



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.7.2009 r.  
K(2009) 5521 wersja ostateczna

**Dotyczy:**      **Pomoc Państwa N 546/2008 – Polska**  
**Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach**  
**Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko**

Szanowny Panie Ministrze!

## **1. PROCEDURA**

- (1) Dnia 29 października 2008 r. Stałe Przedstawicielstwo Rzeczypospolitej Polskiej zgłosiło powyższy program pomocy. Pomoc zarejestrowano pod numerem N 546/2008.
- (2) Pismami z dnia 8 grudnia 2008 r., 11 marca 2009 r. oraz 13 maja 2009 r. Komisja zwróciła się z dalszymi pytaniami dotyczącymi tego programu pomocy i otrzymała na nie odpowiedź władz Polski w pismach z dnia 13 stycznia 2009 r., 19 marca 2009 r. oraz 28 maja 2009 r. Dnia 8 kwietnia 2009 r. odbyło się spotkanie służb Komisji i przedstawicieli władz Polski, poświęcone zagadnieniom technicznym.

## **2. OPIS PROGRAMU POMOCY**

### **2.1. Cel pomocy**

- (3) Celem programu pomocy jest rozwój transportu intermodalnego poprzez budowę centrów logistycznych i terminali kontenerowych oraz zakup specjalistycznego wyposażenia. W tym kontekście program będzie ukierunkowany w szczególności na infrastrukturę portową.

Jego Ekszelencja  
Pan Radosław SIKORSKI  
Minister Spraw Zagranicznych  
Al. Szucha 23  
PL-00 - 580 Warszawa

## 2.2. Beneficjenci

- (4) Pomoc będzie przyznawana przedsiębiorstwom z państw członkowskich UE prowadzącym lub zamierzającym prowadzić w Polsce działalność w zakresie transportu intermodalnego, w szczególności operatorom terminali kontenerowych i centrów logistycznych z wyjątkiem przedsiębiorstw, które znajdują się w trudnej sytuacji ekonomicznej<sup>1</sup>, oraz przedsiębiorstw, wobec których Komisja Europejska wystąpiła o zwrot pomocy, do czasu pełnego zwrotu takiej pomocy.
- (5) Beneficjentami programu będą również zarządy portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Kołobrzeg, Darłowo i Elbląg, korzystające z programu na takich samych zasadach, jak operatorzy intermodalni.

## 2.3. Rodzaj i intensywność pomocy

- (6) Pomoc będzie przyznawana w formie dotacji.
- (7) Kwalifikowalne inwestycje będą obejmować:
  - a) w przypadku transportu intermodalnego:
    - budowę, przebudowę lub modernizację centrów logistycznych i terminali kontenerowych;
    - place składowe i przeładunkowe, parkingi, zaplecze techniczne dla obsługi taboru, magazyny;
    - drogi wewnętrzne i tory dojazdowe, przejścia podziemne; tory przeładunkowe i podsuwnicowe; przejazdy i rozjazdy kolejowe oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym;
    - urządzenia zaopatrzenia w wodę, instalacje wodno-kanalizacyjne, systemy odwodnienia i instalacje energetyczne;
    - urządzenia wykorzystywane wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego z uwzględnieniem technologii teleinformatycznych.
  - b) w zakresie infrastruktury portowej:
    - wewnętrzny układ transportowy w ramach portów tj. drogi i tory dojazdowe, tory przeładunkowe i podsuwnicowe, tory rozrządowe, przejazdy i rozjazdy kolejowe, przejścia podziemne, parkingi; place składowe;
    - urządzenia telekomunikacyjne, sieci ciepłownicze, sieci wodno-kanalizacyjne i instalacje elektro-energetyczne.

---

<sup>1</sup> Zgodnie z kryteriami określonymi w pkt 9-11 *Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw*, Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

- (8) Koszty kwalifikowane obejmują w szczególności:
- a) grunty i nieruchomości;
  - b) sprzęt i wyposażenie;
  - c) urządzenia specjalistyczne wykorzystywane wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego takie, jak: uniwersalne samojezdne urządzenia przeładunkowe przystosowane do przeładunku wszelkiego typu jednostek ładunkowych (naczepy, nadwozia), bramowe suwnice kontenerowe, dźwigi, żurawie samochodowe, intermodalne jednostki ładunkowe (nadwozia wymienne, naczepy siodłowe), wozy podnośnikowe (czołowe i boczne), specjalistyczne wagony dla transportu intermodalnego (wagony kieszeniowe, wagony koszowe, wagony niskopodwoziowe, wagony kontenerowe, wagony do przewozu naczep siodłowych) oraz lokomotywy manewrowe;
  - d) wartości niematerialne i prawne takie jak patenty, licencje, know-how lub nieopatentowana wiedza techniczna;
  - e) prace związane z przygotowaniem projektu.
- (9) Do kosztów kwalifikowalnych nie zalicza się zakupu kontenerów.
- (10) Beneficjent musi ponadto zapewnić równy dostęp do stworzonej w ramach projektu infrastruktury (terminali, centrów logistycznych, urządzeń oraz sieci transportowej prowadzącej do tych terminali i centrów logistycznych) wszystkim zainteresowanym podmiotom na równych i niedyskryminacyjnych zasadach.
- (11) Pomoc może być sumowana z innymi dotacjami krajowymi lub wspólnotowymi dotyczącymi takich samych wydatków kwalifikowalnych, jednak nie może przekroczyć ustalonego maksymalnego pułapu pomocy. Dotyczy to zwłaszcza środków regionalnych programów operacyjnych<sup>2</sup>. Ze względu na fakt, że notyfikowany program będzie finansowany przez Fundusz Spójności, obowiązują przepisy prawa wspólnotowego stosowane do funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności, a w szczególności rozporządzenie 1083/2006.<sup>3</sup> Beneficjenci mają obowiązek poinformowania organu przyznającego pomoc o każdej pomocy publicznej otrzymanej w związku z tym samym projektem.
- (12) Maksymalna intensywność pomocy wynosi:
- 50 % w przypadku infrastruktury portowej i infrastruktury transportu intermodalnego,

---

<sup>2</sup> Zob. decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r. N 195/2008 – Polska – *Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych*, Dz.U. C 329 z 24.12.2008.

<sup>3</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999, Dz.U. L 210 z 31.07.2006.

- 30 % w przypadku urządzeń oraz systemów teleinformatycznych dla transportu intermodalnego.

#### **2.4. Budżet i czas trwania programu**

- (13) Szacunkowy budżet programu wynosi około 111 mln EUR, a środki te będą pochodzić z Funduszu Spójności. Pomoc będzie przyznawana do dnia 31 grudnia 2015 r.

#### **2.5. Procedura**

- (14) Organem przyznającym pomoc będzie Ministerstwo Infrastruktury jako instytucja pośrednicząca dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.
- (15) Projekty zostaną wybrane w trybie konkursowym i zostanie podpisana umowa o przyznaniu dotacji.

#### **2.6. Aktualny stan transportu intermodalnego w Polsce**

- (16) Największe znaczenie dla transportu intermodalnego w Polsce ma kolej. Jednak obecny stan transportu intermodalnego z wykorzystaniem kolei jest niezadowolający. Pomimo że jego udział w transporcie kolejowym wykazuje tendencję wzrostową – 0,7 % w 1996 r., 1,1 % w 2000 r. oraz 1,7 % w 2005 r. (2 300 tysięcy ton), stanowi to nadal tylko niewielką część transportu towarów ogółem.
- (17) W ramach transportu intermodalnego zdecydowaną większość stanowią przewozy kontenerów (94,2 %) i kontenerów wymiennych (5,4 %). Natomiast naczepy samochodowe stanowią niewielki procent (0,4 %), a przewozy całych zestawów ciągnik/przyczepa prawie nie są wykonywane. Znaczna część transportu intermodalnego ma charakter tranzytowy w relacji wschód – zachód i jest realizowana w postaci przewozów całopociągowych w grupach wagonowych lub w pojedynczych wagonach na stałych trasach.
- (18) Zasadnicza sieć terminali transportu intermodalnego zlokalizowana jest na liniach objętych Umową europejską o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących. Terminale te są usytuowane w pobliżu następujących miast: Gdańsk, Gdynia, Gliwice, Kraków, Łódź, Małaszewicze, Poznań, Pruszków, Sosnowiec, Szczecin, Świnoujście, Warszawa i Wrocław.
- (19) Jednak wskaźnik gęstości terminali, wyrażony jako jeden terminal na 1 000 km linii kolejowych, wynosi w Polsce zaledwie 0,5, podczas gdy w innych krajach kształtuje się na poziomie 1,4–2 (Włochy, Niemcy). Przeprowadzone analizy odnoszące się do kierunków i natężeń przepływu materiałów i towarów w Polsce wskazują, że istniejąca obecnie sieć terminali

transportu multimodalnego jest niewystarczająca<sup>4</sup>. Objęcie transportem intermodalnym całego terytorium Polski wymagałoby pełnego uruchomienia co najmniej około 30 terminali oraz 6-8 regionalnych centrów logistycznych.

- (20) Zgodnie z powyższymi analizami w Polsce należy zwiększyć liczbę centrów logistycznych. Jednak dla optymalnej obsługi logistycznej kraju w zakresie transportu intermodalnego konieczne jest zwiększenie liczby lokalizacji, np. poprzez uruchomienie centrów logistycznych o mniejszym zasięgu obsługi i współpracujących z centrami regionalnymi.

## 2.7. Porty morskie w Polsce

- (21) Polska posiada cztery główne porty morskie: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście dające 99,5 % obrotów portów ogółem. Gdynia jest największym portem przeładunkowym kontenerów.
- (22) Statki oceaniczne wiozące kontenery do Polski przybijają głównie do europejskich portów dalekomorskich w Hamburgu i Bremenhaven. W tych portach kontenery przeładowuje się na jednostki pośrednicząco-zaopatrzeniowe (dwie trzecie kontenerów) bądź przewozi się je do Polski transportem drogowym (ponad jedna piąta) lub koleją (nieznaczna ilość).
- (23) W latach 2004-2007 nastąpił wzrost liczby kontenerów przeładowywanych w polskich portach o 58 %, a w niektórych portach liczba przeładowywanych kontenerów wzrosła podwójnie lub nawet potrójnie. Infrastruktura polskich portów nie jest w stanie sprostać temu dynamicznemu rozwojowi przeładunku kontenerów.

## 3. OCENA PROGRAMU POMOCY

### 3.1. Istnienie pomocy

- (24) Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu WE, z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktacie, wszelka pomoc przyznawana 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, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi.
- (25) Zasoby państwowe i możliwość przypisania środków. Środki Funduszu Spójności, które są przekazywane do budżetu krajowego przed wypłaceniem beneficjentom, uznaje się za pozostające do dyspozycji państwa polskiego. Ponadto władze Polski dokonają wyboru finansowanych projektów. W zasadzie władze Polski podejmują ostateczną decyzję dotyczącą beneficjenta i poziomu współfinansowania przez Fundusz Spójności zgodnie z

---

<sup>4</sup> *Sieciowy system przewozów multimodalnych z wyznaczeniem racjonalnych obszarów ciężenia. Polska i transeuropejska sieć przewozów multimodalnych*, Uniwersytet Szczeciński 1998 r.

intensywnością określoną w programie operacyjnym lub, w przypadku dużych projektów, wyznaczają projekt i wybierają beneficjenta mając w ten sposób wpływ na decyzję dotyczącą wydatkowania środków.

- (26) Selektywna korzyść ekonomiczna. W ramach proponowanego programu wybrani operatorzy otrzymują od państwa dopłaty do kosztów wynikających z intermodalnego transportu towarów, podczas gdy inne przedsiębiorstwa, krajowe lub pochodzące z innych państw członkowskich, prowadzące działalność w tej samej dziedzinie, nie otrzymują takich dopłat. Operatorzy portów również otrzymują dopłaty do kosztów, które w innym przypadku musieliby ponieść.
- (27) Wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi. Dzięki zgłoszonemu środkowi pozycja beneficjentów działających w sektorze transportu intermodalnego oraz zarządów portów zostaje wzmocniona względem pozycji innych przedsiębiorstw prowadzących działalność handlową wewnątrz Wspólnoty.
- (28) Ponadto transport intermodalny<sup>5</sup> oraz międzynarodowy transport towarów koleją<sup>6</sup> zostały zliberalizowane na poziomie Wspólnoty, a zatem pomoc ma rzeczywisty bądź potencjalny wpływ na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (29) Polski rynek usług przeładunkowych na terminalach drogowo-kolejowych cechuje wysoka konkurencja. Podobnie również operatorzy intermodalni konkurują z przewoźnikami drogowymi.
- (30) W związku z powyższym Komisja uznaje, że zgłoszony program pomocy ma charakter pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

### 3.2. Ocena pomocy

- (31) Artykuł 87 ust. 3 Traktatu WE dopuszcza pewne wyłączenia od ogólnej zasady niezgodności ze wspólnym rynkiem określonej w art. 87 ust. 1 Traktatu WE.
- (32) Zgodnie ze stosowaną praktyką<sup>7</sup> Komisji zgłoszony program będzie podlegał bezpośredniej ocenie na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE.

---

<sup>5</sup> 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, str. 38.

<sup>6</sup> Dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164.

<sup>7</sup> Zob. np. decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r. N 195/2008 – Polska – *Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych*, Dz.U. C 329 z 24.12.2008; decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2006 r., N 160/05 – Polska – *Program pomocy na rzecz rozwoju systemów intermodalnych*, Dz.U. C 272 z 9.11.2006.

- (33) Muszą zostać zatem spełnione cztery warunki: pomoc powinna wносить wkład w osiągnięcie celu leżącego we wspólnym interesie, powinna być konieczna i proporcjonalna do osiągnięcia tego celu oraz nie powinna wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

### 3.2.1. *Wkład programu pomocy w osiągnięciu celu leżącego we wspólnym interesie*

- (34) Transport intermodalny. Celem pomocy jest rozwój transportu intermodalnego w Polsce. Od pewnego czasu Wspólnota realizuje politykę służącą osiągnięciu zrównoważonego systemu transportu intermodalnego, której nieodłączną częścią jest wspieranie konkurencyjności transportu kombinowanego względem transportu drogowego. Celem wspólnotowej polityki w dziedzinie transportu intermodalnego jest doprowadzenie do zmiany transportu drogowego na inne rodzaje transportu.
- (35) Wspólnotowe instrumenty prawne, takie jak dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r.<sup>8</sup>, mają na celu wspieranie rozwoju transportu kombinowanego. Biała księga dotycząca polityki transportowej<sup>9</sup> (której przeglądu dokonano w 2006 r.) promuje korzystanie z transportu kolejowego i innych przyjaznych środowisku form transportu jako konkurencyjnych alternatyw dla transportu drogowego.
- (36) Polityka w dziedzinie transportu intermodalnego jest ponadto zgodna z konkluzjami szczytu Rady Europejskiej w Goeteborgu z czerwca 2001 r., która zadeklarowała, że działania wspierające zamianę transportu drogowego na rodzaje transportu bardziej przyjazne dla środowiska są centralną kwestią polityki na rzecz zrównoważonego transportu.
- (37) Komisja uznaje, że pierwszorzędnym zadaniem podmiotów rynkowych jest poprawa transportu intermodalnego w obrębie rynków, do których mają one wolny dostęp i gdzie panują reguły wolnej konkurencji oraz podaży i popytu. Aby jednak w pełni wyzwolić potencjał transportu intermodalnego, należy zachęcać do podejmowania ryzyka związanego ze zmianą transportu drogowego na alternatywne rodzaje transportu.

---

<sup>8</sup> 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, z późniejszymi zmianami, Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38.

<sup>9</sup> Biała księga *Europejska polityka do roku 2010: czas na decyzje* COM(2001) 370 z 12.9.2001. Podobnie w komunikacie *Utrzymać Europę w ruchu - zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.* (COM (2006) 314 z 22.6.2006) w pkt 1.1 stwierdzono, że „[c]ele polityki transportowej UE od czasu opublikowania Białej Księgi dotyczącej transportu w 1992 r. poprzez Białą Księgę z 2001 r. do dzisiejszego komunikatu pozostają aktualne: pomoc w dostarczeniu europejczykom sprawnych, efektywnych systemów transportowych (...)”. Ponadto w pkt 9 stwierdzono: „Europejska polityka w sprawie zrównoważonej mobilności musi zatem bazować na szerszym zestawie narzędzi polityki umożliwiającym przejście na bardziej przyjazne dla środowiska środki transportu, tam, gdzie jest to wskazane, czyli zwłaszcza na długich dystansach, na obszarach miejskich i na zatłoczonych korytarzach.” Podobne treści zawarto w komunikacie *Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności*, COM (2006) 336 z 28.6.2006.

- (38) Skoncentrowanie się na opcjach oferowanych przez transport intermodalny jest również coraz bardziej uzasadnione z następującego względu: przemysł europejski utrzymuje lub zwiększa konkurencyjność swojej produkcji w Europie w dużej mierze dzięki zaawansowanej logistyce, optymalizując produkcję i dystrybucję oraz wnosząc do procesu wartość dodaną. Te złożone łańcuchy dostaw są coraz bardziej wrażliwe na malejącą niezawodność i rosnące koszty transportu drogowego. Logistyka intermodalna powinna zatem stać się głównym rodzajem działalności dla europejskiego sektora wytwórczego.
- (39) Liczne przedsiębiorstwa transportowe działają jednak obecnie na rynkach podlegających procesowi pełnej restrukturyzacji, charakteryzujących się niskimi zyskami i trudnościami w planowaniu. W związku z tym konieczne może być opracowanie praktycznych programów wspierania rynku, tak by wspomóc sektor transportu w podjęciu ryzyka i sprostaniu wyzwaniu polegającemu na osiągnięciu długotrwałej i znaczącej zmiany transportu, zgodnie z celami określonymi w białej księdze Komisji z 2001 r. Rozwój transportu intermodalnego oraz działań przyczyniających się do zmniejszenia natężenia ruchu leży zatem we wspólnym interesie w znaczeniu art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE.
- (40) *Infrastruktura portowa.* Drugim celem środka pomocy jest rozwój infrastruktury portowej. W przeglądzie śródkresowym białej księgi dotyczącej transportu<sup>10</sup> Komisja podkreśliła, że „infrastruktura portów UE będzie musiała poradzić sobie ze spodziewanym wzrostem w sektorze transportu morskiego. Niezbędne są zwiększone inwestycje w portach i ich lądowym otoczeniu, które umożliwią poprawę jakości i rozszerzenie zakresu usług, dzięki czemu porty staną się motorem wzrostu, a nie potencjalnym wąskim gardłem w przeładunku.” W *Komunikacie w sprawie europejskiej polityki portowej*<sup>11</sup> Komisja ponadto wezwała do podjęcia działań na rzecz zwiększenia efektywności portów i zmniejszenia wąskich gardeł.
- (41) Zwiększenie efektywności portów przyczyniające się do bardziej racjonalnego natężenia ruchu leży zatem we wspólnym interesie w znaczeniu art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE.

3.2.2. *Ocena pomocy na rzecz infrastruktury i urządzeń dla transportu intermodalnego oraz na rzecz infrastruktury portów pod względem jej konieczności, proporcjonalności i wpływu na wymianę handlową*

- (42) *Transport intermodalny.* Porównanie cen transportu intermodalnego z cenami innych rodzajów transportu wykazuje, że jest on z reguły mniej

---

<sup>10</sup> Komunikat *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.* – COM (2006) 314 z 22.6.2006 r.

<sup>11</sup> COM (2007) 616.



konkurencyjny niż transport drogowy.<sup>12</sup> Jest to spowodowane dodatkowymi kosztami ponoszonymi przez operatorów transportu intermodalnego.

- (43) Komisja uważa, iż w celu urzeczywistnienia w przyszłości intermodalnego i zrównoważonego systemu transportu za priorytetowe należy uznać inwestycje w infrastrukturę.
- (44) Transport intermodalny w Polsce jest rozwinięty w mniejszym stopniu niż w większości innych państw członkowskich UE.<sup>13</sup> Niewystarczająca liczba terminali i brak nowoczesnego sprzętu powodują, że transport intermodalny na terytorium Polski jest znacznie mniej konkurencyjny niż w innych państwach. Ponadto opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych należą do jednych z najwyższych w UE.<sup>14</sup> W dodatku polski zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. – planuje znaczne podwyższenie tych opłat dla transportu intermodalnego od 13 grudnia 2009 r., co wpłynie na dalsze pogorszenie konkurencyjności tego rodzaju transportu w stosunku do transportu drogowego.<sup>15</sup>
- (45) Komisja uważa, że w tym przypadku istnieje potrzeba interwencji państwa, ponieważ mechanizmy rynkowe nie zapewnią koniecznej infrastruktury intermodalnej na zasadach czysto handlowych. Dlatego uznaje się, że planowany środek pomocy jest niezbędny w celu pobudzenia inwestycji w zakresie realizacji przewidzianych projektów infrastrukturalnych.
- (46) Beneficjent pomocy zostanie zobowiązany do zapewnienia wszystkim zainteresowanym podmiotom równego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury transportu intermodalnego tj. terminale, centra logistyczne i urządzenia. Właściwe przestrzeganie zasady równego i niedyskryminacyjnego dostępu będzie kontrolowane zgodnie z procedurami ustalonymi w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W przypadku nieprzestrzegania tej zasady beneficjent pomocy będzie zobowiązany do zwrotu pomocy państwowej wraz z odsetkami.
- (47) Planowaną intensywność projektu można uznać za proporcjonalną do realizacji projektów i zgodną z ustaloną praktyką<sup>16</sup>. W takich przypadkach Komisja uznawała zazwyczaj poziom pomocy do 50 % kosztów kwalifikowanych na infrastrukturę transportową za zgodny z Traktatem WE.

---

<sup>12</sup> Zob. np. Savy M., *Real Cost Reduction of Door-to-Door Intermodal Transport (RECORDIT) Deliverable 8: Cost reductions possibilities and options*, IER/University of Stuttgart, 2001.

<sup>13</sup> Wskaźnik gęstości terminali wynosi w Polsce zaledwie 0,5, podczas gdy w innych krajach tj. Włochy czy Niemcy kształtuje się na poziomie 1,4–2.

<sup>14</sup> Zob. *Charges for the use of rail infrastructure 2008*, The International Transport Forum, OECD.

<sup>15</sup> Zob. <http://www.plk-sa.pl/oferta/cennik-20092010.html>

<sup>16</sup> Zob. np. decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r., N 195/2008 – Polska – *Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych*, Dz.U. C 329 z 24.12.2008; decyzja Komisji z dnia 12 września 2007 r., N 76/07 – Austria – *Kredyty dotowane dla sektora transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego) - przedłużenie pomocy N 644/2001*, Dz.U. C 282 z

- (48) Program pozwala na przyznawanie dotacji na nowe infrastruktury intermodalne oraz na modernizację istniejących. Dlatego, biorąc pod uwagę, że wszyscy operatorzy intermodalni mogą korzystać z programu, nie należy spodziewać się zakłócenia ruchu pomiędzy terminalami/centrami logistycznymi zlokalizowanymi na jednym terenie. Co więcej, zgodnie z analizą przedstawioną przez władze Polski<sup>17</sup>, istniejącą sieć centrów logistycznych w Polsce należy uzupełnić nowymi niewielkimi centrami logistycznymi współdziałającymi z centrami regionalnymi.
- (49) Ponadto potencjalny wpływ na kraje sąsiednie będzie ograniczony. Z uwagi na stan techniczny polskiej infrastruktury kolejowej i śródlądowej w porównaniu z infrastrukturą niemiecką na trasach północ-południe terminale logistyczne w Świnoujściu i Szczecinie mogą tylko w niewielkim stopniu konkurować z intermodalnymi terminalami w Rostoku i Lubece<sup>18</sup>. Z kolei terminale na Łotwie, Litwie i w Estonii nie mogą konkurować z intermodalnymi terminalami w Polsce w zakresie przewozów północ-południe ze względu na brak interoperacyjności sieci kolejowej tych krajów z siecią w Polsce.
- (50) Na trasach wschód–zachód polskie terminale intermodalne mogą w niewielkim stopniu być konkurencyjne dla terminali słowackich w zakresie tranzytu kontenerów z Ukrainy, Rosji, Chin oraz UE. Sytuacja taka może mieć miejsce jedynie w przypadku terminali słowackich i polskich terminali zlokalizowanych przy szerokotorowej linii kolejowej biegnącej przez Sławków. Pomimo to istnieje duży potencjał do średnio- i długoterminowego rozwoju w Polsce i na Słowacji wszystkich intermodalnych terminali obsługujących kolejowe przewozy kontenerowe z Azji<sup>19</sup>.
- (51) Podsumowując, można zatem stwierdzić, że – w odniesieniu do pomocy na rzecz infrastruktury intermodalnej – kryteria konieczności i proporcjonalności są spełniane oraz nie stwierdza się wpływu na wymianę handlową w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

---

24.11.2007; decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2006 r., N 160/05 – Polska – *Program pomocy na rzecz rozwoju systemów intermodalnych*, Dz.U. C 272 z 9.11.2006, s. 10.

<sup>17</sup> Zob. przypis 4. Ta analiza została ostatnio potwierdzona przez *Przewidywany wpływ projektów SPOT dotyczących rozwoju transportu intermodalnego na zwiększenie wielkości przewozów ładunków transportem intermodalnym*, Institute for Structural Research, IVV GmbH Poland's Office i IP International Consulting Group, LLC, Warszawa 2008. Ponadto monitoring wpływu notyfikowanego programu na rozwój transportu intermodalnego będzie analizowany w ramach ewaluacji ex post całego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zgodnie z przepisami rozporządzenia 1083/2006.

<sup>18</sup> Zob. także *Traffic flows between the Baltic Ports and other major European ports (Nateżenie ruchu między portami bałtyckimi a innymi dużymi portami europejskimi)*, Port-Net, Gdynia/Szczecin/Hamburg, lipiec 2006 r.

<sup>19</sup> Zob. w szczególności *Transport links between Europe and Asia (Szlaki transportowe między Europą i Azją)*, OECD, Konferencja Europejskich Ministrów Transportu, 2006 r.

- (52) W odniesieniu do urządzeń i technologii teleinformatycznych, ze względu na fakt, iż omawiany rodzaj transportu wymaga stosowania drogiego sprzętu specjalistycznego, który nie byłby potrzebny w przypadku drogowego transportu towarów, dopłata do kosztów tych urządzeń może wspomóc cenową konkurencyjność transportu intermodalnego względem transportu drogowego.
- (53) Szczególnie w przypadku technologii teleinformatycznych należy podkreślić, że systemy teleinformatyczne mają kluczowe znaczenie dla sukcesu transportu intermodalnego. Przewoźnik drogowy może z łatwością, poprzez kontakt z kierowcą samochodu ciężarowego przy pomocy jego telefonu komórkowego, śledzić przewóz towaru na długich dystansach na terenie całej Europy. W przypadku podobnej operacji z wykorzystaniem transportu intermodalnego należałoby obserwować kontener i ewentualnie wagon kolejowy. Działania takie wymagałyby użycia różnych, czasem w niewielkim stopniu kompatybilnych systemów wymiany informacji, którymi posługują się różni operatorzy w poszczególnych państwach członkowskich. Inwestycje wstępne w tego rodzaju systemy telematyczne dla celów transportu intermodalnego są znacznie większe niż inwestycje niezbędne w przypadku porównywalnej operacji drogowej. W projekcie rozporządzenia w sprawie programu Marco Polo I Komisja wyjaśnia, że „[o]becnie obserwuje się szybki wzrost liczby elektronicznych systemów wymiany informacji i komunikacji. Niektóre systemy są zamknięte i dostępne dla ograniczonej liczby użytkowników. Inne charakteryzują się większą otwartością. Zróżnicowanie systemów zostało opanowane do pewnego stopnia poprzez ustanowienie baz, które umożliwiają przekładanie informacji i interoperacyjność systemów. Wymiana danych – która ma zasadnicze znaczenie w łańcuchu transportu intermodalnego – jest jednak w dalszym ciągu zbyt skomplikowana i niewygodna”<sup>20</sup>. Analiza ta nie straciła na aktualności.
- (54) Urządzenia przeładunkowe stanowią niezbędny warunek sprawnego funkcjonowania łańcucha transportu intermodalnego. W istocie 30 % kosztów ponoszonych w ramach łańcucha transportu intermodalnego stanowią koszty powstałe w wyniku przeładunku lub z nim związane. Dlatego pomoc państwa przyznawana dla urządzeń przeładunkowych pozwala na zmniejszenie kosztów systemowych związanych z transportem intermodalnym, przez co zwiększa jego konkurencyjność względem transportu drogowego. Intensywność pomocy ustalona w programie dla tego rodzaju urządzeń jest zgodna z praktyką Komisji w tej dziedzinie<sup>21</sup>.

---

<sup>20</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy efektów działania systemu transportu towarowego w dziedzinie środowiska, COM (2002) 0054 wersja ostateczna.

<sup>21</sup> Zob. np. decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r., N 195/2008 – Polska – *Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych*, Dz.U. C 329 z 24.12.2008; decyzja Komisji z dnia 12 września 2007 r., N 76/07 – Austria – *Kredyty dotowane dla sektora transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego) - przedłużenie pomocy N 644/2001*, Dz.U. C 282 z 24.11.2007; decyzja Komisji z dnia 22 grudnia 2006 r., N 575/06 – Włochy – region Friuli Venezia Giulia – *przedłużenie istniejącego zatwierdzonego programu pomocy N 134/01 – Włochy – region Friuli Venezia Giulia – Projekt ustawy nr 106/1-A – pomoc na tworzenie infrastruktury i usługi w sektorze transportu*

- (55) Komisja jest zdania, że finansowanie urządzeń przeładunkowych wpłynie w szczególności na poprawę konkurencyjności transportu intermodalnego względem transportu drogowego, przyczyniając się do rozwoju sektora.
- (56) Specjalne wagony kolejowe i lokomotywy manewrowe będą używane wyłącznie w transporcie intermodalnym i nie mogą być wykorzystywane do innych celów transportu kolejowego ze względu na ich specyficzną konstrukcję. Zgodnie z praktyką Komisji w przypadku inwestycji tego rodzaju możliwe jest stosowanie pomocy państwa o proponowanej intensywności 30 %<sup>22</sup>.
- (57) Intensywność pomocy wynosząca 30 % jest uznawana za zgodną z praktyką Komisji w tej dziedzinie w zakresie zakupów sprzętu teleinformatycznego<sup>23</sup>.
- (58) Jeśli chodzi o wpływ na wymianę handlową, występują takie same uwarunkowania, jak w przypadku infrastruktury.
- (59) Podsumowując, można zatem stwierdzić, że – w odniesieniu do pomocy na urządzenia przeładunkowe i technologie teleinformatyczne – kryteria konieczności i proporcjonalności są spełniane oraz że nie stwierdza się wpływu na wymianę handlową w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (60) Infrastruktura portowa. Modernizacja i rozwój przestarzałej infrastruktury polskich portów są niezbędne. Dotyczy to szczególnie ulepszenia sieci transportowej w portach tj. sieć drogowo-kolejowa. Inwestycje te spowodują poprawę efektywności polskich portów dzięki zmniejszeniu liczby wąskich gardeł w przepływie towarów.
- (61) Infrastruktura portów jest ponadto bardzo kapitałochłonna, a zarządy portów mają bardzo ograniczone dochody. Z tych względów zarządy portów nie mogą same w pełni finansować rozwoju przedmiotowej infrastruktury.

---

towarów, na restrukturyzację przewozów drogowych oraz na rozwój transportu kombinowanego, Dz.U. C 139 z 23.6.2007, s. 11.

<sup>22</sup> Zob. np. decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r., N 195/2008 – Polska – *Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych*, Dz.U. C 329 z 24.12.08; decyzja Komisji z dnia 12 września 2007 r., N 76/07 – Austria – *Kredyty dotowane dla sektora transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego) - przedłużenie pomocy N 644/2001*, Dz.U. C 282 z 24.11.2007; decyzja Komisji z dnia 12 września 2007 r., *decyzja Komisji w sprawie zamknięcia formalnego postępowania wyjaśniającego w odniesieniu do programu pomocy nr C 12/2006 (ex N 132/2005) Program pomocy na rzecz wspierania transportu kombinowanego*, dotychczas niepublikowana; decyzja Komisji z dnia 27 lutego 2002 r. – Austria – *Kredyty dotowane dla sektora transportu*, Dz.U. C 88 z 12.4.2002, s. 16.

<sup>23</sup> Zob. np. decyzja Komisji z dnia 12 listopada 2008 r., N 195/2008 – Polska – *Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych*, Dz.U. C 329 z 24.12.2008; decyzja Komisji z dnia 18 lipca 2007 r., N 720/06 – Belgia – *Przyznanie pomocy dla portu w Brukseli na rzecz regularnych przewozów kontenerów*, Dz.U. C 307 z 18.12.2007, s. 10; decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2006 r., N 160/05 – Polska – *Program pomocy na rzecz rozwoju systemów intermodalnych*, Dz.U. C 272 z 9.11.2006, s. 10.

- (62) Co się tyczy proporcjonalności, Komisja stwierdza, że transport morski wymaga podobnego rodzaju infrastruktury co transport intermodalny. Komisja zatem akceptuje fakt, że intensywność pomocy państwa jest równa dozwolonej intensywności pomocy na rzecz rozwoju infrastruktury intermodalnej, czyli 50 %.
- (63) W celu zapewnienia, że nie będzie występować nieuzasadnione zakłócenie konkurencji, konieczne jest przeprowadzenie analizy potencjalnego wpływu na rynek transportu kontenerowego. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze Polski jedynie niewielka część kontenerów jest przewożona w tranzycie. Natężenie ruchu ma miejsce głównie między polskimi portami a częścią lądową kraju. Komisja stwierdza zatem, iż terminale kontenerowe w polskich portach konkurują jedynie w niewielkim stopniu z portami w Niemczech w zakresie tranzytu kontenerów na trasach północ-południe.
- (64) Jeśli chodzi o konkurencję między polskimi terminalami kontenerowymi w celu przyciągnięcia przedsiębiorstw żeglugowych, należy wziąć pod uwagę, iż w ramach obecnego programu wszystkie większe porty w Polsce kwalifikują się do pomocy.
- (65) W odniesieniu do konkurencji między rodzajami transportu Komisja stwierdza, iż kontenery są przewożone do Polski lądem z/do portów w Hamburgu i Brementhaven głównie za pomocą transportu drogowego. Konkurencja dotyczy zatem głównie transportu drogowego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Dzięki poprawie infrastruktury portowej program pomocy przyczyni się do zmiany rodzaju transportu z transportu drogowego na bardziej przyjazny dla środowiska rodzaj transportu taki jak żegluga morska bliskiego zasięgu. Zatem możliwa zmiana przewozów z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu jest zgodna z szerszym celem Wspólnoty dotyczącym zrównoważonego rozwoju.
- (66) W odniesieniu do transportu kolejowego należy podkreślić iż operatorzy intermodalnych terminali kolejowo-drogowych należą również do grona ewentualnych beneficjentów pomocy w ramach obecnego programu. Komisja uznaje ponadto, że część kontenerów transportowanych koleją między niemieckimi portami i Polską jest bardzo ograniczona (6 % wszystkich kontenerów transportowanych między niemieckimi portami i Polską transportowanych jest koleją).
- (67) Podsumowując, można zatem stwierdzić, że kryteria konieczności i proporcjonalności są spełniane oraz że nie stwierdza się wpływu na wymianę handlową w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

### 3.2.3. *Wniosek*

- (68) Komisja uważa, że proponowane środki pomocy nie wpływają na wymianę handlową w sposób spreczny ze wspólnym interesem, i że są objęte zakresem art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu WE.

#### 4. DECYZJA

W związku z powyższym Komisja postanowiła uznać program pomocy za zgodny z Traktatem WE.

W przypadku gdyby niniejsze pismo zawierało informacje poufne, które nie powinny być przekazywane osobom trzecim, należy poinformować o tym Komisję w ciągu piętnastu dni roboczych od daty jego otrzymania. Jeżeli Komisja nie otrzyma w wyznaczonym terminie uzasadnionego wniosku w tym względzie, uzna to za wyrażenie zgody na ujawnienie osobom trzecim i publikację pełnej treści niniejszego pisma w autentycznej wersji językowej na stronie internetowej: [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/).

Wniosek taki należy wysłać listem poleconym lub faksem na adres:

European Commission  
Directorate-General for Energy and Transport  
Directorate A  
Building/Office DM 28 6/109  
B-1049 Brussels  
Faks: +32 2 296 41 04

Z wyrazami szacunku

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI  
Wiceprzewodniczący Komisji