zasady zgłosić ją Komisji zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu.
- 61. Pomoc państwa w sektorze transportu lądowego nie podlega wymogowi zgłoszenia zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnia warunki określone w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych przyjętym przez Komisję na podstawie art. 1 rozporządzenia Rady (UE) 2022/2586 ⁽⁹⁴⁾ albo na podstawie art. 1 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1588 ⁽⁹⁵⁾.
- 62. W tym względzie TBER obejmuje niektóre kategorie pomocy państwa, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu w sektorze transportu lądowego. Takie środki pomocy, jeżeli zostały przyznane zgodnie z mającymi zastosowanie warunkami zgodności określonymi w TBER, nie powodują żadnych znaczących zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, w związku z czym uznaje się je za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu i nie podlegają one obowiązkowi zgłoszenia.

⁽⁹³⁾ Jeżeli chodzi o pojęcie pomocy państwa Komisja odsyła do swojego zawiadomienia w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (C/2016/2946) (Dz.U. C 262 z 19.7.2016, s. 1). Jak wskazano w pkt 211 tego zawiadomienia, wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi lub zakłócenie konkurencji są zazwyczaj wykluczone, jeśli chodzi o budowę infrastruktury w przypadkach, w których jednocześnie spełnione są następujące przesłanki: (i) infrastruktura na ogół nie podlega bezpośredniej konkurencji, (ii) finansowanie prywatne jest nieznaczące w danym sektorze i w państwie członkowskim oraz (iii) infrastruktura nie jest zaprojektowana, aby selektywnie sprzyjać jednemu przedsiębiorstwu lub sektorowi, ale przynosi korzyści całemu społeczeństwu.

⁽⁹⁴⁾ 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 (Dz.U. L 338 z 30.12.2022, s. 35).

⁽⁹⁵⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1588 z dnia 13 lipca 2015 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii horyzontalnej pomocy państwa (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 1).

63. Ponadto rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 ⁽⁹⁶⁾ zawiera przepisy, które mogą wyłączać pomoc w sektorze transportu lądowego z obowiązku zgłoszenia. Na przykład pomoc dla portów śródlądowych może podlegać wyłączeniu grupowemu na podstawie art. 56c tego rozporządzenia. Dopóki pomoc ta nie jest przeznaczona przede wszystkim na zaspokojenie potrzeb koordynacji transportu, lecz na ułatwienie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych oraz jest przyznawana zgodnie z mającymi zastosowanie warunkami zgodności określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 651/2014 ⁽⁹⁷⁾, takie środki pomocy uznaje się za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, ponieważ nie powodują żadnych znaczących zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej.
64. Rozporządzenie Komisji (UE) 2023/2831 ⁽⁹⁸⁾ ma również zastosowanie do transportu lądowego. Podobnie rekompensata przyznana przedsiębiorstwom świadczącym UOIG w sektorze transportu lądowego jest objęta rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/2832 ⁽⁹⁹⁾. Uznaje się, że środki spełniające kryteria określone w tych rozporządzeniach nie mają wpływu na konkurencję i wymianę handlową na rynku wewnętrznym. Te środki *de minimis* nie podlegają obowiązkowi zgłoszenia, ponieważ uznaje się, że nie spełniają wszystkich kryteriów określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu.

4. POMOC, KTÓRA ZASPOKAJA POTRZEBY KOORDYNACJI TRANSPORTU

4.1. Ogólne warunki zgodności

65. W niniejszej sekcji przedstawiono ogólne warunki zgodności mające zastosowanie do kategorii pomocy wymienionych w sekcji 4.2. Oceniając, czy środki pomocy w sektorach transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i zrównoważonego transportu multimodalnego zaspokajają potrzeby koordynacji transportu na podstawie art. 93 Traktatu, Komisja przeanalizuje zgodność z zasadami określonymi w niniejszej sekcji (pkt 66–86). Warunki określone w sekcji 4.2 dla każdej konkretnej kategorii pomocy zawierają wyjaśnienia dotyczące niektórych ogólnych warunków zgodności przedstawionych w niniejszej sekcji, oraz w szczególności w sekcji 4.1.1 (Kluczowe warunki zgodności).

4.1.1. Kluczowe warunki zgodności

Wkład w zaspokajanie potrzeb koordynacji transportu

66. Pomoc musi przyczyniać się do rozwoju sektora transportu lądowego w kierunku zrównoważonego transportu lądowego lub do urzeczywistniania zintegrowanego rynku UE, na którym zapewniony jest nieprzerwany przepływ towarów i pasażerów między sieciami krajowymi oraz rodzajami transportu, a tym samym zaspokajając potrzeby koordynacji transportu.

Konieczność pomocy

67. Pomoc musi być niezbędna do osiągnięcia celu koordynacji transportu określonego w ramach konkretnego środka zgodnie z pkt 66. Ma to miejsce na przykład w przypadku gdy pomoc jest ukierunkowana na konkretną niedoskonałość rynku (tj. sytuację, w której pomoc może doprowadzić do istotnego rozwoju sektora transportu lądowego, jakiego sam rynek nie jest w stanie osiągnąć, np. w kierunku zrównoważonego transportu lądowego lub urzeczywistniania zintegrowanego rynku UE, na którym zapewniony jest nieprzerwany przepływ towarów i pasażerów między sieciami krajowymi oraz rodzajami transportu). Niedoskonałości rynku utrudniające przejście na zrównoważone formy transportu lądowego mogą wystąpić na przykład w przypadku (i) rozbieżności cenowych między różnymi formami transportu ze względu na negatywne efekty zewnętrzne, które nie są brane pod uwagę, (ii) trudności napotykanym przez podmioty rynkowe w dostępie do finansowania rynkowego z powodu asymetrii informacji, (iii) niedociągnięć w aspekcie koordynacji między podmiotami rynkowymi lub, ogólnie rzecz biorąc, (iv) inwestycji, które wiążą się z pozytywnymi efektami zewnętrznymi, ale nie są wystarczająco rentowne dla potencjalnego beneficjenta.

⁽⁹⁶⁾ Zob. przypis (67).

⁽⁹⁷⁾ Zob. przypis (67).

⁽⁹⁸⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2023/2831 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* (Dz.U. L 2023/2831 z 15.12.2023, s. 1).

⁽⁹⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2023/2832 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 2023/2832 z 15.12.2023, s. 1).

Odpowiedniość pomocy

68. Pomoc musi być odpowiednia do osiągnięcia określonego celu, jakim jest koordynacja transportu. Zasadniczo pomocy nie uznaje się za odpowiednią, jeżeli ten sam rezultat można osiągnąć za pomocą mniej zakłócających instrumentów polityki (takich jak instrumenty rynkowe lub regulacyjne) lub za pomocą mniej zakłócających form instrumentów pomocy (takich jak gwarancje lub zaliczki zwrotne), niż poprzez zapewnienie instrumentów bezzwrotnych, takich jak dotacje bezpośrednie.

Efekt zachęty pomocy

69. Pomoc musi nakłaniać beneficjenta do zmiany zachowania lub podjęcia dodatkowej działalności gospodarczej, której nie prowadziłby bez pomocy lub którą prowadziłby w mniejszym lub innym zakresie. Dowiedzenie efektu zachęty wymaga określenia scenariusza faktycznego i prawdopodobnego scenariusza alternatywnego braku pomocy ⁽¹⁰⁰⁾.
70. Ponadto odnosząc się w szczególności do pomocy inwestycyjnej, pomoc nie wywołuje efektu zachęty, jeżeli rozpoczęcie prac nad projektem następuje przed złożeniem przez beneficjenta pisemnego wniosku do właściwych organów publicznych o przyznanie pomocy ⁽¹⁰¹⁾. Jeżeli beneficjent rozpoczyna realizację projektu przed złożeniem wniosku o pomoc, pomocy przyznanej na taki projekt nie uważa się za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Pomoc przyznana na pokrycie kosztów przestrzegania norm UE generalnie nie wywołuje efektu zachęty. Co do zasady efekt zachęty może występować jedynie w przypadku pomocy wykraczającej poza 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 nie wskazano inaczej w sekcjach 4.2.2.1–4.2.2.5. 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.

Proporcjonalność pomocy.

71. Kwota pomocy przypadająca na beneficjenta powinna być ograniczona do minimum niezbędnego do zachęcenia beneficjenta do realizacji projektu lub działania objętego pomocą. Minimum to można określić jako odsetek kosztów kwalifikowalnych projektu lub działania objętego pomocą, określonych w ramach każdej konkretnej kategorii w sekcji 4.2. Chociaż ocenę proporcjonalności przeprowadza się co do zasady z perspektywy *ex ante*, w wyjątkowych przypadkach, w których przyszły kształt kosztów i przychodów jest bardzo niepewny i występuje silna asymetria informacji, określenie niezbędnej kwoty pomocy państwa wyłącznie *ex ante* może być bardzo trudne; w takich przypadkach, oprócz kwantyfikacji *ex ante*, państwa członkowskie mogą wprowadzić mechanizmy *ex post*, takie jak zwrot lub monitorowanie kosztów, aby zapewnić proporcjonalność, przy jednoczesnym utrzymaniu zachęt dla beneficjentów do minimalizowania kosztów i rozwijania działalności w bardziej efektywny sposób z biegiem czasu.
72. Co się tyczy pomocy inwestycyjnej, o ile nie określono inaczej w odniesieniu do konkretnych kategorii pomocy wyszczególnionych w sekcji 4.2.2, pomoc uznaje się za proporcjonalną, jeśli odpowiada ona dodatkowym kosztom netto niezbędnym do osiągnięcia celu pomocy, w porównaniu ze scenariuszem alternatywnym zakładającym brak pomocy („luka w finansowaniu”). Aby obliczyć lukę w finansowaniu, konieczne jest obliczenie:

⁽¹⁰⁰⁾ Scenariusz ten musi być wiarygodny, autentyczny i musi odwoływać się do czynników decyzyjnych obowiązujących w momencie podejmowania przez beneficjenta pomocy decyzji o projekcie. Państwa członkowskie mogą opierać się na oficjalnych dokumentach organów przedsiębiorstwa, ocenach ryzyka, sprawozdaniach finansowych, wewnętrznych planach operacyjnych, opiniach ekspertów oraz innych badaniach powiązanych z projektem poddanym ocenie. W wykazaniu występowania efektu zachęty państwu członkowskiemu pomoc mogą również dokumenty prognozujące popyt, prognozy kosztów, prognozy finansowe, dokumenty przedłożone komitetowi inwestycyjnemu oraz przedstawiające scenariusze inwestycyjne/operacyjne lub dokumenty przedstawione instytucjom finansowym. Dokumenty te muszą być aktualne w okresie podejmowania decyzji dotyczącej projektu lub działania.

⁽¹⁰¹⁾ Wniosek o przyznanie pomocy może mieć różne formy, w tym na przykład formę oferty w ramach procedury przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji o udzielenie zamówienia na subsydiowane działanie. Każdy wniosek musi zawierać co najmniej nazwę wnioskodawcy, opis projektu lub działalności, w tym ich lokalizację, oraz kwotę pomocy niezbędną do realizacji projektu.

- a) szacowanych przychodów i kosztów, w tym wartości inwestycyjnej, operacyjnej i końcowej projektu („scenariusz faktyczny”) oraz kosztów projektu alternatywnego, który beneficjent pomocy niewątpliwie mógłby zrealizować w przypadku braku pomocy („scenariusz alternatywny”);
 - b) szacowanego średniego ważonego kosztu kapitału („WACC”) beneficjenta w celu zdyskontowania przyszłych przepływów pieniężnych;
 - c) wartości bieżącej netto dla scenariusza faktycznego i alternatywnego w całym okresie realizacji projektu.
73. Biorąc pod uwagę elementy wymienione w lit. a)–c), luka w finansowaniu stanowi różnicę między wartością bieżącą netto projektu w scenariuszu faktycznym, a wartością bieżącą netto projektu w scenariuszu alternatywnym, w całym okresie trwania projektu, zdyskontowaną na poziomie WACC. Wszystkie założenia i wybory metodologiczne leżące u podstaw obliczenia luki w finansowaniu wymagają wyjaśnienia i uzasadnienia. W analizie zarówno scenariusza faktycznego, jak i scenariusza alternatywnego należy uwzględnić wszelkie istniejące lub planowane środki pomocy państwa, takie jak pomoc operacyjna lub inny rodzaj odpowiedniej pomocy inwestycyjnej, która ma wpływ na analizę luki w finansowaniu.
74. Przykładem scenariusza alternatywnego jest sytuacja, w której beneficjent nie prowadzi działalności, nie prowadzi inwestycji lub kontynuuje działalność bez zmian. Jeżeli dowody przemawiają za tym, że jest to wiarygodny scenariusz alternatywny, lukę w finansowaniu można w przybliżeniu określić jako ujemną wartość bieżącą netto projektu w scenariuszu faktycznym bez pomocy w całym okresie realizacji projektu (pośrednio zakładając tym samym, że wartość bieżąca netto w scenariuszu alternatywnym wynosi zero) ⁽¹⁰²⁾.

Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

75. Zakłócenie konkurencji nieodłącznie związane z pomocą nie może zagrażać ogólnym interesom UE ⁽¹⁰³⁾. Oceniając, czy negatywny wpływ środka na konkurencję i wymianę handlową jest ograniczony, Komisja może wziąć pod uwagę przewidywalny wpływ, jaki środek pomocy, w szczególności jeżeli polega na pomocy *ad hoc*, może wywierać na konkurencję między przedsiębiorstwami działającymi na danym rynku lub rynkach transportowych, w tym na rynkach wyższego lub niższego szczebla, oraz ryzyko powstania nadwyżki mocy produkcyjnych.
76. Zasadniczo Komisja uważa, że istnieje mniejsze prawdopodobieństwo, że programy pomocy będą miały negatywny wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi niż pomoc *ad hoc*. W każdym razie, aby ograniczyć negatywny wpływ na konkurencję i wymianę handlową, Komisja zatwierdza programy pomocy operacyjnej na okres nie dłuższy niż 5 lat oraz programy pomocy inwestycyjnej na okres nie dłuższy niż 10 lat ⁽¹⁰⁴⁾. Jeżeli państwo członkowskie pragnie przedłużyć obowiązywanie programu pomocy poza ten okres, powinno przedłożyć nowe zgłoszenie, aby umożliwić Komisji ponowne jego zbadanie w świetle uzyskanych wyników oraz, w stosownych przypadkach, zatwierdzenie jego odnowienia.

⁽¹⁰²⁾ Jeżeli projekt alternatywny nie istnieje, Komisja sprawdza, czy kwota pomocy nie przekracza minimalnego poziomu niezbędnego do zapewnienia wystarczającej rentowności projektu objętego pomocą, np. przez umożliwienie osiągnięcia wewnętrznej stopy zwrotu na poziomie odpowiadającym wartości odniesienia lub stopie progowej dla danego sektora lub danego przedsiębiorstwa. W tym celu można również wykorzystywać zwykłe stopy zwrotu wymagane przez beneficjenta w ramach podobnych projektów inwestycyjnych, koszt kapitału przedsiębiorstwa jako całości lub zyski zwykle odnotowywane w danym sektorze. Należy obliczyć wszystkie istotne spodziewane koszty i korzyści z całego okresu trwania projektu.

⁽¹⁰³⁾ Chociaż art. 93 Traktatu nie zawiera odpowiednika art. 107 ust. 3 lit. c) zdanie drugie Traktatu, zgodnie z którym pomoc może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym wyłącznie jeśli nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyjaśnił już, że przy ocenie środka pomocy na podstawie art. 93 Traktatu Komisja musi sprawdzić, czy pomoc nie zagraża ogólnym interesom UE, zob. wyrok z dnia 12 października 1978 r., Komisja/Belgia, 156/77, przywołany w przypisie 30, pkt 10.

⁽¹⁰⁴⁾ Oznacza to, że pomoc może zostać przyznana w ramach zatwierdzonych programów w okresie nieprzekraczającym 5 lat (w przypadku programów pomocy operacyjnej) lub 10 lat (w przypadku programów pomocy inwestycyjnej) od daty zgłoszenia decyzji Komisji uznającej pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

4.1.2. Zgodność z innymi przepisami prawa Unii

77. Pomocy państwa nie można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli pomoc lub jej aspekty, które są tego stopnia nierozzerwalnie związane z przedmiotem pomocy, że nie jest możliwe dokonanie ich odrębnej oceny (w tym metody finansowania, jeżeli stanowi ona integralną część środka) wiążą się z naruszeniem prawa UE ⁽¹⁰⁵⁾. Może tak być na przykład w przypadku gdy od beneficjenta – nim otrzyma pomoc – wymaga się posiadania głównej siedziby w danym państwie członkowskim lub prowadzenia działalności głównie w tym państwie członkowskim, lub gdy od beneficjenta wymaga się korzystania z towarów wyprodukowanych w danym kraju lub z krajowych usług.

4.1.3. Kumulacja

78. Pomoc może być przyznawana równolegle w ramach szeregu programów pomocy lub łączona z pomocą *ad hoc* lub *de minimis* w związku z tymi samymi kosztami kwalifikowalnymi, pod warunkiem że całkowita kwota pomocy na te same koszty kwalifikowalne nie prowadzi do nadmiernej rekompensaty lub przekroczenia maksymalnej kwoty pomocy dopuszczalnej w ramach niniejszych wytycznych. Jeżeli państwo członkowskie dopuszcza możliwość łączenia pomocy przyznanej w ramach jednego środka z pomocą przyznaną w ramach innych środków w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych, wówczas musi wskazać – w odniesieniu do każdego środka – metodę wykorzystaną do zapewnienia zgodności z tym warunkiem.
79. Centralnie zarządzane finansowanie unijne, które nie znajduje się pod bezpośrednią ani pośrednią kontrolą państwa członkowskiego, nie stanowi pomocy państwa. Jeżeli finansowanie unijne łączy się z pomocą państwa, państwo członkowskie ma obowiązek zapewnić, aby całkowita wysokość finansowania publicznego przyznanego w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych nie doprowadziła do nadmiernej rekompensaty.

4.1.4. Przejrzystość

80. Pomoc należy przyznawać w sposób przejrzysty.
81. W przypadku gdy pomoc przyznawana jest w formie innej niż dotacja, kwotę pomocy należy przeliczyć na ekwiwalent dotacji brutto. Pomoc wypłacana w kilku ratach musi być obliczana według wartości w momencie jej przyznania. Jako stopę procentową stosowaną do dyskontowania i obliczania kwoty pomocy w przypadku pożyczki uprzywilejowanej ⁽¹⁰⁶⁾ należy stosować stopę referencyjną obowiązującą w dniu przyznania pomocy, ustaloną zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych ⁽¹⁰⁷⁾.
82. Aby ograniczyć negatywne skutki pomocy przez zapewnienie konkurentom dostępu do odpowiednich informacji na temat wspieranych działań, zainteresowane państwo członkowskie musi zapewnić publikację w prowadzonym przez Komisję module dotyczącym przejrzystości przyznawania pomocy państwa ⁽¹⁰⁸⁾ lub na kompleksowej stronie internetowej dotyczącej pomocy państwa – następujących informacji na szczeblu krajowym lub regionalnym:
- pełny tekst decyzji o przyznaniu pomocy indywidualnej lub zatwierdzonego programu pomocy oraz przepisów wykonawczych, lub link do tych dokumentów;
 - informacje na temat każdej pomocy indywidualnej przekraczającej 100 000 EUR z wykorzystaniem schematu określonego w załączniku II do niniejszych wytycznych ⁽¹⁰⁹⁾.
83. Państwa członkowskie muszą zapewnić, aby ich kompleksowe strony internetowe dotyczące pomocy państwa, o których mowa w pkt 82, były zaprojektowane w sposób zapewniający łatwy dostęp do informacji. Informacje muszą być publikowane w niezastrzeżonym formacie arkusza kalkulacyjnego, który umożliwia skuteczne przeszukiwanie danych, ich ekstrakcję, pobieranie i łatwe udostępnianie w internecie, na przykład w formacie CSV lub XML. Ogół społeczeństwa musi mieć dostęp do strony internetowej bez ograniczeń, w tym bez konieczności wcześniejszej rejestracji użytkownika.

⁽¹⁰⁵⁾ Zobaczyć wyroki: z dnia 22 marca 1977 r., Iannelli & Volpi SpA, 74/76, EU:C:1977:51, pkt 14; z dnia 15 czerwca 1993 r., Matra SA/Komisja, C-225/91, EU:C:1993:239, pkt 41; z dnia 31 stycznia 2023 r., Komisja/Braesch i in., C-284/21 P, EU:C:2023:58, pkt 96–99.

⁽¹⁰⁶⁾ Pożyczka o oprocentowaniu poniżej stopy rynkowej.

⁽¹⁰⁷⁾ Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6.

⁽¹⁰⁸⁾ „Baza danych dotycząca przejrzystości pomocy państwa. Wyszukiwanie publiczne” dostępna pod adresem: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public>.

⁽¹⁰⁹⁾ Wymóg ten może zostać zniesiony na wniosek państwa członkowskiego, w przypadku gdy pełna szczegółowa publikacja osłabiłaby konkurencję w kolejnych procesach przydziału pomocy, na przykład przez umożliwienie składania ofert strategicznych.

84. W przypadku programów w formie korzyści podatkowych warunki określone w pkt 82(b) zostaną uznane 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;
 - 10–30;
 - 30–60;
 - 60–100;
 - 100–250; oraz
 - 250 i więcej.
85. Państwa członkowskie mają obowiązek publikować informacje, o których mowa w pkt 82(b) w terminie 6 miesięcy od daty przyznania pomocy lub, w przypadku pomocy w formie korzyści podatkowych, w ciągu 1 roku od daty, w której wymagane jest złożenie deklaracji podatkowej ⁽¹¹⁰⁾. W przypadku pomocy niezgodnej z prawem, ale uznanej następnie za zgodną z rynkiem wewnętrznym, państwa członkowskie muszą opublikować te informacje w terminie sześciu miesięcy od przyjęcia przez Komisję decyzji uznającej pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Aby umożliwić egzekwowanie zasad pomocy państwa zgodnie z Traktatem, stosowne informacje muszą być dostępne przez co najmniej 10 lat od dnia przyznania pomocy.
86. Komisja opublikuje na swojej stronie internetowej linki do stron internetowych dotyczących pomocy państwa, o których mowa w pkt 82(b).

4.2. Warunki zgodności dla poszczególnych kategorii pomocy na koordynację transportu

87. Niniejsza sekcja zawiera wyjaśnienia dotyczące niektórych aspektów kluczowych warunków zgodności określonych w sekcji 4.1.1 dla każdego rodzaju pomocy na koordynację transportu objętego niniejszymi wytycznymi.
- 4.2.1. *Pomoc operacyjna*
- 4.2.1.1. *Pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu*
88. W niniejszych wytycznych określono zasady dotyczące pomocy na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, która może być przyznawana przewoźnikom lub organizatorom transportu wybierającym zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu lądowego.
89. Pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu można przeznaczyć na operacje transportu kolejowego, wodnego śródlądowego lub zrównoważonego transportu multimodalnego (tj. operacje obejmujące co najmniej jeden odcinek kolejowy, żegluga śródlądowej lub żegluga morskiej bliskiego zasięgu).
90. Aby pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu można było uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi ona spełniać warunki zgodności określone w niniejszej sekcji oraz w sekcji 4.1.

⁽¹¹⁰⁾ W przypadku braku formalnego wymogu składania deklaracji rocznej datą przyznania pomocy jest dzień 31 grudnia roku, na który przyznano pomoc.

Wkład w zaspokajanie potrzeb koordynacji transportu

91. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 66 Komisja uważa, że pomoc operacyjna mająca na celu zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może sprzyjać przesunięciu międzygałęziowemu na zrównoważony transport lądowy, pod warunkiem że przyczynia się do zniwelowania rozbieżności cenowych między różnymi rodzajami transportu lądowego i skłania użytkowników transportu do wyboru zrównoważonych rodzajów transportu lądowego. Rozbieżności cenowe pojawiają się wówczas, gdy negatywne efekty zewnętrzne nie są w wystarczającym stopniu uwzględniane w cenie usługi transportu lądowego.

Konieczność pomocy

92. Na obecnym etapie rozwoju rynku transportowego zewnętrzne koszty transportu nie są w wystarczającym stopniu uwzględniane w cenie usług transportowych. Zatem cena tych usług nie odzwierciedla w pełni społecznych kosztów danego rodzaju transportu. W kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności Komisja wskazała, że zapewnienie, aby ceny były sprawiedliwie i efektywnie ustalane we wszystkich rodzajach transportu, wymaga wprowadzenia kompleksowego zestawu środków⁽¹¹¹⁾. Wówczas zanieczyszczający i użytkownicy przejmą pełną odpowiedzialność za koszty, które generują, dzięki czemu użytkownicy będą mogli dokonywać wyborów zgodnie z tym, co jest najlepsze dla społeczeństwa. W strategii przewiduje się jedynie, że koszty zewnętrzne zostaną w pełni uwzględnione w UE do 2050 r. W związku z tym pomoc na zmniejszenie kosztów zewnętrznych przed tą datą może być nieodzowna do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu.
93. Usługi zrównoważonego transportu lądowego często nie są konkurencyjne względem alternatywnych, bardziej zanieczyszczających rodzajów transportu, takich jak usługi transportu wyłącznie drogowego. Dopóki cena bardziej zanieczyszczających konkurencyjnych usług nie odzwierciedla w pełni ich kosztów dla społeczeństwa, mało prawdopodobne jest, aby sam rynek zapewnił poziom wdrażania zrównoważonych rodzajów transportu lądowego zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu. Uwzględniając ogólne zasady określone w pkt 67, Komisja uważa, że w związku z negatywnymi efektami zewnętrznymi związanymi z konkurencyjnymi rodzajami transportu, takimi jak transport drogowy i lotniczy, pomoc operacyjna na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu jest niezbędna do wsparcia przesunięcia międzygałęziowego w kierunku transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i zrównoważonego transportu multimodalnego.

Odpowiedniość pomocy

94. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 68 Komisja uważa, że pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu jest odpowiednim instrumentem⁽¹¹²⁾ utrzymania lub zwiększenia przesunięcia na zrównoważone rodzaje transportu lądowego, jeżeli przyczynia się do zniwelowania rozbieżności cenowych między różnymi rodzajami transportu lądowego i skłania użytkowników transportu do wyboru zrównoważonych rodzajów transportu lądowego.

Efekt zachęty pomocy

95. Pomoc powinna zachęcać do utrzymania lub zwiększenia przesunięcia na zrównoważone rodzaje transportu lądowego zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 69. Aby zachować zgodność z tymi ogólnymi zasadami i zapewnić, aby pomoc skutkowała zmianą zachowania beneficjenta i zachęcała do przesunięcia międzygałęziowego, należy spełnić następujące warunki.
96. Po pierwsze, pomoc powinna być przyznawana wyłącznie w przypadku, gdy konkurencyjny środek transportu powodujący większe zanieczyszczenie jest ekonomicznie opłacalną alternatywą dla środka transportu wspieranego w ramach pomocy. Taka opłacalność zależy od kosztów operacyjnych, dostępności, w tym dostępności odpowiednich terminali, sieci i połączeń oraz innych czynników, takich jak różnice w czasie tranzytu. Komisja uważa, że w przypadku przewozów pasażerskich zawsze istnieje bardziej opłacalna ekonomicznie i powodująca większe zanieczyszczenie alternatywa dla transportu kolejowego lub wodnego śródlądowego. W sektorze transportu towarowego, w którym konkurencyjność zależy od odległości obsługiwanych w ramach operacji transportowych⁽¹¹³⁾, można generalnie domniemywać konkurencję z transportem wyłącznie drogowym:

⁽¹¹¹⁾ Zob. pkt 47 kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, o której mowa w przypisie (20).

⁽¹¹²⁾ Jeżeli chodzi o formę pomocy, w swojej dotychczasowej praktyce decyzyjnej dotyczącej pomocy, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu, Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń do pomocy w formie dotacji bezpośrednich (zob. m.in. decyzja Komisji z 21 maja 2024 r. w sprawie SA.108800, Niemcy, *Wsparcie na rzecz kolejowego transportu towarowego (przewozy jednowagonowe i transport grupami wagonów)* (dotychczas nieopublikowana w Dz.U.); decyzja Komisji z dnia 11 grudnia 2023 r. w sprawie SA.109142, Francja, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (dotychczas nieopublikowana w Dz.U.); oraz decyzja Komisji z dnia 30 maja 2023 r. w sprawie SA.104156, Włochy, *Zachęta do przesunięcia międzygałęziowego na transport morski* (Dz.U. C 203 z 9.6.2023, s. 16).

⁽¹¹³⁾ Badanie uzupełniające ocenę skutków dotyczącą zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego [Ricardo i in. (2023)].

- a) w przypadkach transportu multimodalnego, gdy odległość obsługiwana przez rodzaj transportu objęty pomocą wynosi poniżej:
- (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 przypadku transportu jednodmodalnego, gdy odległość obsługiwana przez rodzaj transportu objęty pomocą wynosi poniżej:
- (i) 350 km w przypadku transportu kolejowego ⁽¹¹⁴⁾;
 - (ii) 375 km w przypadku transportu wodnego śródlądowego.
97. W przypadku odległości obsługiwanych w ramach operacji w sektorze transportu towarowego przekraczających odległości określone w pkt 96 państwo członkowskie musi wykazać, że konkurencyjny rodzaj transportu powodujący większe zanieczyszczenia niż rodzaj wspierany w ramach pomocy (np. transport wyłącznie drogowy) jest ekonomicznie opłacalną alternatywą dla operacji wspieranych w ramach pomocy, a także ustalić, przy jakiej odległości bardziej zanieczyszczający konkurencyjny środek transportu staje się niekonkurencyjny pod względem kosztów, a zatem przestaje być ekonomicznie opłacalny w przypadku danego rodzaju wspieranych operacji.
98. Po drugie, co do zasady pomocy nie można przyznawać na transport na trasach, na których stwierdzono ograniczenia przepustowości uniemożliwiające zwiększenie lub utrzymanie przesunięcia międzygałęziowego. Warunek ten ma na celu zapewnienie realistycznych perspektyw utrzymania lub zwiększenia przesunięcia międzygałęziowego. Jeżeli państwo członkowskie zamierza wspierać transport na trasach o stwierdzonych ograniczeniach przepustowości, państwo członkowskie będzie musiało wyjaśnić, jakie inne środki zostaną wdrożone w celu usunięcia lub zmniejszenia tych ograniczeń. W przypadku programów pomocy oznacza to, że państwo członkowskie musi zobowiązać się do zapewnienia, by pomoc nie została przyznana, jeżeli występują znaczne ograniczenia przepustowości, które mogłyby wpłynąć negatywnie na działalność transportową i ostatecznie uniemożliwić utrzymanie lub zwiększenie przesunięcia na bardziej zrównoważony rodzaj transportu. Jeżeli istnieją faktyczne lub przewidywane ograniczenia przepustowości, państwo członkowskie powinno zapewnić wprowadzenie rozwiązań mających na celu usunięcie lub zmniejszenie takich ograniczeń, tak aby możliwe było osiągnięcie oczekiwanego przesunięcia międzygałęziowego wynikającego z pomocy.
99. Po trzecie, przedsiębiorstwa kolejowe, operatorzy żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu muszą podać do wiadomości publicznej wszystkie istotne informacje na temat otrzymanej pomocy ⁽¹¹⁵⁾. Celem ich upublicznienia jest zwiększenie świadomości na temat dostępnych środków mających na celu zmniejszenie luki konkurencyjnej między zrównoważonymi rodzajami transportu lądowego a bardziej zanieczyszczającymi konkurencyjnymi alternatywami, a tym samym zwiększenie popytu na zrównoważone usługi transportu lądowego, co jest niezbędne do zainicjowania przesunięcia międzygałęziowego.
100. Ponadto w celu zapewnienia, aby pomoc była przyznawana wyłącznie na faktycznie świadczone usługi zrównoważonego transportu lądowego, pomoc powinna być przyznawana na podstawie rzeczywistych jednostek świadczonych usług transportowych ⁽¹¹⁶⁾, a nie ryczałtowo.
101. Komisja uważa, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli państwo członkowskie przestrzega ogólnych zasad określonych w pkt 69, jak wyjaśniono w pkt 97–100.

Proporcjonalność

102. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 71, pomoc może wynieść do 75 % kosztów kwalifikowalnych.

⁽¹¹⁴⁾ Nie ma to zastosowania do przewozów jednowagonowych, ponieważ taki rodzaj jednodmodalnego transportu kolejowego jest mniej opłacalny niż transport wyłącznie drogowy niezależnie od odległości, ze względu na koszty gromadzenia i zestawiania składów wagonów różnych nadawców.

⁽¹¹⁵⁾ Uwzględniając przynajmniej następujące informacje: nazwa organu przyznającego pomoc, data przyznania pomocy, kwoty otrzymanej pomocy, okres i przewozy objęte pomocą.

⁽¹¹⁶⁾ Na przykład pasażerokilometry w przypadku usług transportu pasażerskiego lub tonokilometry lub pojazdokilometry w przypadku usług transportu towarowego, bądź też, bardziej ogólnie, jednostki produkcji usługi transportowej.

103. Koszty kwalifikowalne stanowią część zewnętrznych kosztów transportu, których uniknięto dzięki jednomodalnemu lub multimodalnemu wykorzystaniu kolei lub śródlądowych dróg wodnych lub dzięki wykorzystaniu żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach zrównoważonego transportu multimodalnego, w porównaniu z bardziej zanieczyszczającymi, konkurencyjnymi rodzajami transportu (tj. uniknięte zewnętrzne koszty transportu) ⁽¹¹⁷⁾. W przypadku gdy istnieje kilka konkurencyjnych wariantów, które powodują wyższe poziomy zanieczyszczenia, limit odpowiada najwyższej różnicy kosztów między poszczególnymi wariantami.
104. Państwo członkowskie musi przedstawić przejrzystą, uzasadnioną i wymierną analizę porównawczą kosztów zewnętrznych między wspieranym rodzajem transportu (kolej, żegluga śródlądowa lub zrównoważony transport multimodalny, z co najmniej jednym odcinkiem kolejowym, żeglugi śródlądowej lub żeglugi morskiej bliskiego zasięgu) a alternatywnym, bardziej zanieczyszczającym wariantem konkurencyjnym. Państwo członkowskie zasadniczo powinno odnieść się do *podręcznika Komisji dotyczącego zewnętrznych kosztów transportu* ⁽¹¹⁸⁾, zmienionego lub zastąpionego, w celu porównania kosztów zewnętrznych między różnymi rodzajami transportu, chyba że przedstawi odpowiednie dowody uzasadniające inną metodykę szacowania rzeczywistych kosztów zewnętrznych. Zastosowaną metodę i przeprowadzone obliczenia należy podać do wiadomości publicznej.

Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

105. Aby zagwarantować, że pomoc nie zagrazi ogólnym interesom Unii poprzez powodowanie nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, pomoc operacyjną na zmniejszenie kosztów transportu należy przyznawać zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 75 i 76.
106. Pomoc powinna być co do zasady przyznawana w formie programów pomocy, ponieważ mogą one wywierać mniejszy zakłócający wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi niż pomoc *ad hoc*.

4.2.1.2. Pomoc na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych

107. W niniejszych wytycznych przewidziano szczegółowe zasady dotyczące pomocy na uruchomienie:
- nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i wodnych śródlądowych przez przedsiębiorstwa kolejowe lub organizatorów transportu generujących popyt i organizujących regularne przewozy towarowe między terminalami transportowymi;
 - nowych komercyjnych pasażerskich połączeń kolejowych przez przedsiębiorstwa kolejowe organizujące 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”).
108. Aby pomoc na uruchomienie nowych połączeń handlowych można było uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi ona spełniać warunki zgodności określone w niniejszej sekcji oraz w sekcji 4.1.

Wkład w zaspokajanie potrzeb koordynacji transportu

109. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 66 Komisja uważa, że pomoc na uruchomienie nowych połączeń handlowych może sprzyjać przesunięciu międzygałęziowemu na zrównoważony transport lądowy, ponieważ zapewnia wystarczającą liczbę usług transportowych łączących terminale transportowe. Ustanowienie nowych komercyjnych połączeń towarowych kolejowych i wodnych śródlądowych, a także nowych transgranicznych lub dalekobieżnych kolejowych połączeń pasażerskich ma kluczowe znaczenie dla rozwoju transportu kolejowego i wodnego śródlądowego oraz jest istotne dla umożliwienia zrównoważonego transportu multimodalnego.

⁽¹¹⁷⁾ Państwa członkowskie mogą stosować metodykę obliczania kosztów zewnętrznych w celu pokrycia wszelkich kosztów operacyjnych, w tym kosztów operacyjnych związanych z korzystaniem z infrastruktury.

⁽¹¹⁸⁾ 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>.

Konieczność pomocy

110. Jednym z celów kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności jest rozwój połączeń kolejowych i wodnych śródlądowych⁽¹¹⁹⁾. Jeżeli chodzi o transport towarowy, pełne wdrożenie transportu kolejowego jest utrudnione z powodu braku pewnych kluczowych połączeń między terminalami transportowymi⁽¹²⁰⁾ i konieczne jest podjęcie działań, aby sięgnąć po niewykorzystany potencjał transportu wodnego śródlądowego⁽¹²¹⁾, w szczególności w celu połączenia europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych z innymi rodzajami transportu w jak największym stopniu⁽¹²²⁾. Jeśli chodzi o transport pasażerski, nie wykorzystuje się w pełni potencjału kolei, szczególnie jako środka transportu dalekobieżnego lub transgranicznego, zwłaszcza w porze nocnej⁽¹²³⁾.
111. Aby móc w dalszym ciągu rozwijać połączenia kolejowe i wodne śródlądowe, państwa członkowskie mogą być zmuszone do przyznania pomocy na uruchomienie nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i wodnych śródlądowych, a także nowych transgranicznych lub dalekobieżnych kolejowych połączeń pasażerskich. Wynika to z faktu, że same mechanizmy rynkowe nie zawsze prowadzą do tego, że przewoźnicy i organizatorzy transportu dokonają inwestycji w nowe połączenia kolejowe lub wodne śródlądowe, ponieważ w przypadku tych połączeń mogą wystąpić problemy w zakresie koordynacji. W szczególności operatorzy mogą ponosić znaczne koszty stałe związane z uruchomieniem nowych połączeń, a połączenia te mogą stać się rentowne tylko wtedy, gdy będzie z nich korzystał dostatecznie duża liczba klientów. Bez takiego minimalnego wolumenu operator nie byłby w stanie w krótkim czasie osiągnąć wystarczających zysków pozwalających zrekomensować straty operacyjne poniesione w pierwszych latach funkcjonowania nowego połączenia komercyjnego, a przez to nie rozwijałby go. Pomoc na uruchomienie nowych połączeń handlowych może zmniejszyć barierę wejścia na rynek nowych połączeń poprzez zmniejszenie rocznych strat operacyjnych ponoszonych przez przewoźników i organizatorów transportu w pierwszych latach funkcjonowania nowego połączenia.
112. Biorąc pod uwagę ogólne zasady określone w pkt 67, Komisja uważa, że pomoc na uruchomienie nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i wodnych śródlądowych lub nowych transgranicznych lub dalekobieżnych kolejowych połączeń pasażerskich może być konieczna do zaspokojenia potrzeb koordynacji transportu, jeżeli faktycznie będzie ukierunkowana na tę niedoskonałość rynku, przy jednoczesnym uwzględnieniu wszelkich innych strategii politycznych i środków już wprowadzonych w celu naprawienia tej samej niedoskonałości rynku. W związku z tym państwo członkowskie musi wykazać, że w momencie przyznawania pomocy, nawet przy całym innym istniejącym wsparciu na rzecz zrównoważonego transportu lądowego, żaden podmiot gospodarczy nie planuje komercyjnego rozwoju tego nowego połączenia komercyjnego.

Odpowiedniość pomocy

113. Popyt na nowe usługi komercyjne w pierwszych latach działalności może okazać się niewystarczający do zapewnienia rentowności tych usług. W związku z tym, zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 68, Komisja uważa, że pomoc na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych jest odpowiednim instrumentem⁽¹²⁴⁾ wspierania przedsięwzięć kolejowych lub organizatorów transportu, którzy chcą inwestować w nowe kolejowe lub wodne śródlądowe połączenia towarowe lub w nowe transgraniczne lub dalekobieżne kolejowe połączenia pasażerskie. Pomoc musi jednak ograniczać się do działań wspierających przez okres maksymalnie 5 lat od uruchomienia nowego połączenia (tj. od dnia, w którym beneficjent rozpoczyna obsługę nowego połączenia).

⁽¹¹⁹⁾ Zob. pkt 33 i 42 kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, o której mowa w przypisie (20).

⁽¹²⁰⁾ Zob. pkt 43 kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, o której mowa w przypisie (20).

⁽¹²¹⁾ Zob. pkt 44 kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, o której mowa w przypisie (20).

⁽¹²²⁾ Zob. przypis (25), pkt 2.1.2.

⁽¹²³⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady, *Plan działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich*, COM(2021) 810 final, 14.12.2021.

⁽¹²⁴⁾ Jeżeli chodzi o formę pomocy, w swojej dotychczasowej praktyce decyzyjnej dotyczącej pomocy, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu, Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń do pomocy w formie dotacji bezpośrednich (zob. decyzja Komisji z dnia 5 października 2011 r. w sprawie SA 31981, *Niderlandy, Pomoc na rozpoczęcie działalności dla nowych usług transportu kombinowanego opartych na sieci kolejowej Twin hub* (Dz.U. C 361 z 10.12.2011, s. 1). Jeżeli chodzi o pomoc na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych, Komisja przyznaje, że dotacje bezpośrednio umożliwiają przedsiębiorstwom kolejowym i organizatorom transportu, którzy chcą zainwestować w nowe połączenie komercyjne, zmniejszenie początkowych strat operacyjnych w pierwszych latach funkcjonowania nowego połączenia komercyjnego, a tym samym poprawę rentowności tych usług. Z tego powodu w przypadku pomocy na uruchomienie nowych połączeń handlowych odpowiednim środkiem mogą być dotacje bezpośrednie, nawet jeśli są wypłacane z góry, pod warunkiem że płatność z góry jest dokonywana okresowo co najmniej raz w roku (a nie jednorazowo z góry za cały okres, który może być objęty finansowaniem w ramach pomocy).

Efekt zachęty pomocy

114. Pomoc powinna stanowić dla przewoźników lub organizatorów transportu zachętę do uruchamiania nowych kolejowych lub wodnych śródlądowych połączeń towarowych lub nowych transgranicznych lub dalekobieżnych kolejowych połączeń pasażerskich. Komisja uważa, że pomoc na uruchomienie nowych połączeń wywołuje efekt zachęty, jeżeli beneficjent złożył pisemny wniosek o pomoc przed uruchomieniem nowych połączeń handlowych. Termin złożenia pisemnego wniosku o pomoc stanowi cenę wskazówkę co do prawdopodobnego scenariusza alternatywnego w przypadku braku pomocy. Jeżeli przedsiębiorstwo nie rozpocznie obsługi nowego połączenia przed złożeniem wniosku o pomoc, wskazuje to, że prawdopodobnym scenariuszem alternatywnym bez pomocy byłby brak nowego połączenia, jako że przedsiębiorstwo to potrzebuje pomocy na pokrycie początkowych strat operacyjnych w celu uruchomienia nowego połączenia komercyjnego.
115. Komisja uważa, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli przestrzegane są ogólne zasady określone w pkt 69, jak wyjaśniono w pkt 114, oraz istnieją dowody na oczekiwane straty operacyjne.

Proporcjonalność

116. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 71 pomoc na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych uznaje się za proporcjonalną, jeżeli nie przekracza ona następującego odsetka kosztów kwalifikowalnych: 80 % w pierwszym roku funkcjonowania nowego połączenia komercyjnego, 70 % w drugim roku, 60 % w trzecim roku, 50 % w czwartym roku i 40 % w piątym roku.
117. Kosztami kwalifikowalnymi są straty z działalności operacyjnej ponoszone w związku z obsługą danego połączenia przez okres nie dłuższy niż 5 lat od daty rozpoczęcia obsługiwanego przez beneficjenta odnośnego połączenia. Straty operacyjne oznaczają ujemną różnicę między przychodami a kosztami operacyjnymi w pierwszych latach obsługi nowego połączenia (do 5 lat) ⁽¹²⁵⁾.
118. 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, musi obejmować cały przychód uzyskany z nowego połączenia komercyjnego.
119. W przypadku pomocy wypłacanej z góry należy spełnić następujące dodatkowe kumulatywne warunki:
- straty operacyjne należy oszacować *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz;
 - straty operacyjne należy zdyskontować do wartości na dzień przyznania pomocy.
 - Państwo członkowskie ma obowiązek wprowadzić odpowiedni mechanizm monitorowania i wycofania w celu zapewnienia, aby intensywność pomocy nie przekraczała dozwolonego poziomu;
 - płatności z góry nie mogą dotyczyć okresu dłuższego niż jeden rok.

Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

120. Aby zagwarantować, że pomoc nie zagrazi ogólnym interesom Unii poprzez powodowanie nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, pomoc operacyjną na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych należy przyznawać zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 75 i 76. Ponadto pomoc powinna ograniczać się do pokrycia kosztów poniesionych przez beneficjenta przez okres maksymalnie 5 lat od uruchomienia nowego połączenia komercyjnego.
121. Pomoc powinna być co do zasady przyznawana w formie programów pomocy, ponieważ mogą one wywierać mniejszy zakłócający wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi niż pomoc *ad hoc*.

⁽¹²⁵⁾ Dla zachowania jasności, może to również obejmować koszty operacyjne związane z uruchomieniem nowego połączenia i poprzedzające jego uruchomienie. Koszty te mogą zostać uwzględnione przy określaniu kosztów kwalifikowalnych związanych z pierwszym rokiem funkcjonowania nowego połączenia komercyjnego.

4.2.2. Pomoc inwestycyjna

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

122. W niniejszych wytycznych określono szczegółowe zasady dotyczące pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację i odnowienie (w tym wymianę) obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego.
123. W transporcie multimodalnym wykorzystuje się również obiekty infrastruktury transportu multimodalnego do celów kombinowanego transportu drogowego i morskiego. Takie obiekty, które znajdują się w portach morskich, wchodzą w zakres niniejszych wytycznych, jeżeli mają również połączenia kolejowe lub śródlądowe i w związku z tym kwalifikują się jako obiekty infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego ⁽¹²⁶⁾.
124. Pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego musi zapewniać, aby: a) obiekt mógł być wykorzystywany po raz pierwszy jako obiekt wspierający przesunięcie międzygałęziowe (budowa); b) istniejący obiekt mógł obsługiwać większy ruch lub stać się bardziej atrakcyjny dla użytkowników, np. dzięki obsłudze ruchu takiego rodzaju, który nie był obsługiwany wcześniej (modernizacja); lub c) obiekt, który w razie braku pomocy czekałoby spowolnienie działalności, mógł dalej funkcjonować (odnowienie).
125. Aby pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego można było uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi ona spełniać warunki zgodności określone w niniejszej sekcji oraz w sekcji 4.1.

Wkład w zaspokajanie potrzeb koordynacji transportu

126. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 66 Komisja uważa, że pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego może sprzyjać przesunięciu międzygałęziowemu na zrównoważony transport lądowy. Pomoc może zostać przeznaczona na wsparcie inwestycji w obiekty obsługujące transport kolejowy lub żeglugę śródlądową samodzielnie lub w połączeniu z innymi rodzajami transportu ⁽¹²⁷⁾. Większa dostępność tych obiektów lub zwiększenie ich przepustowości, jakości lub wydajności jest warunkiem wstępnym prawidłowego funkcjonowania transportu kolejowego i wodnego śródlądowego. Ponadto ulepszenia te ostatecznie doprowadzą do obniżenia kosztów dla przedsiębiorstw transportowych i logistycznych działających w sektorach transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego oraz do poprawy jakości usług.

Konieczność pomocy

127. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności zwrócono uwagę na niewystarczającą infrastrukturę przeładunkową, w szczególności niedobór śródlądowych terminali multimodalnych, i wezwano do dokonywania inwestycji mających na celu wyeliminowanie luk w infrastrukturze multimodalnej o najwyższym priorytecie ⁽¹²⁸⁾. Dostępność wystarczającej liczby odpowiednich obiektów infrastruktury kolejowej, infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego ma kluczowe znaczenie dla łańcucha wartości zrównoważonego transportu lądowego. Takie obiekty przyczyniają się w szczególności do rozwoju transportu multimodalnego, w celu połączenia wszystkich rodzajów transportu za pośrednictwem terminali multimodalnych.

⁽¹²⁶⁾ Zob. definicja „obektu infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego” podana w pkt 54bb).

⁽¹²⁷⁾ Pomimo braku wyczerpujących informacji na temat obiektów infrastruktury transportu multimodalnego, infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej w UE istnieją wyraźne oznaki wskazujące, że brakuje odpowiednich oraz dostępnych obiektów na potrzeby zrównoważonego transportu lądowego. W szczególności potrzebne są inwestycje w infrastrukturę kolejową i wodną śródlądową oraz w multimodalne terminale towarowe.

⁽¹²⁸⁾ Zob. pkt 42 kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, o której mowa w przypisie (20).

128. Pomoc na obiekty infrastruktury obsługujące ruch kolejowy i żeglugę śródlądową ma kluczowe znaczenie dla uwolnienia pełnego potencjału zrównoważonego transportu lądowego. Taka pomoc może przyczynić się do wyjścia z błędnego koła przesunięcia międzygałęziowego i dostępności infrastruktury. Z jednej strony odpowiednie obiekty są warunkiem wstępnym wzrostu wykorzystania zrównoważonego transportu lądowego. Z drugiej strony, w miarę jak coraz więcej użytkowników przechodzi na te rodzaje transportu, konieczne są dodatkowe obiekty, by wzrost ten obsłużyć. Bez pomocy zachęty dla podmiotów prywatnych do inwestowania w infrastrukturę mogą okazać się jednak niewystarczające. Wynika to z faktu, że nie uwzględniają one korzyści płynących ze zmniejszenia kosztów zewnętrznych wynikających z przesunięcia międzygałęziowego możliwego dzięki inwestycji. Ponadto dostosowanie liczby oraz jakości obiektów infrastruktury usługowej do zwiększonego zapotrzebowania na zrównoważony transport lądowy może wymagać czasu. Wsparcie ze strony państwa na obiekty infrastruktury może zatem przyczynić się do skuteczniejszego i szybszego osiągnięcia pożądanego przesunięcia międzygałęziowego ⁽¹²⁹⁾.
129. Uwzględniając ogólne zasady określone w pkt 67, Komisja uważa, że pomoc na inwestycje w obiekty infrastruktury może być konieczna do zaspokojenia potrzeb koordynacji transportu w przypadku niedoskonałości rynku, o której mowa w pkt 127 i 128. Wsparcie to jest uzasadnione, jeżeli istnieje prawdopodobieństwo wykorzystania nowej przepustowości, co przyczyni się do zwiększenia wykorzystania zrównoważonego transportu lądowego w porównaniu z konkurencyjnymi, bardziej zanieczyszczającymi rodzajami transportu. Ma to miejsce w przypadku, gdy państwo członkowskie wykaże, na podstawie rzetelnych prognoz ruchu zawartych w biznesplanie *ex ante*, że potencjalne zapotrzebowanie na przepustowość, przynajmniej w perspektywie średnioterminowej, przekracza obecną łączną przepustowość obiektu objętego pomocą oraz innych istniejących lub już zaplanowanych obiektów, które mogłyby służyć za racjonalne alternatywy dla przyszłego zapotrzebowania na przepustowość obiektu objętego pomocą.

Odpowiedniość pomocy

130. Rozwój zrównoważonego transportu lądowego utrudnia niedostatek obiektów infrastruktury kolejowej, infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego w UE. W związku z tym, uwzględniając ogólne zasady określone w pkt 68, Komisja uważa, że pomoc inwestycyjna na budowę, modernizację i odnowienie tych obiektów jest odpowiednim instrumentem ⁽¹³⁰⁾ towarzyszącym przesunięciu międzygałęziowemu na zrównoważony transport lądowy.

Efekt zachęty pomocy

131. Pomocy powinna zachęcać do budowy, modernizacji i odnawiania obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego. Komisja uważa, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli ogólne zasady określone w pkt 69 i 70 są przestrzegane, a w przypadku braku pomocy wystąpiłaby luka w finansowaniu projektu.

Proporcjonalność

132. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 71–74 pomoc inwestycyjną na obiekty infrastruktury kolejowej, obiekty infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiekty infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego uznaje się za proporcjonalną, jeżeli kwota pomocy nie przekracza niższej z następujących wartości: a) luki w finansowaniu projektu w porównaniu ze scenariuszem alternatywnym w przypadku braku pomocy oraz b) kosztów kwalifikowalnych inwestycji.

⁽¹²⁹⁾ Biorąc pod uwagę dość długi czas potrzebny na budowę, modernizację lub odnowienie takich obiektów (od rozpoczęcia do ukończenia), pomoc może być konieczna, aby zapewnić ich dostępność równoległe z rozwojem zrównoważonego transportu lądowego, w szczególności biorąc pod uwagę pilny charakter celów Zielonego Ładu i SSMS.

⁽¹³⁰⁾ Jeżeli chodzi o formę pomocy, w swojej dotychczasowej praktyce decyzyjnej dotyczącej pomocy, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu, Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń do pomocy w formie dotacji bezpośrednich (zob. m.in. decyzja Komisji z dnia 26 marca 2024 r. w sprawie SA.109124, Polska, RRF: *Pomoc inwestycyjna na obiekty infrastruktury transportu intermodalnego, wyposażenie i tabor kolejowy* (jeszcze nieopublikowana w Dz.U.); oraz decyzja Komisji z dnia 9 lutego 2022 r. w sprawie SA.64546, Słowacja, *Warsztaty na potrzeby bieżącego utrzymania pociągów pasażerskich* (Dz.U. C 169 z 22.4.2022, s. 1).

133. Aby obliczyć lukę w finansowaniu, konieczne jest dokonanie rozróżnienia między działalnością transportową finansowaną w ramach projektu, a działalnością pozatransportową. Odnośne przychody obejmują nie tylko przychody generowane przez działalność transportową finansowaną w ramach projektu, ale również przyrostowe zyski operacyjne generowane przez działalność pozatransportową, ale powiązaną z ową działalnością transportową (taką jak wynajem przestrzeni handlowych znajdujących się w finansowanym obiekcie). Odpowiednie koszty obejmują zarówno koszty operacyjne, jak i koszty inwestycji związane z działaniami transportowymi finansowanymi w ramach projektu. Należy natomiast wykluczyć koszty inwestycji związane z działalnością pozatransportową. Ponadto przy szacowaniu oczekiwanego zapotrzebowania na obiekt należy uwzględnić wszelkie istniejące lub planowane środki pomocy państwa, takie jak pomoc operacyjna lub inny rodzaj pomocy inwestycyjnej, które mają wpływ na analizę luki w finansowaniu.
134. 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. Koszty kwalifikowalne mogą 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;
 - powiązane badania przygotowawcze, takie jak studia wykonalności i badania topologii; oraz
 - koszty planowania i montażu.
135. W przypadku programów pomocy państwa członkowskie powinny zobowiązać się do przeprowadzenia analizy luki w finansowaniu określonej w pkt 71–74, jak wyjaśniono w pkt 133 i 134, oraz w odniesieniu do każdego projektu wspieranego w ramach programu. W tym celu w zgłoszeniu każdego planowanego programu pomocy państwa członkowskie muszą opisać przynajmniej kategorie projektów objętych pomocą, konkretne kategorie zaakceptowanych kosztów kwalifikowalnych (takie jak koszty zakupu rzeczowych aktywów trwałych – nieruchomości i ruchomych – oraz wartości niematerialnych i prawnych), metodykę obliczania luki w finansowaniu oraz maksymalny zastosowany WACC.
136. W przypadku pomocy *ad hoc* lukę w finansowaniu określa się przez porównanie rentowności projektu w scenariuszu faktycznym i alternatywnym, zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 72–74, jak wyjaśniono w pkt 133. W szczegółowym biznesplanie projektu państwa członkowskie muszą przedstawić obliczenia i prognozy, o których mowa w pkt 72.
137. W przypadku gdy pomoc dotyczy obiektów, które zostały zaproponowane i zidentyfikowane z wyprzedzeniem przez państwo członkowskie, ocena luki w finansowaniu nie jest wymagana, jeżeli kwotę pomocy określa się w drodze procedury przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji. W takich przypadkach Komisja uważa, że kwota pomocy odpowiada minimalnej kwocie pomocy wnioskowanej przez potencjalnych beneficjentów, w związku z czym pomoc uznaje się za proporcjonalną, jeżeli spełnione są poniższe kumulatywne kryteria:
- procedura przetargowa jest konkurencyjna, co oznacza, że jest otwarta, jasna, przejrzysta i niedyskryminacyjna⁽¹³¹⁾. Opiera się ona na obiektywnych kryteriach określonych z wyprzedzeniem i zgodnie z celem środka, minimalizując ryzyko składania ofert strategicznych. Kryteria kwalifikacji stosowane do sporządzania klasyfikacji ofert, a w efekcie końcowym do przyznawania pomocy w procedurze przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji powinny co do zasady obejmować bezpośrednie lub pośrednie powiązanie wkładu w realizację głównych celów środka z kwotą pomocy, o którą ubiega się wnioskodawca. Można to wyrazić na przykład w formie pomocy na jednostkę wytworzonej zdolności przeładunkowej;
 - kryteria te są publikowane z wystarczającym wyprzedzeniem w stosunku do terminu składania wniosków, aby umożliwić efektywną konkurencję;
 - oczekiwana liczba oferentów jest wystarczająca, by zapewnić efektywną konkurencję;
 - unika się korekt *ex post* procedury przetargowej (takich jak późniejsze negocjacje dotyczące wyników przetargu), ponieważ mogą one osłabić efektywność wyniku procedury.

⁽¹³¹⁾ Żaden oferent nie powinien mieć uprzywilejowanych informacji ani innych przewag, na przykład z tytułu wcześniejszego zagospodarowania lub własności terenu obiektu. W takim przypadku państwo członkowskie musi udostępnić takie istotne informacje wszystkim potencjalnym oferentom.

Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

138. Aby zagwarantować, że pomoc nie zagrazi ogólnym interesom Unii poprzez powodowanie nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, pomoc inwestycyjną na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego należy przyznawać zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 75 i 76.
139. Ponadto w odniesieniu do wszelkich obiektów transportowych objętych pomocą państwo członkowskie musi wykazać, że środek pomocy zapewnia niedyskryminacyjny, otwarty i przejrzysty dostęp do obiektu wszystkim zainteresowanym użytkownikom zgodnie z przepisami sektorowymi, w tym z dyrektywą w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁽¹³²⁾.
140. 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 TBER, zezwolenia na eksploatację obiektu udziela się na podstawie otwartej, konkurencyjnej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury⁽¹³³⁾. Dzięki temu podmiot zarządzający otrzymuje stopę zwrotu zgodną z warunkami rynkowymi i łagodzi wszelkie potencjalne konflikty interesów.
141. Komisja uważa, że programy pomocy mogą wywierać mniejszy zakłócający wpływ na konkurencję i wymianę handlową niż pomoc *ad hoc*. Z tego powodu w ocenie Komisji uwzględnione zostaną poniższe elementy.
- a) W przypadku programów można domniemywać brak nadmiernego negatywnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową, jeżeli spełnione są warunki określone w pkt 138–140. Ponadto przy zgłaszaniu programu państwo członkowskie powinno również zobowiązać się do sprawdzenia, przed przyznaniem pomocy indywidualnej na dany obiekt, czy obiekt objęty pomocą nie zakłóca nadmiernie konkurencji i wymiany handlowej z istniejącymi lub już zaplanowanymi obiektami. W tym celu państwo członkowskie musi zobowiązać się do określenia średnioterminowych perspektyw użytkowania obiektu objętego pomocą na podstawie rzetelnych prognoz ruchu zawartych w biznesplanie *ex ante*. Państwo członkowskie powinno również zobowiązać się do sprawdzenia, czy inwestycja nie będzie miała nadmiernego zakłócającego wpływu na korzystanie z istniejących lub już zaplanowanych obiektów, które mogą służyć jako racjonalna alternatywa dla jakiegokolwiek przyszłego zapotrzebowania na przepustowość obiektu objętego pomocą.
- b) W przypadku pomocy *ad hoc* państwo członkowskie, oprócz spełnienia warunków określonych w pkt 138–140, musi również udowodnić, że obiekt objęty pomocą nie zakłóca nadmiernie konkurencji i wymiany handlowej z istniejącymi lub już zaplanowanymi obiektami. W tym celu państwo członkowskie musi określić średnioterminowe perspektywy użytkowania obiektu objętego pomocą na podstawie rzetelnych prognoz ruchu zawartych w biznesplanie *ex ante*. Państwo członkowskie musi również wykazać, że inwestycja nie będzie miała nadmiernego zakłócającego wpływu na użytkowanie istniejących lub już zaplanowanych obiektów, które mogą służyć jako racjonalna alternatywa dla jakiegokolwiek przyszłego zapotrzebowania na przepustowość obiektu objętego pomocą⁽¹³⁴⁾. Co do zasady inwestycja objęta pomocą nie ma nadmiernego zakłócającego wpływu, jeżeli oczekiwane zapotrzebowanie jest na tyle duże, że nowy obiekt nie spowoduje przekierowania zapotrzebowania z istniejących lub już zaplanowanych obiektów. W każdym razie, biorąc pod uwagę zróżnicowaną strukturę rynku w różnych obszarach, w różnych rodzajach transportu i obiektach, Komisja oceni indywidualnie dla każdego przypadku, czy funkcjonowanie jakiegokolwiek istniejącego lub już zaplanowanego obiektu zostałyby bezpodstawnie zakłócone. W ocenie tej Komisja może wziąć pod uwagę, jako najistotniejsze kryteria, stopień wykorzystania pobliskich obiektów, rodzaje towarów, pasażerów lub taboru kolejowego obsługiwane w tych obiektach, stosowaną technologię oraz zalety konkretnego położenia geograficznego.

4.2.2.2. Pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie bocznic prywatnych

142. Niniejsze wytyczne określają szczegółowe zasady wspierania inwestycji w budowę, modernizację lub odnowienie (w tym wymianę) bocznic prywatnych.

⁽¹³²⁾ Zob. przypis (8).

⁽¹³³⁾ Przedsiębiorstwa, które tworzą przedsiębiorstwo powiązane, mogą uczestniczyć w postępowaniu.

⁽¹³⁴⁾ W każdym razie obiekty te należy również zidentyfikować w celu oceny konieczności pomocy (zob. pkt 129).

143. Pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie bocznic prywatnych musi gwarantować, że: a) do miejsca można dotrzeć bezpośrednio torami kolejowymi po raz pierwszy (budowa); b) do miejsca będzie mógł dotrzeć większy ruch kolejowy lub ruch kolejowy będzie mniej zanieczyszczający dzięki elektryfikacji bocznic (modernizacja); lub c) prywatna bocznic, której w przypadku braku pomocy zaprzestano by użytkować, może dalej działać (odnowienie).
144. Aby pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie bocznic prywatnych mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi spełniać warunki zgodności określone w niniejszej sekcji oraz w sekcji 4.1.

Wkład w zaspokajanie potrzeb koordynacji transportu

145. Bocznic prywatne odgrywają kluczową rolę w zmniejszaniu zapotrzebowania na transport drogowy towarów na pierwszej/ostatniej mili. Wynika to z faktu, że transport towarowy przy użyciu zrównoważonych środków transportu lądowego może docierać do zakładów przemysłowych klienta lub je opuszczać tylko po przeładunku na samochody ciężarowe na pierwszej/ostatniej mili (transport multimodalny) lub gdy zakład klienta jest bezpośrednio połączony z siecią kolejową.
146. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 66, Komisja uważa, że pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie bocznic prywatnych może sprzyjać przesunięciu międzygałęziowemu na zrównoważony transport lądowy. Może bowiem zachęcać do pokonywania głównego odcinka operacji transportowej koleją⁽¹³⁵⁾ oraz umożliwiać uniknięcie zewnętrznych kosztów transportu generowanych na pierwszej/ostatniej mili przez bardziej zanieczyszczające środki transportu poprzez przesunięcie z transportu drogowego na kolejowy.

Konieczność pomocy

147. Bocznic prywatne mają istotne znaczenie dla zrównoważonego transportu towarów na pierwszej/ostatniej mili. W UE odnotowano jednak ogólny spadek liczby bocznic prywatnych⁽¹³⁶⁾. Należy spodziewać się, że przy braku wystarczających zachęt dla przedsiębiorstw do ponoszenia kosztów i ryzyka związanego z budową, modernizacją i odnawianiem bocznic prywatnych spadek ten utrzyma się. Na decyzję o budowie prywatnej bocznic może mieć wpływ szereg czynników, takich jak wielkość i rodzaj przewożonych towarów, liczba przedsiębiorstw produkcyjnych w regionie lub poziom rozwoju infrastruktury kolejowej. Komisja zauważa, że każdy z tych czynników może zniechęcać przedsiębiorstwo do inwestowania w budowę, modernizację lub odnowienie bocznic prywatnych.
148. Rynek ma tendencję do wybierania tańszych – ale mniej zrównoważonych – rozwiązań transportowych na potrzeby dostaw towarów do zakładów przemysłowych lub ich wysyłki z zakładów przemysłowych⁽¹³⁷⁾. W związku z tym, uwzględniając ogólne zasady określone w pkt 67, Komisja uważa, że pomoc na budowę, modernizację lub odnowienie bocznic prywatnych jest niezbędna do zaspokojenia potrzeb koordynacji transportu.

⁽¹³⁵⁾ „Odcinek” oznacza odcinek przejazdu, który jest obsługiwany za pomocą środka transportu. Określa się go przez miejsce pochodzenia i miejsce przeznaczenia obsługiwane przez tego samego przewoźnika. „Główny odcinek” to najdłuższa część danego przejazdu.

⁽¹³⁶⁾ Badanie uzupełniające ocenę skutków na potrzeby przeglądu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych, zob. przypis (42), sekcja 2.5.

⁽¹³⁷⁾ Podejmując decyzję o zainwestowaniu w prywatną bocznicę, przedsiębiorstwo musi rozważyć, czy na potrzeby transportu na pierwszej/ostatniej mili z/do swojego zakładu zamierza korzystać z transportu drogowego, czy też kolejowego – z użyciem prywatnej bocznic. Ten pierwszy rodzaj transportu jest do pewnego stopnia tańszy, a inwestycje w połączenia drogowe są realizowane i finansowane przez władze publiczne. Natomiast w przypadku drugiego rodzaju transportu przedsiębiorstwa ponoszą większość kosztów budowy (często obejmujące studium wykonalności uwzględniające topografię) oraz płać za eksploatację i utrzymanie. Ponadto czas trwania inwestycji jest długi, co stanowi dodatkowe ryzyko z racji ewentualnych zdarzeń pozostających poza kontrolą przedsiębiorstwa, które mogą uniemożliwić korzystanie w przyszłości z prywatnej bocznic. Może tak być na przykład w przypadku gdy przedsiębiorstwa kolejowe likwidują odpowiednie połączenia kolejowe na obszarze, na którym znajduje się przedsiębiorstwo.

Odpowiedniość pomocy

149. Rozwój transportu kolejowego utrudnia brak wystarczających zachęt rynkowych dla przedsiębiorstw do ponoszenia kosztów i ryzyka związanego z budową, modernizacją lub odnawianiem bocznic prywatnych. W związku z tym, mając na uwadze ogólne zasady określone w pkt 68, Komisja uważa, że pomoc inwestycyjna na budowę, modernizację lub odnowienie bocznic prywatnych jest odpowiednim instrumentem⁽¹³⁸⁾ służącym zwiększeniu przesunięcia międzygałęziowego poprzez połączenia pierwszej/ostatniej mili z wykorzystaniem prywatnych bocznic.

Efekt zachęty pomocy

150. Pomoc powinna stanowić zachętę do budowy, modernizacji i odnowienia bocznic prywatnych. Komisja uważa, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli ogólne zasady określone w pkt 69 i 70 są przestrzegane, a w przypadku braku pomocy projekt miałby lukę w finansowaniu.

Proporcjonalność

151. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 71–74 pomoc inwestycyjną na bocznicę prywatną uznaje się za proporcjonalną, jeżeli kwota pomocy nie przekracza niższej z następujących wartości: (i) luki w finansowaniu projektu w porównaniu ze scenariuszem alternatywnym w przypadku braku pomocy⁽¹³⁹⁾ (w przypadku braku dowodów przeciwnych zakłada się, że jest to transport drogowy) oraz (ii) kosztów kwalifikowalnych inwestycji.
152. Koszty kwalifikowalne obejmują koszty inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (nieruchome i ruchome) oraz wartości niematerialne i prawne bezpośrednio związane z budową, modernizacją lub odnowieniem prywatnej bocznic w celu jej uruchomienia lub utrzymania jej eksploatacji. Koszty kwalifikowalne mogą obejmować powiązane badania przygotowawcze takie jak studia wykonalności i badania topologii oraz koszty planowania i instalacji. Perony do załadunku/rozładunku oraz wyposażenie wykorzystywane do załadunku/rozładunku pociągów na terenie należącym do wyspecjalizowanych użytkowników nie mogą być uwzględniane w kosztach kwalifikowalnych.
153. W przypadku programów pomocy państwo członkowskie powinno zobowiązać się do przeprowadzenia analizy luki w finansowaniu określonej w pkt 71–74 w odniesieniu do każdego projektu wspieranego w ramach programu. W tym celu w zgłoszeniu każdego planowanego programu pomocy państwo członkowskie musi opisać przynajmniej kategorie projektów objętych pomocą, konkretne kategorie zaakceptowanych kosztów kwalifikowalnych (takie jak koszty zakupu rzeczowych aktywów trwałych (nieruchomych i ruchomych) oraz wartości niematerialnych i prawnych), metodę obliczania luki w finansowaniu oraz maksymalny WACC, który należy zastosować.
154. W przypadku pomocy *ad hoc*⁽¹⁴⁰⁾, zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 71–74, państwo członkowskie musi zawsze: a) przedstawić szczegółową kwantyfikację luki w finansowaniu na poziomie projektu, popartą wewnętrzną dokumentacją beneficjenta odnoszącą się do procesu decyzyjnego, na przykład prezentacjami zarządu lub wewnętrznymi biznesplanami; oraz b) zastosować odpowiedni mechanizm monitorowania i zwrotu *ex post* w celu zapewnienia, aby pomoc nie przekroczyła limitów określonych w pkt 151.

Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

155. Aby zagwarantować, że pomoc nie zagrazi ogólnym interesom Unii poprzez powodowanie nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, pomoc inwestycyjną na budowę, modernizację i odnowę bocznic prywatnych należy przyznawać zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 75 i 76.

⁽¹³⁸⁾ Jeżeli chodzi o formę pomocy, w swojej dotychczasowej praktyce decyzyjnej dotyczącej pomocy, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń do pomocy w formie dotacji bezpośrednich (zob. decyzja Komisji z dnia 17 grudnia 2020 r. w sprawie SA.58570, Niemcy, Wytyczne w sprawie budowy, rozbudowy, reaktywacji i wymiany bocznic kolejowych i powiązanej infrastruktury (Dz.U. C 25 z 22.1.2021, s. 1).

⁽¹³⁹⁾ W celu oszacowania luki w finansowaniu w ramach jej analizy należy uwzględnić wszelkie istniejące lub planowane środki pomocy państwa, takie jak pomoc operacyjna lub inne rodzaje pomocy inwestycyjnej.

⁽¹⁴⁰⁾ W wyjątkowych, należycie uzasadnionych przypadkach, gdy pomoc *ad hoc* na bocznicę prywatną można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z pkt 157.

156. Pomoc powinna być co do zasady przyznawana w formie programów pomocy, ponieważ mogą one wywierać mniejszy zakłócający wpływ na konkurencję i wymianę handlową niż pomoc *ad hoc*.
157. W wyjątkowych, należycie uzasadnionych przypadkach Komisja może stwierdzić, że pomoc *ad hoc* na bocznicie prywatne nie zakłóca nadmiernie konkurencji i wymiany handlowej. W ramach uzasadnienia wyjątkowego przypadku państwo członkowskie musi co najmniej oba poniższe argumenty:
- obliczenia wykazujące znacznie wyższą redukcję kosztów zewnętrznych na jednostkę pomocy w ramach pomocy *ad hoc* niż w ramach programu pomocy, wraz ze szczegółowym wyjaśnieniem przyczyn takiej redukcji kosztów zewnętrznych, wraz z podaniem źródeł wszystkich bazowych danych i założeń;
 - wykazanie, poparte takimi dokumentami jak badania i sprawozdania sektorowe, że dana niedoskonałość rynku ma wpływ na wybranego beneficjenta, ale w ogóle nie ma wpływu na inne przedsiębiorstwa w danym państwie członkowskim lub wpływa na nie w znacznie bardziej ograniczonym zakresie.

4.2.2.3. Pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego

158. Niniejsze wytyczne przewidują szczegółowe zasady dotyczące pomocy na wspieranie inwestycji w zakup (nowych lub używanych) środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego w celu wspierania przesunięcia międzygałęziowego w kierunku transportu kolejowego i wodnego śródlądowego.
159. W celu zapewnienia, aby pomoc była kierowana do podmiotów, które najbardziej potrzebują jej do rozpoczęcia działalności na rynku, pomoc na podstawie niniejszej sekcji może być przyznawana wyłącznie nowym podmiotom w sektorze kolejowym⁽¹⁴¹⁾, przedsiębiorstwom kolejowym kwalifikującym się jako MŚP, MŚP w sektorze żeglugi śródlądowej oraz operatorom leasingu w sektorach kolei lub żeglugi śródlądowej, o ile kwalifikują się jako MŚP.
160. Pomoc będzie przyznawana w formie gwarancji publicznej. Gwarancje mogą być udzielane bezpośrednio beneficjentom końcowym (tj. podmiotom zarządzającym wspomnianym w pkt 159) 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 odnośnemu państwu członkowskiemu, 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.
161. Aby pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego można było uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi ona spełniać warunki zgodności określone w niniejszej sekcji oraz w sekcji 4.1.

Wkład w zaspokajanie potrzeb koordynacji transportu

162. Jak wspomniano w pkt 21 i 32, zarówno sektor kolejowy, jak i sektor żeglugi śródlądowej cierpią z powodu niskiego poziomu inwestycji w środki transportu, co utrudnia pełny rozwój tych sektorów. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 66 Komisja uważa, że pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego może sprzyjać przesunięciu międzygałęziowemu na zrównoważony transport lądowy poprzez zapewnienie MŚP i nowym podmiotom w sektorze kolejowym bardziej przystępnego cenowo dostępu do finansowania w celu nabycia środków transportu.
163. Komisja będzie nadal oceniać zgodność pomocy inwestycyjnej na zakup ekologicznie czystych środków transportu (taboru kolejowego i statków żeglugi śródlądowej) na podstawie wytycznych Komisji w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r.⁽¹⁴²⁾.

⁽¹⁴¹⁾ Dla zachowania jasności nowe podmioty w sektorze kolejowym mogą kwalifikować się do pomocy na zakup taboru kolejowego, nawet jeśli nie kwalifikują się jako MŚP.

⁽¹⁴²⁾ Zob. przypis (71).

Konieczność pomocy

164. Posiadanie odpowiedniej floty jest niezbędne do utrzymania konkurencyjności transportu kolejowego i wodnego śródlądowego względem innych rodzajów transportu, a tym samym do promowania przejścia na zrównoważone rodzaje transportu lądowego. Dostęp do finansowania na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego stanowi obecnie główną barierę wejścia na rynek lub ekspansji dla MŚP w sektorach kolei i śródlądowych dróg wodnych oraz dla nowych podmiotów w sektorze kolejowym.
165. Jeżeli chodzi o transport kolejowy, ograniczenia zdolności przedsiębiorstw kolejowych do zakupu taboru kolejowego mają głównie charakter finansowy; zwłaszcza MŚP mogą nie mieć dostępu do kredytów na konkurencyjnych warunkach⁽¹⁴³⁾. Wynika to z faktu, że MŚP i nowe podmioty otrzymują gorsze warunki finansowania w porównaniu z warunkami udostępnianymi operatorom zasiedziałym, którzy czerpią korzyści ze swojej pozycji na rynku, w szczególności łatwiej mogą wykazać swoją zdolność kredytową inwestorom i bankom, jeżeli stanowią własność publiczną. Podobnie sektor żeglugi śródlądowej boryka się z ograniczoną zdolnością finansową ze względu na fakt, że sektor ten składa się głównie z MŚP i przedsiębiorstw rodzinnych, przez co trudno im podejmować kosztowne inwestycje⁽¹⁴⁴⁾. W tym kontekście rosnący koszt statków żeglugi śródlądowej⁽¹⁴⁵⁾ stanowi istotną barierę wejścia na rynek żeglugi śródlądowej lub ekspansji na nim, zwłaszcza biorąc pod uwagę zapotrzebowanie na wyspecjalizowane statki do różnych rodzajów ładunków i na różne szlaki⁽¹⁴⁶⁾.
166. Uwzględniając ogólne zasady określone w pkt 67, Komisja uważa, że pomoc na zakup taboru kolejowego i statków jest niezbędna do zaspokojenia potrzeb koordynacji transportu. Wynika to z faktu, że sam rynek nie jest w stanie zapewnić MŚP w sektorze kolejowym i sektorze żeglugi śródlądowej oraz nowym podmiotom w sektorze kolejowym odpowiedniego dostępu do finansowania zakupu środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego.

Odpowiedniość pomocy

167. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 68, Komisja uważa, że pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego może co do zasady być odpowiednim instrumentem, jeżeli przyjmuje formę gwarancji publicznych. Gwarancje publiczne na pożyczki udzielane na czas określony są najwłaściwszym instrumentem pomocy służącym przywróceniu równych warunków działania między MŚP i nowymi podmiotami, z jednej strony, a dużymi podmiotami zasiedziałymi, z drugiej strony, jeśli chodzi o dostęp do finansowania na zakup środków transportu. Takie gwarancje mają na celu umożliwienie ich beneficjentom korzystania z warunków kredytowych bardziej zbliżonych do tych, z których zwykle korzystają na rynku operatorzy zasiedziali.
168. Komisja uważa, że pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego w formie gwarancji publicznych jest odpowiednia, by pomóc MŚP i nowym podmiotom w sektorze kolejowym w finansowaniu wysokich kosztów zakupu środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, jeżeli przestrzegane są ogólne zasady określone w pkt 68, jak wyjaśniono w pkt 167.

Efekt zachęty pomocy

169. Pomoc powinna zachęcać do zakupu środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego; Komisja uważa, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli ogólne zasady określone w pkt 69 i 70 są przestrzegane.

⁽¹⁴³⁾ Badanie uzupełniające ocenę skutków na potrzeby przeglądu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych, zob. przypis (42), sekcja 4.3.2.

⁽¹⁴⁴⁾ Zob. przypis (58).

⁽¹⁴⁵⁾ Wskutek tendencji inflacyjnych ceny stali i ceny innych materiałów potrzebnych w przemyśle stoczniowym znacznie wzrosły w ostatnich latach. Źródło: Obserwacja rynku CKŻR [sprawozdanie roczne za 2023 r., 109].

⁽¹⁴⁶⁾ Na flotę żeglugi śródlądowej składają się trzy główne kategorie statków różniące się rodzajem przewożonego ładunku: statki do przewozu ładunków suchych, statki do przewozu ładunków płynnych oraz pchacz/holowniki. Każda kategoria obejmuje różne rodzaje statków w zależności od klasy drogi wodnej i warunków żeglugi. Źródło: Obserwacja rynku CKŻR, zob. przypis (145).

Proporcjonalność

170. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 71–74 pomoc w formie gwarancji publicznych na zakup statków żeglugi śródlądowej przez MŚP oraz taboru kolejowego przez MŚP lub nowe podmioty w sektorze kolejowym można uznać za przejrzystą i proporcjonalną, jeżeli spełnione są poniższe kumulatywne warunki:
- Gwarancji udziela się na nowe indywidualne pożyczki na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego.
 - Nominalna kwota pożyczki bazowej nie przekracza kosztów kwalifikowalnych zakupu objętego pomocą, do których zalicza się wszystkie koszty związane z nabyciem nowych lub używanych środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, w tym cenę środka transportu, koszty dostawy oraz koszty badań projektowych, konsultingu lub inżynierii, pod warunkiem że są one powiązane z inwestycją i stanowią jej część.
 - Wartość gwarancji nie przekracza 90 % wartości pożyczki bazowej.
 - Gwarancja jest udzielana za opłatą wynoszącą co najmniej 50 punktów bazowych, jeżeli rating państwowy przyznającego państwa członkowskiego jest równy AAA-A. W przeciwnym razie państwa członkowskie mogą stosować niższą opłatę.
 - Okres obowiązywania gwarancji jest ograniczony do maksymalnie 15 lat.
171. 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 inwestycjami na interoperacyjność lub inwestycje w dostosowanie techniczne i modernizację są wyłączone z kosztów kwalifikowalnych określonych w pkt 170(b). Dodatkowe koszty netto inwestycji w zakresie interoperacyjności lub inwestycji w dostosowanie techniczne i modernizację oblicza się jako różnicę pomiędzy całkowitym kosztem zakupu środka transportu, który ma zostać nabyty i który jest doinwestowany na potrzeby interoperacyjności, z jednej strony, a całkowitym kosztem zakupu w scenariuszu alternatywnym, tj. środka transportu, który nie jest doinwestowany na potrzeby interoperacyjności lub wymaga dostosowania technicznego i modernizacji, z drugiej strony.

Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

172. W celu zagwarantowania, że pomoc nie zagrazi ogólnym interesom Unii poprzez powodowanie nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego musi być przyznawana zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 75 i 76.
173. Pomoc powinna być co do zasady przyznawana w formie programów pomocy, ponieważ mogą one wywierać mniejszy zakłócający wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi niż pomoc *ad hoc*.
174. W przypadku gdy pomoc dotyczy nabycia taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznych w sektorze kolejowego transportu towarowego, państwa członkowskie powinny zapewnić, by:
- tabor kolejowy finansowany ze środków publicznych był eksploatowany wyłącznie na określonych liniach obsługiwanych w ramach świadczenia usługi publicznej lub w określonych regionach przez okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych lub przez co najmniej 10 lat (w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy);
 - w przypadku przeniesienia umowy o świadczenie usług publicznych na inny podmiot, tabor kolejowy finansowany ze środków publicznych został przekazany nowemu operatorowi po cenie rynkowej, z uwzględnieniem wszelkich środków publicznych otrzymanych przez odchodzącego operatora na zakup tego taboru kolejowego.

4.2.2.4. Pomoc na interoperacyjność

175. Niniejsze wytyczne przewidują szczegółowe zasady dotyczące pomocy przeznaczonej na wspieranie inwestycji w technologię zapewniającą nieprzerwany przepływ towarów i pasażerów między sieciami krajowymi a rodzajami transportu („pomoc na interoperacyjność”).

176. Pomoc na interoperacyjność może wspierać inwestycje w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne i prawne, w tym studia wykonalności ⁽¹⁴⁷⁾, które przyczyniają się do nieprzerwanych przepływów („inwestycje na interoperacyjność”). Inwestycje na interoperacyjność mogą dotyczyć w szczególności następujących technologii i działań:
- a) europejski system sterowania pociągiem (ETCS), przyszły 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 ⁽¹⁴⁸⁾;
 - b) automatyczny sprzęg cyfrowy (DAC) ⁽¹⁴⁹⁾;
 - 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 (RIS), takie jak platforma usług informacji rzecznej (platforma RIS) ⁽¹⁵⁰⁾, śródlądowy system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych (ECDIS śródlądowy), komunikaty dla kierowników statków, śródlądowy system automatycznej identyfikacji (śródlądowy AIS) oraz międzynarodowy system elektronicznego raportowania (ERI);
 - j) aplikacje telematyczne i inne rodzaje oprogramowania, o ile przyczyniają się one do nieprzerwanego przepływu, w szczególności intermodalne systemy identyfikacji, śledzenia i identyfikowalności oraz intermodalne platformy wymiany danych.
177. Przez okres co najmniej 5 lat od przyznania pomocy ustalenia umowne dotyczące odpłatnego przekazania lub użytkowania aktywów finansowanych z pomocy na interoperacyjność ⁽¹⁵¹⁾ muszą zawierać klauzulę stwierdzającą, że inwestycja zapewniająca interoperacyjność danego składnika aktywów była finansowana z pomocy państwa. Należy w nich również wskazać odpowiednie obowiązki określone w pkt 193 oraz określić kwotę pomocy.
178. Aby pomoc na interoperacyjność mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi spełniać warunki zgodności określone w niniejszej sekcji oraz w sekcji 4.1.

⁽¹⁴⁷⁾ badania mające na celu ocenę wykonalności przesunięcia międzygałęziowego lub zrównoważonego multimodalnego transportu towarowego lub pasażerskiego na trasach, na których przedsiębiorstwo korzysta obecnie z transportu drogowego.

⁽¹⁴⁸⁾ 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 ETCS (tj. systemu sygnalizacji kabinowej umożliwiającego automatyczną kontrolę pociągu), kolejowego systemu ruchomej łączności radiowej (RMR), automatycznej kontroli jazdy pociągu (ATO) oraz zasad eksploatacji. Zob. 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). System RMR stosowany obecnie w ruchu kolejowym, a mianowicie Globalny System Łączności Ruchomej – Kolej (GSM-R), opiera się na specyfikacjach sfinalizowanych 20 lat temu. Ze względu na przestarzałość technologiczną mało prawdopodobne jest zapewnienie wsparcia przemysłowego dla GSM-R po 2030 r. FRMCS zastąpi GSM-R jako jedną z istotnych części składowych ERTMS. FRMCS będzie wspierał cyfryzację kolei oraz innowację usług. [Po przyjęciu odpowiedniego prawodawstwa wtórnego UE wstawić odniesienie]

⁽¹⁴⁹⁾ 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. Ma on zwiększyć wydajność dzięki procesom automatyzacji, jak również zapewnić wystarczające zasilanie w energię dla aplikacji telematycznych, a także bezpieczną transmisję danych w całym pociągu. [Po przyjęciu odpowiedniego prawodawstwa wtórnego UE wstawić odniesienie]

⁽¹⁵⁰⁾ Art. 1 pkt 3 lit. hh) wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, COM/2024/33 final, 26.1.2024.

⁽¹⁵¹⁾ Takie jak umowy leasingu taboru kolejowego.

Wkład w zaspokajanie potrzeb koordynacji transportu

179. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 66 Komisja uważa, że pomoc na interoperacyjność można przeznaczyć na wsparcie przesunięcia międzygałęziowego na zrównoważony transport lądowy dzięki zapewnieniu nieprzerwanego przepływu pasażerów i towarów między sieciami państw członkowskich oraz między różnymi rodzajami transportu. Dzięki sprawnym powiązaniom między sieciami i rodzajami transportu w całej UE: a) transport kolejowy i wodny śródlądowy będzie mógł sprostać wzrostowi ruchu, do którego dąży SSMS, poprzez optymalizację wykorzystania ograniczonej przepustowości infrastruktury transportu kolejowego i wodnego śródlądowego; b) transport multimodalny będzie mógł faktycznie konkurować z jednomodalnymi rodzajami transportu zanieczyszczającymi środowisko, ponieważ umożliwia sprawną integrację łańcuchów transportowych oraz synergię między różnymi rodzajami transportu w aspektach infrastruktury, przepływu informacji i procedur; oraz c) może nastąpić wzrost ruchu transgranicznego.

Konieczność pomocy

180. Komisja zauważa, że instalowanie i modernizacja systemów interoperacyjności odgrywa istotną rolę w rozwoju zrównoważonych rodzajów transportu lądowego. Jest to jednak kosztowny proces mający więcej korzyści publicznych niż korzyści prywatnych dla przedsiębiorstw, w szczególności na początkowym etapie wdrażania. W związku z tym istnieje niewiele zachęt do inwestycji prywatnych. Może to wynikać w szczególności z: a) konieczności szerokiego wdrożenia, nim pojawią się korzyści płynące z niektórych technologii („niekorzystna sytuacja pioniera”) ⁽¹⁵²⁾; b) potrzeby równoległych inwestycji ze strony różnych podmiotów (np. zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych) oraz na poziomie transgranicznym; oraz c) ograniczonych korzyści prywatnych z inwestycji w porównaniu z korzyściami publicznymi (np. bezpieczeństwo).
181. Uwzględniając ogólne zasady określone w pkt 67 Komisja uważa, że pomoc na interoperacyjność jest niezbędna do zaspokojenia potrzeb koordynacji transportu. Wynika to z faktu, że sam rynek nie jest w stanie w wystarczającym stopniu wdrożyć technologii, które przyczyniają się do nieprzerwanego przepływu ⁽¹⁵³⁾.

Odpowiedniość pomocy

182. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 68 Komisja uważa, że pomoc na interoperacyjność może co do zasady być odpowiednim instrumentem ⁽¹⁵⁴⁾ wspierania technologii umożliwiających niezakłócony przepływ towarów lub pasażerów między sieciami krajowymi lub rodzajami transportu, zwłaszcza w przypadku braku środków regulacyjnych nakazujących wprowadzenie takich samych technologii. Pomoc na interoperacyjność nie jest odpowiednia, jeżeli istnieją środki regulacyjne, które wymagają wprowadzenia tych samych technologii w podobnym czasie, co planowane osiągnięcie takiego rezultatu z wykorzystaniem pomocy.

Efekt zachęty pomocy

183. Pomoc powinna zachęcać do inwestowania w technologie zapewniające nieprzerwany przepływ towarów i pasażerów między różnymi sieciami krajowymi i różnymi rodzajami transportu. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 69 i 70, aby pomoc na rzecz interoperacyjności wywoływała efekt zachęty, muszą zostać spełnione poniższe kumulatywne warunki:
- a) beneficjent złożył wniosek o pomoc przed rozpoczęciem prac nad projektem inwestycyjnym;

⁽¹⁵²⁾ Większość technologii i działań, o których mowa w pkt 176, charakteryzuje się tym, że korzyści z nich płynące można w pełni uzyskiwać tylko wtedy, gdy osiągnięty zostanie krytyczny poziom zsynchronizowanego wdrażania. Ze względu na wysokie koszty początkowe inwestycji koszty bezpośrednie dla operatorów są obecnie wyższe niż oszczędności wynikające z przejścia na te technologie.

⁽¹⁵³⁾ Badanie uzupełniające ocenę skutków na potrzeby przeglądu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych, zob. przypis (42), sekcja 4.5.4.

⁽¹⁵⁴⁾ Jeżeli chodzi o formę pomocy, w swojej dotychczasowej praktyce decyzyjnej dotyczącej pomocy, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu, Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń do pomocy w formie dotacji bezpośrednich (zob. m.in. decyzja Komisji z dnia 26 maja 2023 r. w sprawie SA.102707, Włochy, Włoski program wspierania modernizacji taboru wraz z wyposażeniem ERTMS (Dz.U. C 266 z 28.7.2023, s. 4); oraz decyzja Komisji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie SA.55451, Niderlandy, Wsparcie na modernizację ERTMS (Dz.U. C 59 z 21.2.2020, s. 1). Pomoc w formie dotacji bezpośrednich umożliwia beneficjentom zmniejszenie kosztów początkowych inwestycji (koszty prototypów, utrata przychodów podczas unieruchomienia taboru kolejowego, sama inwestycja na interoperacyjność), które w normalnych warunkach rynkowych trudno jest odzyskać, zwłaszcza jeśli inwestycja staje się rentowna jedynie pod warunkiem szerokiego rozpowszechnienia tych technologii, co może trwać dłużej niż okres eksploatacji składnika aktywów.

- b) prace nad projektem inwestycyjnym powinny zostać sfinalizowane co najmniej na rok przed dniem, w którym inwestycja objęta wsparciem stanie się obowiązkowa na szczelbu UE.

184. Komisja uważa, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli przestrzegane są ogólne zasady określone w pkt 69 i 70, jak wyjaśniono w pkt 183. Pomoc przyznana na pokrycie kosztów przestrzegania norm UE co do zasady nie wywołuje efektu zachęty.

Proporcjonalność

185. W przypadkach, o których mowa w pkt 71–74, pomoc można uznać za proporcjonalną, jeżeli nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych.

186. Koszty kwalifikowalne obejmują:

- a) wszystkie koszty niezbędne do realizacji inwestycji na interoperacyjność lub koszty dodatkowe realizacji takiej inwestycji; w zależności od rodzaju inwestycji koszty takie mogą obejmować koszty zakupu i instalacji odpowiedniej technologii⁽¹⁵⁵⁾, koszty zarządzania projektem i koszty dostawy⁽¹⁵⁶⁾;
- b) koszty związane z badaniami, testowaniem i zatwierdzaniem oraz instalacjami pilotażowymi i prototypowymi; oraz
- c) koszty związane z modernizacją uprzednio zainstalowanej technologii.

187. Jeżeli chodzi o inwestycje w zakresie interoperacyjności związane z ERTMS, zdefiniowanym w pkt 176(a), 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.

188. W odniesieniu do inwestycji związanych z interoperacyjnością w środki transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, których zakup jest planowany, koszty kwalifikowalne muszą być ograniczone do dodatkowych kosztów netto związanych z interoperacyjnością⁽¹⁵⁷⁾. Oblicza się je 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 nie obejmuje inwestycji w interoperacyjność.

189. W drodze wyjątku pomoc na technologie wymienione w pkt 176(a) i (b) może być uznana za proporcjonalną, jeżeli nie przekracza 80 % kosztów kwalifikowalnych). Te technologie są bowiem szczególnie narażone na problemy z koordynacją na etapie wdrażania i przynoszą znaczne korzyści zewnętrzne, których nie można zinternalizować.

190. W zależności od specyfiki środka państwo członkowskie może również wykazać na podstawie analizy luki w finansowaniu zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 71–74, że wymagana jest wyższa intensywność pomocy. W takim przypadku Komisja uzna pomoc za proporcjonalną, jeżeli kwota pomocy przypadająca na beneficjenta jest ograniczona do minimum niezbędnego do przeprowadzenia inwestycji (tj. jeżeli pomoc odpowiada luce w finansowaniu koniecznemu do osiągnięcia celu środka pomocy, w porównaniu ze scenariuszem alternatywnym w przypadku braku pomocy). W każdym razie pomoc nie może przekroczyć 100 % kosztów kwalifikowalnych.

Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

191. Aby zagwarantować, że pomoc nie zagrazi ogólnym interesom Unii poprzez powodowanie nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, pomoc na interoperacyjność należy przyznawać zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 75 i 76.

192. Pomoc powinna być co do zasady przyznawana w formie programów pomocy, ponieważ mogą one wywierać mniejszy zakłócający wpływ na konkurencję i wymianę handlową niż pomoc *ad hoc*.

⁽¹⁵⁵⁾ Odpowiednią technologię można nabyć jako nową lub używaną.

⁽¹⁵⁶⁾ Dla jasności, koszty utrzymania nie kwalifikują się do wsparcia.

⁽¹⁵⁷⁾ O ile nie są one już objęte żadną inną formą pomocy, w szczególności pomocą określoną w sekcji 4.2.2.3.

193. Ponadto w przypadku taboru kolejowego i statków żeglugi śródlądowej beneficjent pomocy, a także każdy kolejny właściciel lub posiadacz taboru kolejowego lub statku żeglugi śródlądowej korzystającego ze wspieranej inwestycji, musi zadbać o to, by widniały w odpowiednim rejestrze krajowym państwa członkowskiego lub w odpowiednim europejskim rejestrze środków transportu przez okres 5 lat od realizacji inwestycji.

4.2.2.5. Pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację

194. Niniejsze wytyczne przewidują szczegółowe zasady wspierania inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne i prawne w celu dostosowania technicznego lub modernizacji taboru kolejowego, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego.
195. W szczególności można wspierać następujące działania i technologie:
- 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 żeglugi śródlądowej do nowych rodzajów ładunków;
 - e) aplikacje telematyczne i inne rodzaje oprogramowania nieobjęte sekcją 4.2.2.4 niniejszych wytycznych, takie jak systemy dostarczające informacji pasażerom wyłącznie w ramach jednego rodzaju transportu lub cyfrowe systemy rezerwacji i płatności, które nie przyczyniają się do nieprzerwanego przepływu;
 - 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.
196. Przez okres co najmniej 5 lat od przyznania pomocy ustalenia umowne dotyczące odpłatnego przekazania lub użytkowania aktywów finansowanych z pomocy na dostosowanie techniczne i modernizację taboru, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenie na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego ⁽¹⁵⁸⁾ muszą zawierać klauzulę stwierdzającą, że dostosowanie lub modernizacja danego składnika aktywów były finansowane z pomocy państwa, oraz określać kwotę pomocy.
197. Aby pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację taboru kolejowego, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego można było uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi ona spełniać warunki zgodności określone w niniejszej sekcji oraz w sekcji 4.1.

Wkład w zaspokajanie potrzeb koordynacji transportu

198. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 66 Komisja uważa, że pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację taboru kolejowego, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego może sprzyjać przesunięciu międzygałęziowemu na zrównoważony transport lądowy. Dostosowanie techniczne umożliwia zrównoważonemu transportowi lądowemu dostosowanie się do popytu na nowe rodzaje usług transportu pasażerskiego i towarowego oraz rozwój w obszarach, w których ma on największy potencjał wzrostu, takich jak transport towarów ponadgabarytowych, ciężkich lub niebezpiecznych oraz transport pasażerski w porze nocnej. Natomiast modernizacja zwiększa bezpieczeństwo, ochronę, niezawodność oraz jakość zrównoważonego transportu lądowego. Dostosowanie techniczne i modernizacja przyczyniają się również do optymalnego pod względem kosztów wykorzystania istniejącego taboru kolejowego, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego.

⁽¹⁵⁸⁾ Takie jak umowy leasingu taboru kolejowego.

199. Komisja będzie nadal oceniać zgodność pomocy inwestycyjnej na ekologicznie czyste środki transportu (tabor i statki żeglugi śródlądowej) na podstawie wytycznych Komisji w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r. ⁽¹⁵⁹⁾. W tym samym duchu pomoc inwestycyjna na ograniczenie hałasu w transporcie kolejowym nie jest objęta niniejszymi wytycznymi, ale jest objęta Wytycznymi w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r. (zawartymi w nich szczegółowymi zasadami dotyczącymi pomocy na zapobieganie zanieczyszczeniom innym niż powodowane przez gazy cieplarniane lub ich ograniczanie).

Konieczność pomocy

200. Dostosowanie techniczne i modernizacja taboru kolejowego, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego umożliwia tym produktom zachowanie najwyższego poziomu wartości i użyteczności. Takie rodzaje inwestycji nie tylko wspierają konkurencyjność zrównoważonego transportu lądowego, ale również umożliwiają rozwój rynku wtórnego, przyczyniając się do przesunięcia na zrównoważone rodzaje transportu lądowego. Dostosowanie techniczne i modernizacja mogą być bardzo kosztowne, ponieważ tabor kolejowy, statki żeglugi śródlądowej i wyposażenie na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego nie mogą być użytkowane przez czas trwania ingerencji, co prowadzi do znacznego zmniejszenia dochodów. Ponadto niektóre rodzaje inwestycji w dostosowanie techniczne i modernizację wymagają opracowania prototypu w celu zrozumienia zmian strukturalnych niezbędnych do wdrożenia technologii w zależności od typu środka transportu lub wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego. Koszty te (koszt prototypu i koszty ulepszenia) często przekraczają wartość ulepszanego egzemplarza ⁽¹⁶⁰⁾.
201. Uwzględniając ogólne zasady określone w pkt 67, Komisja uważa, że pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację taboru kolejowego, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego może być konieczna do zaspokojenia potrzeb koordynacji transportu w zakresie, w jakim sam rynek nie zapewnia wystarczającego poziomu inwestycji w dostosowanie techniczne i modernizację wspierającą konkurencyjność zrównoważonego transportu lądowego.

Odpowiedniość pomocy

202. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 68 Komisja uważa, że pomoc inwestycyjna na dostosowanie techniczne i modernizację taboru kolejowego, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego może co do zasady stanowić odpowiedni instrument ⁽¹⁶¹⁾. Taka pomoc zapewnia odpowiedni poziom inwestycji w dostosowanie techniczne i modernizację wspierającą konkurencyjność zrównoważonego transportu lądowego, zwłaszcza w przypadku braku środków regulacyjnych nakazujących wprowadzenie tych samych technologii. Pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację nie jest odpowiednia do wdrażania środków regulacyjnych przewidujących wymóg wprowadzenia tych samych technologii w podobnym czasie, co planowany rezultat przy wykorzystaniu takiej pomocy.

Efekt zachęty pomocy

203. Pomoc powinna zachęcać do inwestycji w dostosowanie techniczne i modernizację taboru kolejowego, statków żeglugi śródlądowej i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego. Aby pomoc wywierała efekt zachęty, nie może finansować inwestycji, które są niezbędne do spełnienia normy UE, lub musi finansować inwestycje, które umożliwiają spełnienie normy UE z dużym wyprzedzeniem w stosunku do daty obowiązkowego wejścia w życie normy na szczeblu UE. Zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 69 i 70, aby pomoc wywoływała efekt zachęty, muszą zostać spełnione poniższe kumulatywne warunki.

⁽¹⁵⁹⁾ Zob. przypis (71).

⁽¹⁶⁰⁾ Badanie uzupełniające ocenę skutków na potrzeby przeglądu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych, zob. przypis (42), sekcja 3.5.

⁽¹⁶¹⁾ Jeżeli chodzi o formę pomocy, w swojej dotychczasowej praktyce decyzyjnej dotyczącej pomocy, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń do pomocy w formie dotacji bezpośrednich (zob. decyzja Komisji z dnia 1 lipca 2021 r. w sprawie SA.57137, Niemcy, Program pomocy państwa na modernizację floty żeglugi śródlądowej (Dz.U. C 317 z 6.8.2021, s. 1). Pomoc w formie dotacji bezpośrednich umożliwia beneficjentom zmniejszenie kosztów początkowych inwestycji (koszty prototypów, utrata przychodów podczas unieruchomienia taboru kolejowego, sama inwestycja na interoperacyjność), które w normalnych warunkach rynkowych są trudne do odzyskania.

- a) beneficjent złożył wniosek o pomoc przed rozpoczęciem prac nad projektem inwestycyjnym.
 - b) Prace nad projektem inwestycyjnym powinny zostać sfinalizowane co najmniej na rok przed dniem, w którym inwestycja objęta wsparciem stanie się obowiązkowa na szczeblu UE.
204. Komisja uważa, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli przestrzegane są ogólne zasady określone w pkt 69 i 70, jak wyjaśniono w pkt 203.

Proporcjonalność

205. W przypadkach, o których mowa w pkt 71–74, pomoc można uznać za proporcjonalną, jeżeli nie przekracza 20 % kosztów kwalifikowalnych.
206. Koszty kwalifikowalne obejmują:
- a) wszystkie koszty niezbędne do realizacji kwalifikującej się inwestycji lub koszty dodatkowe realizacji takiej inwestycji; w zależności od rodzaju inwestycji koszty takie mogą obejmować koszty niezbędne do zakupu i instalacji odpowiedniej technologii, koszty zarządzania projektem i koszty dostawy ⁽¹⁶²⁾;
 - b) koszty związane z badaniami, testowaniem i zatwierdzaniem oraz instalacjami pilotażowymi i prototypowymi; oraz
 - c) koszty związane z modernizacją uprzednio zainstalowanej technologii.
207. W zależności od szczególnych cech środka, państwo członkowskie może również wykazać, w oparciu o analizę luk w finansowaniu, jak określono w pkt 71–74, że wymagana jest wyższa kwota pomocy. W takim przypadku Komisja uzna pomoc za proporcjonalną, jeżeli kwota pomocy przypadająca na beneficjenta ogranicza się do kwoty niezbędnej do przeprowadzenia inwestycji (tj. jeżeli pomoc odpowiada luce w finansowaniu koniecznemu do osiągnięcia celu środka pomocy, w porównaniu ze scenariuszem alternatywnym w przypadku braku pomocy). W każdym razie pomoc nie może przekroczyć 100 % kosztów kwalifikowalnych.
208. W odniesieniu do inwestycji w dostosowanie techniczne i modernizację środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, których nabycie jest planowane, koszty kwalifikowalne muszą ograniczać się do dodatkowych kosztów netto związanych z dostosowaniem technicznym i modernizacją ⁽¹⁶³⁾. Oblicza się je 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 nie obejmuje inwestycji w dostosowanie techniczne i modernizację.

Uniknięcie nadmiernych skutków negatywnych dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

209. Aby zagwarantować, że pomoc zagrozi ogólnym interesom Unii poprzez powodowanie nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, pomoc inwestycyjną na dostosowanie techniczne i modernizację należy przyznawać zgodnie z ogólnymi zasadami określonymi w pkt 75 i 76.
210. Pomoc powinna być co do zasady przyznawana w formie programów pomocy, ponieważ mogą one wywierać mniejszy zakłócający wpływ na konkurencję niż pomoc *ad hoc*.

⁽¹⁶²⁾ Dla jasności, koszty utrzymania nie kwalifikują się do wsparcia.

⁽¹⁶³⁾ O ile nie są one już objęte żadną inną formą pomocy, w szczególności pomocą określoną w sekcji 4.2.2.3.

5. POMOC STANOWIĄCA ZWROT ZA WYKONANIE PEWNYCH ŚWIADCZEŃ NIEROZERWALNIE ZWIĄZANYCH Z POJĘCIEM USŁUGI PUBLICZNEJ W SEKTORZE KOLEJOWEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO

5.1. Przepisy ogólne

211. Art. 93 TFUE przewiduje zgodność pomocy państwa stanowiącej zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej. W tym kontekście art. 14 Traktatu i załączony do Traktatu Protokół nr 26 w sprawie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) określają ogólne zasady definiowania i świadczenia przez państwa członkowskie UOIG. Jak określono w załączonym do TFUE protokole nr 26 w sprawie usług świadczonych w interesie ogólnym, organy krajowe, regionalne i lokalne odgrywają zasadniczą rolę i mają szeroki zakres uprawnień dyskrecjonalnych w zakresie świadczenia, zlecenia i organizowania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w sposób możliwie najbardziej odpowiadający potrzebom odbiorców. Określenie zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej może zostać zakwestionowane przez Komisję jedynie w przypadku oczywistego błędu w wykonywaniu uprawnień dyskrecjonalnych państw członkowskich⁽¹⁶⁴⁾. Uprawnienia państwa członkowskiego do zdefiniowania UOIG nie są jednak nieograniczone i nie mogą być wykonywane arbitralnie wyłącznie w celu umożliwienia danemu sektorowi obejścia stosowania reguł konkurencji⁽¹⁶⁵⁾.
212. W komunikacie w sprawie UOIG⁽¹⁶⁶⁾, który ma również zastosowanie do sektora kolejowego transportu towarowego, Komisja wyjaśniła warunki, na jakich rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych należy uznać za pomoc państwa.
213. Ponadto rozporządzenie w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom świadczącym usługi w ogólnym interesie gospodarczym⁽¹⁶⁷⁾ ma również zastosowanie do sektora kolejowego transportu towarowego. W rozporządzeniu Komisja określiła warunki, na jakich uznaje się, że niewielkie kwoty rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych nie wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi, nie zakłócają konkurencji ani nie grożą jej zakłóceniem. W takich okolicznościach rekompensata nie wchodzi w zakres art. 107 ust. 1 Traktatu.
214. Jeżeli państwa członkowskie zamierzają wprowadzić środki stanowiące zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej w sektorze kolejowego transportu towarowego, które nie spełniają warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark⁽¹⁶⁸⁾ i stanowią pomoc państwa, muszą zgłosić takie środki Komisji zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu.
215. Niniejsze wytyczne określają warunki, na jakich pomoc państwa stanowiąca zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej w kolejowym transporcie towarowym może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu⁽¹⁶⁹⁾. Mimo że zasady ramowe UOIG⁽¹⁷⁰⁾ nie mają zastosowania do sektora transportu lądowego, w swojej ocenie zgodności Komisja uwzględni warunki określone w sekcjach 2.2–2.10 zasad ramowych UOIG⁽¹⁷¹⁾ dostosowane do specyfiki sektora kolejowego transportu towarowego, jak określono w niniejszym rozdziale.

⁽¹⁶⁴⁾ Wyrok z dnia 29 listopada 2018 r., ARFEA/Komisja Europejska, T-720/16, EU:T:2018:853, pkt 88; wyrok z dnia 24 listopada 2020 r., Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, pkt 33.

⁽¹⁶⁵⁾ Wyrok z dnia 12 lutego 2008 r., BUPA i inni/Komisja Europejska, T-289/03, EU:T:2008:29, pkt 168.

⁽¹⁶⁶⁾ Zob. przypis (36).

⁽¹⁶⁷⁾ Zob. przypis (99).

⁽¹⁶⁸⁾ Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Zob. pkt 42 komunikatu Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty z tytułu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (zob. przypis (36)).

⁽¹⁶⁹⁾ Art. 93 Traktatu nie zawiera odpowiednika art. 106 ust. 2 zdanie drugie Traktatu, zgodnie z którym rozwój handlu nie może być naruszony w sposób pozostający w sprzeczności z interesem Unii. Trybunał wyjaśnił już jednak, że przy ocenie środka pomocy na podstawie art. 93 Traktatu Komisja musi sprawdzić, czy pomoc nie zagraża ogólnym interesom Unii, zob. wyrok z dnia 12 października 1978 r., Komisja/Belgia, 156/77, przywołany w przypisie (30), pkt 10.

⁽¹⁷⁰⁾ Zob. przypis (70).

⁽¹⁷¹⁾ Zob. przypis (70).

5.2. Usługa rzeczywiście świadczona w ogólnym interesie gospodarczym

216. Pomoc musi zostać przyznana na rzeczywiste i prawidłowo zdefiniowane usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym. Oznacza to, że usługi transportu towarowego można zakwalifikować jako UOIG wyłącznie wtedy, gdy dane państwo członkowskie stwierdzi, że istnieje rzeczywiste zapotrzebowanie ma taką usługę, a rynek nie zaspokaja takiego rzeczywistego zapotrzebowania lub nie zaspokaja go w wystarczającym stopniu.
217. Jeżeli chodzi o definicję rzeczywistej UOIG, dane państwo członkowskie musi wykazać, że usługi kolejowego transportu towarowego mają szczególne cechy w porównaniu z usługami komercyjnymi, jeżeli takie usługi istnieją na rynku. W tym względzie Komisja wyjaśniła, że państwa członkowskie nie mogą zobowiązań do świadczenia określonych usług publicznych wiązać z usługami, które są już świadczone lub mogą być skutecznie świadczone na warunkach takich jak cena, obiektywne cechy jakościowe, ciągłość i dostęp do danej usługi, zgodnych z interesem publicznym określonym przez państwo, przez przedsiębiorstwa działające na zwykłych warunkach rynkowych ⁽¹⁷²⁾.
218. Państwa członkowskie powinny wykazać, że dana usługa leży w interesie całego społeczeństwa ⁽¹⁷³⁾ oraz że należyce rozważyły potrzeby w zakresie usług publicznych, przeprowadzając konsultacje publiczne lub wykorzystując inne stosowne instrumenty pozwalające uwzględnić interesy użytkowników i usługodawców ⁽¹⁷⁴⁾. Według sądów Unii brak przedstawienia przez państwo członkowskie dowodów na to, że kryteria te zostały spełnione (tj. że zakres zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej jest konieczny i proporcjonalny do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną) lub nieprzestrzeżenie tych kryteriów może stanowić oczywisty błąd w ocenie, który Komisja musi wziąć pod uwagę ⁽¹⁷⁵⁾.
219. W związku z powyższym, sprawdzając, czy zakres zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej jest konieczny i proporcjonalny do rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną w sektorze kolejowego transportu towarowego, Komisja sprawdzi, czy właściwy organ łącznie ocenił: (i) przedmiotowe potrzeby transportowe, biorąc pod uwagę cel publiczny realizowany przez dane państwo członkowskie (tj. istnienie rzeczywistego zapotrzebowania na usługę publiczną); (ii) w jakim stopniu same mechanizmy rynkowe byłyby w stanie zaspokoić te potrzeby (tj. istnienie niedoskonałości rynku); oraz (iii) środki alternatywne, które mogłyby zaspokoić te same potrzeby, a jednocześnie w mniejszym stopniu zakłócać konkurencję i wymianę handlową.
220. Przy ocenie popytu na transport właściwe organy mogą uwzględnić nie tylko istniejący i przyszły popyt ze strony użytkowników, ale także oczekiwany popyt (zwłaszcza jeśli taki oczekiwany popyt może w logiczny sposób wynikać z realizacji celów polityki, takich jak wspieranie zrównoważonego transportu, łączności regionalnej, zdrowia publicznego lub spójności społecznej). Ocenę *ex ante* popytu na usługę transportu publicznego można przeprowadzić za pomocą różnych metod, takich jak np. wykorzystanie danych historycznych, reprezentatywnych sondaży lub konsultacji publicznych z użytkownikami w celu określenia ich oczekiwań wobec usług publicznych.
221. Ocena oferty rynkowej powinna co do zasady obejmować konsultacje z podmiotami na temat ich zainteresowania oferowaniem odpowiednich usług w ramach otwartego dostępu oraz ocenę wyników tych konsultacji. Z obecnymi na rynku podmiotami można się na przykład konsultować w sprawie charakteru, ilości i częstotliwości usług, które już świadczą lub planują świadczyć na danym obszarze geograficznym, lub w sprawie poziomu taryf, które stosują lub zamierzają stosować. Jeżeli usługi komercyjne są świadczone, oczekuje się ich uruchomienia w rozsądnie krótkim terminie lub operator rynku zapowiedział takie uruchomienie (na przykład w transporcie kolejowym, gdy operator rynku poinformował organ regulacyjny i zarządcę infrastruktury o zamiarze uruchomienia usługi zgodnie art. 38 ust. 4 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽¹⁷⁶⁾), właściwe organy powinny uwzględnić je przy określaniu zakresu zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej, chyba że istnieją obiektywne przesłanki, aby tego nie robić. Aby zapobiec wypieraniu oferty handlowej, usługi, w odniesieniu do których nie wykazano niedoskonałości rynku, nie mogą wchodzić w zakres zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej.

⁽¹⁷²⁾ Pkt 13 zasad ramowych UOIG, zob. przypis (70).

⁽¹⁷³⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 24 listopada 2023 r. w sprawie SA.32953, Włochy, *Środki pomocy państwa na rzecz Trenitalia SpA* (dotychczas nieopublikowana w Dz.U.), motywy 443–445.

⁽¹⁷⁴⁾ Pkt 14 zasad ramowych UOIG, zob. przypis (70).

⁽¹⁷⁵⁾ Wyrok z dnia 1 marca 2017 r., Francja/Komisja, T-366/13, EU:T:2017:135, pkt 105.

⁽¹⁷⁶⁾ Zob. przypis (8).

222. Rozważając, czy zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej określone w umowie o świadczenie usług publicznych w najmniejszym stopniu zakłócają konkurencję i wymianę handlową, właściwy organ powinien rozważyć alternatywne środki zgodne z prawem UE. Na przykład, jeżeli głównym celem leżącym w interesie publicznym realizowanym przez środek jest zmniejszenie wpływu transportu towarowego na środowisko (np. ponieważ rynki, których dotyczy środek, są już obsługiwane przez bardziej zanieczyszczające środki transportu), właściwy organ powinien wyjaśnić, dlaczego tego samego rezultatu nie można osiągnąć za pomocą mniej zakłócających środków koordynacji transportu (np. w formie programów pomocy inwestycyjnej lub operacyjnej).

5.3. **Potrzeba istnienia aktu powierzenia określającego zobowiązania z tytułu świadczenia usługi publicznej oraz metody obliczania rekompensaty**

223. Wykonywanie UOIG musi być powierzone odnośnemu przedsiębiorstwu na mocy jednego lub większej liczby aktów, których formę mogą określić poszczególne państwa członkowskie ⁽¹⁷⁷⁾.
224. W akcie lub aktach powierzenia należy w szczególności określić: a) treść i czas trwania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej; b) przedsiębiorstwo i odnośne terytorium; c) rodzaj wszystkich wyłącznych lub specjalnych praw przyznanych przedsiębiorstwu przez organ powierzający d) opis mechanizmu rekompensaty oraz parametrów służących do obliczania, monitorowania i przeglądu kwot rekompensaty; oraz e) ustalenia dotyczące unikania nadwyżki rekompensaty i jej zwrotu.

5.4. **Czas trwania okresu powierzenia**

225. Okres powierzenia powinien być ograniczony do 15 lat. Jeżeli jednak najistotniejsze aktywa rzeczowe wymagane do świadczenia UOIG obejmują tabor kolejowy finansowany w całości lub w części ze środków publicznych, okres powierzenia nie powinien przekraczać 10 lat ⁽¹⁷⁸⁾.

5.5. **Zgodność z dyrektywą w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i dyrektywą w sprawie przejrzystości**

226. Pomoc, która stanowi zwrot za wykonanie zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej w sektorze kolejowego transportu towarowego, uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu tylko wtedy, gdy jest zgodna z odpowiednimi przepisami dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽¹⁷⁹⁾ i dyrektywy Komisji 2006/111/WE („dyrektywa w sprawie przejrzystości”) ⁽¹⁸⁰⁾, w stosownych przypadkach.
227. Uznaje się, że pomoc, która nie jest zgodna z odpowiednimi przepisami tych dyrektyw, jak przypomniano w sekcji 6, wpływa na rozwój handlu w stopniu zagrażającym ogólnym interesom UE.

⁽¹⁷⁷⁾ Termin „państwo członkowskie” obejmuje władze centralne, regionalne i lokalne tego państwa członkowskiego.

⁽¹⁷⁸⁾ Na koniec okresu powierzenia operator może przekazać taki tabor kolejowy nowemu operatorowi lub właściwemu organowi, pod warunkiem że przekazanie odbywa się po cenie rynkowej i uwzględnia wszelkie środki publiczne otrzymane na zakup tego taboru kolejowego (zob. pkt 234).

⁽¹⁷⁹⁾ Zob. przypis (8).

⁽¹⁸⁰⁾ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

5.6. Zgodność z przepisami UE dotyczącymi zamówień publicznych

228. Pomoc, która stanowi zwrot za wykonanie zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej w sektorze kolejowego transportu towarowego, uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 Traktatu tylko wtedy, gdy właściwy organ, powierzając świadczenie usług danemu przedsiębiorstwu w drodze umów o świadczenie usług publicznych ⁽¹⁸¹⁾ lub koncesji ⁽¹⁸²⁾, zastosował się do obowiązujących przepisów UE dotyczących zamówień publicznych lub zobowiązuje się do ich przestrzegania. Dotyczy to wymogów przejrzystości, równego traktowania i niedyskryminacji, wynikających bezpośrednio z Traktatu oraz – w stosownych przypadkach – z prawa wtórnego Unii.
229. Uznaje się, że pomoc, która nie jest zgodna z takimi zasadami i wymogami, wpływa na rozwój handlu w stopniu zagrażającym ogólnym interesom UE.

5.7. Brak dyskryminacji

230. W przypadku gdy organ powierza wykonywanie takiej samej UOIG kilku przedsiębiorstwom, rekompensatę należy obliczać przy użyciu tej samej metody w stosunku do każdego przedsiębiorstwa.

5.8. Kwota rekompensaty

231. Kwota rekompensaty nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów netto wykonania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej wraz z rozsądnym zyskiem.
232. Komisja będzie zatem stosować kryteria określone w pkt 21–50 zasad ramowych UOIG ⁽¹⁸³⁾, z zastrzeżeniem poniższych wyjaśnień.
233. Po pierwsze, koszt netto niezbędny lub oczekiwany do wykonania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej można określić na podstawie metody nieponiesionych kosztów netto opisanej w pkt 25–27 zasad ramowych UOIG ⁽¹⁸⁴⁾ lub na podstawie metody alokacji kosztów opisanej w pkt 28–31 zasad ramowych UOIG ⁽¹⁸⁵⁾.
234. Po drugie, jeżeli chodzi o zakup taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznych, państwa członkowskie powinny dopilnować spełnienia następujących kumulatywnych warunków:
- Pomoc państwa już otrzymaną i zatwierdzoną, w szczególności na podstawie niniejszych wytycznych (sekcja 4.2.2.3) w odniesieniu do taboru kolejowego, który będzie wykorzystywany do świadczenia usług publicznych, uwzględnia się przy obliczaniu rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych;

⁽¹⁸¹⁾ W art. 2 pkt 1, 2 i 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243) zdefiniowano „zamówienia na usługi” jako umowy o charakterze odpłatnym zawierane na piśmie między co najmniej jednym podmiotem zamawiającym prowadzącym działalność, o której mowa w art. 8–14 dyrektywy, a co najmniej jednym wykonawcą, których przedmiotem jest świadczenie usług. Jeżeli zamówienia te obejmują „instytucje zamawiające” w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65), które nie prowadzą działalności, o której mowa w art. 8–14 dyrektywy 2014/25/UE, uznaje się je za „zamówienia publiczne na usługi” zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 6 i 9 dyrektywy 2014/24/UE.

⁽¹⁸²⁾ W art. 5 ust. 1 lit. b) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1) „koncesję na usługi” zdefiniowano jako „umowę o charakterze odpłatnym zawieraną na piśmie, za pomocą której co najmniej jedna instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający powierza świadczenie usług – innych niż wykonanie robót budowlanych, o których mowa w lit. a) – i zarządzanie tymi usługami co najmniej jednemu wykonawcy, w zamian za wynagrodzenie stanowiące albo wyłącznie prawo do wykonywania usług będących przedmiotem umowy, albo takie prawo wraz z płatnością”.

⁽¹⁸³⁾ Zob. przypis (70).

⁽¹⁸⁴⁾ Zob. przypis (70).

⁽¹⁸⁵⁾ Zob. przypis (70).

- b) jeżeli tabor wykorzystywany do świadczenia usług publicznych zostaje przekazany po zakończeniu umowy nowemu operatorowi lub właściwemu organowi, przekazanie to powinno nastąpić po cenie rynkowej i uwzględnić wszelkie środki publiczne otrzymane przez operatora odchodzącego na zakup tego taboru.

5.9. **Dodatkowe wymogi, które mogą być konieczne do zagwarantowania, że pomoc nie zagrazi ogólnym interesom UE**

235. Komisja może wymagać spełnienia warunków lub zażądać od państw członkowskich podjęcia zobowiązań w nadzwyczajnych przypadkach, kiedy wymogi określone powyżej nie są wystarczające, aby zaradzić poważnym zakłóceniom konkurencji na rynku wewnętrznym, a pomoc mogłaby wpłynąć na handel w sposób, który zagrażałby ogólnym interesom UE. W tym celu Komisja stosuje kryteria określone w pkt 51–59 zasad ramowych UOIG⁽¹⁸⁶⁾ z niezbędnymi dostosowaniami.
236. Komisja zauważa, że niedoskonałości rynku zidentyfikowane przez państwa członkowskie (np. dotyczące przewozu ładunków jednowagonowych) mogą mieć wymiar lokalny lub regionalny. W związku z tym Komisja dokładnie oceni, czy zakres geograficzny każdego zamówienia publicznego na usługi jest należycie uzasadniony. W tym względzie Komisja co do zasady nie uznaje umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej całe terytorium lub całą sieć kolejową państwa członkowskiego za proporcjonalny sposób zaradzenia potencjalnej niedoskonałości rynku, biorąc pod uwagę potencjalne zakłócenie konkurencji w następstwie udzielenia takiego zamówienia.

5.10. **Przejrzystość**

237. W odniesieniu do każdej rekompensaty z tytułu UOIG wchodzącej w zakres niniejszych wytycznych odnośnie państwo członkowskie musi opublikować w internecie lub w inny właściwy sposób następujące informacje: a) rezultaty konsultacji publicznych lub wykorzystania innych odpowiednich instrumentów, o których mowa w pkt 218; b) treść i czas trwania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej; c) nazwę przedsiębiorstwa i w stosownych przypadkach odpowiednie terytorium; oraz d) kwoty pomocy przyznanej przedsiębiorstwu w ujęciu rocznym.

5.11. **Warunki i obowiązki związane z decyzjami Komisji**

238. Art. 9 ust. 4 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589⁽¹⁸⁷⁾ stanowi, że Komisja może do decyzji pozytywnej dołączyć warunki, na jakich dana pomoc może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, i może ustanowić obowiązki umożliwiające monitorowanie zgodności z decyzją. Takie warunki i obowiązki mogą być konieczne do zapewnienia, aby pomoc przyznana zainteresowanym przedsiębiorstwom nie prowadziła do nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej na rynku wewnętrznym. W tym kontekście sprawozdania okresowe lub inne obowiązki mogą być konieczne, w zależności od konkretnej sytuacji każdej UOIG.

6. PRZEPIŁY WY FINANSOWE W ZINTEGROWANYCH PIONOWO PRZEDSIĘBIORSTWACH KOLEJOWYCH

239. Przyjęcie kolejnych pakietów kolejowych, o których mowa w pkt 2 niniejszych wytycznych, doprowadziło do stopniowego otwarcia wszystkich przewozów kolejowych na konkurencję. Proces ten sprawił, że zintegrowane pionowo przedsiębiorstwa kolejowe znalazły się w sytuacji, w której część ich działalności (w szczególności zarządzanie infrastrukturą kolejową) może nadal korzystać z pewnych wyłącznych lub specjalnych praw pod pewnymi warunkami, podczas gdy działalność w zakresie kolejowego transportu towarowego i pasażerskiego podlega obecnie konkurencji na warunkach określonych w dyrektywie w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁽¹⁸⁸⁾ i rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007⁽¹⁸⁹⁾.

⁽¹⁸⁶⁾ Zob. przypis (70).

⁽¹⁸⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁸⁾ Zob. przypis (8).

⁽¹⁸⁹⁾ Zob. przypis (31).

240. Jak wspomniano w pkt 3 niniejszych wytycznych, kluczowe znaczenie ma właściwe przestrzeganie i egzekwowanie ram prawnych regulujących transakcje finansowe przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo w sektorze kolejowym. Zgodność z mającymi zastosowanie zasadami przejrzystości finansowej: (i) gwarantuje, że pomoc przyznana na podstawie niniejszych wytycznych nie jest przeznaczana na inne działania niż te, na które pomoc jest dozwolona; oraz (ii) zmniejsza ryzyko, że przychody z rynkowych instrumentów finansowych (takich jak obligacje) wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo do finansowania ich działalności, inwestycji oraz utrzymania i rozwoju infrastruktury kolejowej będą wykorzystywane do refinansowania wewnątrzgrupowego ze szkodą dla nowych podmiotów, a ostatecznie dla konkurencji.
241. W niniejszym rozdziale przypomniano zasady regulujące transakcje finansowe publicznych i zintegrowanych pionowo przedsiębiorstw kolejowych. Przestrzeganie tych zasad jest istotne nie tylko dla zapewnienia zgodności z rynkiem wewnętrznym pomocy na zwrot kosztów wykonania zobowiązań z tytułu świadczenia usługi publicznej w sektorze kolejowego transportu towarowego (zob. sekcja 5.5). Ich przestrzeganie jest również ważne, w bardziej ogólnym ujęciu, dla zapewnienia prawidłowej alokacji kosztów i przychodów do różnych rodzajów działalności przedsiębiorstw publicznych i przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, unikając w ten sposób subsydiowania skrośnego.
242. Transakcje finansowe przedsiębiorstw publicznych i zintegrowanych pionowo są regulowane dyrektywą w sprawie przejrzystości. Dyrektywa ta odnosi się do każdego przedsiębiorstwa publicznego⁽¹⁹⁰⁾ i każdego przedsiębiorstwa zobowiązanego do prowadzenia oddzielnych ksiąg, w szczególności każdego przedsiębiorstwa, któremu powierzono świadczenie usługi publicznej⁽¹⁹¹⁾. Zgodnie z art. 1 ust. 2 i art. 4 ust. 1 dyrektywy państwa członkowskie zapewniają, by: (i) przedsiębiorstwa objęte zakresem dyrektywy oddzielnie prowadziły księgi odpowiadające różnym rodzajom działalności; (ii) księgi te wyraźnie wskazywały dochody i koszty związane z różnymi rodzajami działalności; oraz (iii) wskazywały szczegółowe wyjaśnienie metody przypisywania i rozliczania dochodów i kosztów związanych z różnymi rodzajami działalności.
243. W sektorze kolejowym powyższy obowiązek został sprecyzowany i uszczegółowiony w dyrektywie w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁽¹⁹²⁾, która ma zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolejową oraz do działalności przedsiębiorstw kolejowych w zakresie transportu kolejowego.
244. Zgodnie z art. 6 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁽¹⁹³⁾ prowadzenie oddzielnych ksiąg jest obowiązkowe: (i) z jednej strony w przypadku świadczenia usług przewozowych oraz z drugiej strony w przypadku działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową; (ii) z jednej strony w przypadku usług przewozu pasażerskiego oraz z drugiej strony w przypadku usług przewozu towarowego; (iii) oraz z jednej strony w przypadku usługi publicznej oraz z drugiej strony w przypadku działalności komercyjnej. Ponadto w odniesieniu do przejrzystości finansowej art. 7 lit. d) dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁽¹⁹⁴⁾ wyraźnie stanowi, że:
- „pożyczki między podmiotami prawnymi w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są udzielane, wypłacane i obsługiwane wyłącznie w oparciu o stawki rynkowe i warunki, które odzwierciedlają indywidualny profil ryzyka danego podmiotu”⁽¹⁹⁵⁾;
 - „[z]adłużenie przypisane zarządcy infrastruktury wyraźnie oddziela się od zadłużenia innych podmiotów prawnych w ramach przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo. Takie zadłużenie obsługuje się oddzielnie [...]”⁽¹⁹⁶⁾; oraz

⁽¹⁹⁰⁾ Zdefiniowane w art. 2 lit. b) dyrektywy w sprawie przejrzystości jako „każde przedsiębiorstwo, na które władze publiczne mogą, bezpośrednio lub pośrednio, wywierać dominujący wpływ z racji bycia jego właścicielem, posiadania w nim udziału kapitałowego lub ze względu na zasady, które nim rządzą. Dominujący wpływ ze strony władz publicznych zakłada się wówczas, gdy władze te, pośrednio lub bezpośrednio, w odniesieniu do przedsiębiorstwa: (i) posiadają większą część subskrybowanego kapitału przedsiębiorstwa; lub (ii) kontrolują większość głosów przypadających na akcje wyemitowane przez przedsiębiorstwa; lub (iii) mogą mianować więcej niż połowę członków organu administracyjnego, zarządzającego lub nadzorczego przedsiębiorstwa”.

⁽¹⁹¹⁾ Zdefiniowane w art. 2 lit. d) dyrektywy w sprawie przejrzystości jako „każde przedsiębiorstwo, któremu zgodnie z art. [106 ust. 1] Traktatu przyznane zostały przez państwo członkowskie prawa specjalne lub wyłączne albo któremu powierzono zostało świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym zgodnie z art. [106 ust. 2] Traktatu oraz otrzymuje rekompensatę za świadczenie usług publicznych w odniesieniu do takiej usługi, a które prowadzi także inną działalność”.

⁽¹⁹²⁾ Zob. przypis (8).

⁽¹⁹³⁾ Zob. przypis (8).

⁽¹⁹⁴⁾ Zob. przypis (8).

⁽¹⁹⁵⁾ Art. 7d ust. 4 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zob. przypis (8)

⁽¹⁹⁶⁾ Art. 7d ust. 7 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zob. przypis (8)

- c) „[w] ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zarządca infrastruktury prowadzi szczegółową dokumentację wszelkich powiązań handlowych i finansowych z innymi podmiotami prawnymi w ramach tego przedsiębiorstwa”⁽¹⁹⁷⁾. Uprawnienia do kontroli przestrzegania tych przepisów należą przede wszystkim do krajowych organów regulacyjnych⁽¹⁹⁸⁾.
245. Jeżeli chodzi o finansowanie zarządcy infrastruktury, zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁽¹⁹⁹⁾ zarządca infrastruktury przyjmuje plan biznesowy zawierający programy inwestycyjne i finansowe. Plan ten opracowany jest tak, aby zapewnić optymalne i efektywne wykorzystanie, udostępnianie i rozwój infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi finansowej i środków na osiągnięcie tych celów⁽²⁰⁰⁾.

7. PLAN OCENY EX POST

246. Aby zagwarantować, że zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej będą ograniczone, Komisja może także zażądać poddania programów pomocy wskazanych w pkt 247 ocenie *ex post*. W ramach tej oceny sprawdza się: a) efektywność środka pomocy w świetle określonych z góry celów; b) wpływ środka pomocy na konkurencję oraz wymianę handlową oraz czy c) nie wystąpią żadne nadmierne zakłócające wpływy w całym okresie obowiązywania programu pomocy, które byłyby sprzeczne z interesami UE.
247. Ocena *ex post* jest wymagana w odniesieniu do programów, w przypadku których potencjalne zakłócenie konkurencji i wymiany handlowej jest szczególnie duże, tj. może wystąpić ryzyko poważnego ograniczenia lub zakłócenia konkurencji, jeśli ich wdrożenie nie zostanie w odpowiednim czasie poddane przeglądowi. Chodzi tu m.in. o programy pomocy o dużym budżecie, programy zawierających nowatorskie elementy lub programy, w których przewidziano istotne zmiany rynkowe, technologiczne lub regulacyjne. W każdym razie ocena *ex post* jest wymagana w odniesieniu do programów, w ramach których budżet na pomoc państwa lub zaksięgowane wydatki przekracza 150 mln EUR w danym roku lub 750 mln EUR w całym okresie realizacji. Cały okres realizacji programu obejmuje łączny okres obowiązywania danego programu i ewentualnych zrealizowanych wcześniej programów służących realizacji podobnego celu i obejmujących ten sam obszar geograficzny, począwszy od dnia publikacji niniejszych wytycznych. Biorąc pod uwagę cele oceny, a także aby nie nakładać w związku z nią nadmiernego obciążenia na państwa członkowskie, wymóg przeprowadzenia oceny *ex post* obowiązuje wyłącznie w odniesieniu do programów pomocy, których cały okres realizacji przekracza trzy lata, począwszy od dnia publikacji niniejszych wytycznych.
248. Wymóg przeprowadzenia oceny *ex post* może zostać zniesiony w przypadku programów pomocy będących bezpośrednimi następcami programów służących realizacji podobnego celu i obejmujących ten sam obszar geograficzny, które to programy zostały już poddane ocenie i w odniesieniu do których sporządzono już końcowe sprawozdanie oceniające zgodnie z planem oceny zatwierdzonym przez Komisję, przy czym sprawozdanie to nie zawierało żadnych negatywnych ustaleń. Każdy program, w przypadku którego końcowe sprawozdanie oceniające okaże się niezgodne z zatwierdzonym planem oceny, musi zostać zawieszony ze skutkiem natychmiastowym.
249. W przypadku programów pomocy objętych wymogiem oceny, o której mowa w pkt 247, państwa członkowskie muszą zgłosić projekt planu oceny, który będzie stanowił integralną część przeprowadzanej przez Komisję oceny programu. Plan należy zgłosić:
- wraz z programem pomocy, jeżeli w jego budżecie kwota pomocy państwa przekracza 150 mln EUR w dowolnym roku lub 750 mln EUR w całym okresie jego realizacji;
 - w terminie 30 dni roboczych po dokonaniu jakiegokolwiek istotnej zmiany skutkującej zwiększeniem budżetu programu do ponad 150 mln EUR w dowolnym roku lub do 750 mln EUR w całym okresie realizacji programu;
 - w przypadku programów niewchodzących w zakres lit. a) lub b) – w terminie 30 dni roboczych po oficjalnym zaksięgowaniu wydatków w ramach programu przekraczających 150 mln EUR w którymkolwiek roku.

⁽¹⁹⁷⁾ Art. 7d ust. 9 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zob. przypis (8)

⁽¹⁹⁸⁾ Zgodnie z art. 56 ust. 12 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego krajowy organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz - w stosownych przypadkach - przedsiębiorstw kolejowych, aby zweryfikować zgodność z przepisami dotyczącymi rozdziału rachunkowości zawartymi w art. 6 oraz przepisami dotyczącymi przejrzystości finansowej zawartymi w art. 7d dyrektywy. W przypadku przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo uprawnienia te obejmują wszystkie podmioty prawne.

⁽¹⁹⁹⁾ Zob. przypis (8).

⁽²⁰⁰⁾ Art. 8 ust. 3 dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zob. przypis (8).

250. Projekt planu oceny należy sporządzić zgodnie ze wspólnymi zasadami metodycznymi ustanowionymi przez Komisję⁽²⁰¹⁾. Państwa członkowskie mają obowiązek opublikować plan oceny zatwierdzony przez Komisję.
251. 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 mają obowiązek opublikować oba sprawozdania.
252. Końcowe sprawozdanie oceniające należy przekazać Komisji w odpowiednim terminie, najpóźniej na dziewięć miesięcy przed datą wygaśnięcia programu pomocy, tak by Komisja mogła rozważyć ewentualne przedłużenie okresu jego obowiązywania. 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 zostaną określone w decyzji o zatwierdzeniu programu pomocy. Podczas zgłaszania wszelkich późniejszych środków pomocy o podobnym celu należy przedstawić opis tego, w jaki sposób wzięto pod uwagę wyniki ewaluacji.

8. SPRAWOZDANIA I MONITOROWANIE

253. Na podstawie rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589⁽²⁰²⁾ i rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004⁽²⁰³⁾ państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania Komisji sprawozdań rocznych dotyczących poszczególnych środków pomocy zatwierdzonych na podstawie niniejszych wytycznych.
254. Państwa członkowskie muszą prowadzić szczegółową dokumentację dotyczącą wszystkich środków pomocy. Dokumentacja ta musi zawierać wszystkie informacje niezbędne do ustalenia, czy spełnione są wszystkie warunki zgodności określone w niniejszych wytycznych. Państwa członkowskie muszą przechowywać tę dokumentację przez 10 lat od daty przyznania pomocy i na żądanie przekazać ją Komisji.
255. Ponadto w odniesieniu do pomocy, która stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, o którym mowa w rozdziale 5, Komisja stosuje również rozdział 3 zasad ramowych UOIG⁽²⁰⁴⁾ z niezbędnymi dostosowaniami (z wyjątkiem pkt 62 tiret ostatnie i pkt 65).

9. STOSOWANIE

256. Niniejsze wytyczne zastępują wytyczne dotyczące transportu kolejowego z 2008 r.⁽²⁰⁵⁾.
257. Komisja będzie stosować niniejsze wytyczne w odniesieniu do zgłoszonej pomocy, względem której musi podjąć decyzję po dacie publikacji niniejszych wytycznych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, nawet w przypadku gdy dana pomoc została zgłoszona przed tą datą.
258. Zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie określenia zasad mających zastosowanie do oceny środków pomocy państwa niezgodnych z prawem⁽²⁰⁶⁾, w przypadku pomocy niezgodnej z prawem Komisja stosuje przepisy obowiązujące w momencie przyznawania pomocy. Komisja stosuje niniejsze wytyczne odpowiednio, jeżeli pomoc niezgodna z prawem zostanie przyznana po dacie ich publikacji.
259. Na podstawie art. 108 ust. 1 Traktatu Komisja proponuje państwom członkowskim właściwe wymienione niżej środki.
 - a) Państwa członkowskie w razie potrzeby zmieniają istniejące programy pomocy zatwierdzone na podstawie wytycznych dotyczących transportu kolejowego z 2008 r. lub bezpośrednio na podstawie art. 93 Traktatu, w celu zapewnienia ich zgodności z niniejszymi wytycznymi do [31 grudnia 2026 r.];

⁽²⁰¹⁾ Dokument roboczy służb Komisji – Wspólne metody oceny pomocy państwa z 28 maja 2014 r., SWD(2014) 179 final, lub jakikolwiek dokument, który ten dokument zastępuje.

⁽²⁰²⁾ 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).

⁽²⁰³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Zob. przypis (70).

⁽²⁰⁵⁾ Zob. przypis (38).

⁽²⁰⁶⁾ Dz.U. C 119 z 22.5.2002, s. 22.

- b) Państwa członkowskie wyrażają wyraźną i bezwarunkową zgodę na właściwe środki zaproponowane w pkt 259(a) w ciągu dwóch miesięcy od dnia publikacji niniejszych wytycznych w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. W przypadku braku odpowiedzi Komisja uzna, że dane państwo członkowskie nie wyraża zgody na zaproponowane środki.

10. PRZEGLĄD

260. Komisja może w dowolnym terminie zdecydować się na poddanie niniejszych wytycznych przeglądowi lub wprowadzić w nich zmiany, jeśli byłoby to konieczne ze względów związanych z polityką konkurencji, w celu uwzględnienia innych polityk Unii lub zobowiązań międzynarodowych bądź z jakiegokolwiek innego uzasadnionego powodu.

—

ZAŁĄCZNIK I

Pomoc, która zaspokaja potrzeby koordynacji transportu – środki objęte TBER i środki podlegające zgłoszeniu na podstawie niniejszych wytycznych

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 podręcznika 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 multimodalnego	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 II

Informacje, o których mowa w pkt 82 (b)

Informacje dotyczące poszczególnych przypadków przyznania pomocy, o których mowa w pkt 82(b) niniejszych wytycznych, muszą zawierać:

- a) tożsamość beneficjenta pomocy indywidualnej ⁽¹⁾:
 - Nazwa
 - Identyfikator beneficjenta pomocy
- b) Rodzaj przedsiębiorstwa będącego beneficjentem pomocy w czasie składania wniosku:
 - MŚP
 - Duże przedsiębiorstwo
- c) Region, w którym beneficjent ma siedzibę (na poziomie NUTS II lub niższym)
- d) Główny sektor lub główny rodzaj działalności beneficjenta pomocy w odniesieniu do danej pomocy, określony na poziomie grupy NACE (trzyfrowy kod numeryczny) ⁽²⁾
- e) Element pomocy wyrażony w całości w walucie krajowej
- f) Jeżeli różni się od elementu pomocy, nominalna kwota pomocy wyrażona w całości w walucie krajowej ⁽³⁾
- g) Instrument pomocy ⁽⁴⁾:
 - dotacja, dotacja na spłatę odsetek, umorzenie długu
 - pożyczka, zaliczki zwrotne, dotacja podlegająca zwrotowi
 - gwarancja
 - korzyść podatkowa lub zwolnienie z podatku
 - finansowanie ryzyka
 - inne (proszę określić)
- h) Data przyznania pomocy i data publikacji
- i) Cel pomocy
- j) Nazwa organu lub organów przyznających pomoc
- k) W stosownych przypadkach nazwa podmiotu, któremu powierzono zadanie, oraz nazwy wybranych pośredników finansowych
- l) Numer środka pomocy ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Z wyjątkiem tajemnic handlowych i innych informacji poufnych w należycie uzasadnionych przypadkach oraz pod warunkiem uzyskania zgody Komisji (komunikat Komisji z 1.12.2003 w sprawie tajemnicy służbowej w decyzjach dotyczących pomocy państwa, C(2003) 4582 (Dz.U. C 297 z 9.12.2003, s. 6)).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Ekwiwalent dotacji brutto lub, w stosownych przypadkach, kwota inwestycji. W przypadku pomocy operacyjnej można podać roczną kwotę pomocy na beneficjenta. W odniesieniu do programów pomocy w formie korzyści podatkowych kwotę tę można podać w przedziałach określonych w pkt 84. Kwota, która powinna zostać opublikowana, to maksymalna dozwolona korzyść podatkowa, a nie kwota odliczana każdego roku (np. w przypadku ulg podatkowych publikuje się maksymalną dopuszczalną kwotę ulgi podatkowej, a nie rzeczywistą kwotę, która może zależeć od przychodów podlegających opodatkowaniu i każdego roku może ulegać zmianom).

⁽⁴⁾ Jeżeli pomoc przyznaje się za pomocą wielu instrumentów, kwotę pomocy należy podać w rozbiciu na poszczególne instrumenty.

⁽⁵⁾ Podany przez Komisję w ramach procedury notyfikacyjnej, o której mowa w rozdziale 3.