

## Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie udzielania pomocy publicznej w zakresie transportu intermodalnego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwane dalej „projektowanym rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego, określonego w art. 141c ust. 4 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2023 r. poz. 225, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. W projektowanym rozporządzeniu właściwy minister pełniący funkcję jednostki odpowiedzialnej za realizację inwestycji E2.1.3. „Projekty intermodalne” wskazanej w komponencie E „Zielona, inteligentna mobilność” objętej Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności (planem rozwojowym), zwanym dalej „KPO”, określił szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy publicznej na realizację przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego w ramach ww. inwestycji, a także podmiot udzielający tej pomocy, uwzględniając konieczność zapewnienia zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym, efektywnego i skutecznego jej wykorzystania oraz przejrzystości jej udzielania. Projektowane rozporządzenie uwzględnia postanowienia Porozumienia w sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach planu rozwojowego, zawartego w Warszawie w dniu 17 lutego 2023 r. między Ministrem Infrastruktury a Centrum Unijnych Projektów Transportowych, zwanym dalej „CUPT”, pełniącym rolę jednostki wspierającej plan rozwojowy. Pomoc publiczna udzielana na podstawie projektowanego rozporządzenia, w formie bezzwrotnego wsparcia finansowego, po jej uprzedniej notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwanego dalej „TFUE”, może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 93 TFUE.

Segment kolejowych przewozów towarowych, jakim są przewozy intermodalne oparte na nowoczesnych systemach informatycznych wspierających zarządzanie całym łańcuchem transportowym, należy do najdynamiczniej rozwijającej się gałęzi przewozów towarowych w Polsce. Niemniej jednak transport intermodalny na terytorium Polski wykazuje znacznie niższą konkurencyjność niż w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Rozwój transportu intermodalnego w Polsce napotyka na szereg barier związanych m.in. z nieodpowiednią liczbą terminali intermodalnych i centrów logistycznych oraz brakiem kompleksowego systemu informacyjnego w łańcuchach transportu intermodalnego. Problem stanowi także brak dostatecznej liczby specjalistycznego wyposażenia terminali intermodalnych oraz taboru, co ogranicza możliwości zaspokojenia zwiększającego się popytu na przewóz towarów w kontenerach. Tabor kolejowy służący do realizacji przewozów intermodalnych w Polsce jest wysoko wyeksploatowany.

Zgodnie z analizami przedstawionymi w dokumencie „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”, przyjętym uchwałą nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2022 r., w 2019 r. tabor podmiotów wykonujących przewozy intermodalne składał się z 4 209 wagonów, z czego w eksploatacji było 4 012 wagonów. Biorąc pod uwagę ogół wagonów

wykorzystywanych do przewozu towarów (87 207), wagony do przewozów intermodalnych stanowiły zaledwie 4,8% parku taborowego.

Z ogólnej liczby wagonów platform wykorzystywanych do przewozu kontenerów, 61,2% stanowią wagony uniwersalne do przewozów zarówno kontenerów, jak i innych ładunków (dłużycy, wyrobów walcowanych, pojazdów, elementów konstrukcyjnych). Kolejne 20,4% stanowią wagony platformy do przewozu wyłącznie kontenerów, natomiast 18,4% wagonów platform służy do transportu intermodalnego – przewozu zarówno kontenerów, jak i naczep oraz nadwozi wymiennych. Wagony platformy wykorzystywane do przewozu kontenerów, w zależności od typu, dostosowane są do ruchu z prędkością do 100 lub 120 km/h, w tym do prędkości maksymalnej 120 km/h dostosowanych jest 22% tych wagonów w eksploatacji.

Średni wiek wagonów wykorzystywanych do przewozów intermodalnych wynosi ok. 30 lat. Najliczniejszą grupę stanowią uniwersalne wagony platformy typu Sgs, które stanowią 51% czynnego parku taborowego, a ich średni wiek wynosi ponad 42 lata.

W 2018 r. intermodalni przewoźnicy towarowi dysponowali 3 540 lokomotywami elektrycznymi i spalinowymi, a średni wiek lokomotyw wynosił 37,6 lat. W ramach dostępnego parku taborowego brak jest wyodrębnienia lokomotyw przeznaczonych wyłącznie do prowadzenia transportu intermodalnego. Taka kategoria lokomotyw pojawiła się w związku z realizowanymi projektami współfinansowanymi ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, zwanego dalej „POIiŚ 2014–2020”.

Podstawowym celem wydania projektowanego rozporządzenia jest poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego i szersze wykorzystanie tej gałęzi transportu w ogólnych przewozach towarowych. W ramach interwencji skierowanej na rzecz rozwoju transportu intermodalnego przewidziane zostało wsparcie dla przedsięwzięć dotyczących modernizacji i przebudowy istniejących terminali intermodalnych oraz infrastruktury dedykowanej, a także zwiększenia liczby terminali intermodalnych, w tym położonych w centrach logistycznych i portach morskich, oraz na zakup lub modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi tych terminali. Wsparciem zostaną objęte również przedsięwzięcia dotyczące zakupu, modernizacji oraz wdrożenia systemów informatycznych, telematycznych i satelitarnych, dostarczających użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnej lokalizacji przewożonego ładunku, a przez to optymalizujących procesy transportowe i sterujących tymi procesami, które przyczynią się do skrócenia czasu dostawy oraz ograniczenia zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków. Z uwagi na znaczne wyeksploatowanie taboru kolejowego wykorzystywanego w transporcie intermodalnym, wsparciem zostaną objęte także przedsięwzięcia dotyczące zakupu nowego lub zmodernizowanego zeroemisyjnego taboru kolejowego, w tym lokomotyw manewrowych i trakcyjnych oraz wagonów dostosowanych do przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych, w naczepach lub przewozu samochodów ciężarowych w całości.

Projektowane rozporządzenie ma na celu realizację kamieni milowych – E21G „Podpisanie

umów na projekty w zakresie transportu intermodalnego”, zwanego dalej „E21G”, oraz E22G „Zwiększenie zdolności przeładunkowych”, zwanego dalej „E22G” – inwestycji E2.1.3 „Projekty intermodalne” realizowanej w ramach KPO. Przedsięwzięcia, które zostaną wybrane na podstawie projektowanego rozporządzenia do objęcia pomocą publiczną, będą miały na celu zwiększenie o co najmniej 5% zdolności przeładunkowej terminali intermodalnych objętych wsparciem. Skutkiem projektowanego rozporządzenia ma być również modernizacja 10 terminali intermodalnych i dostawa 250 jednostek nowego, zeroemisyjnego taboru kolejowego, zgodnych ze specyfikacją techniczną i zasadą „nie czyni poważnej szkody” – DNSH (np. ciche hamulce, zeroemisyjność) oraz Globalnym Systemem Komunikacji Mobilnej (dla lokomotyw). W kontekście zmiany polityki Unii Europejskiej wobec zmian związanych z ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych, czystym przemysłem i energią, jak również poprawą efektywności elektrycznej, wprowadzane w gospodarce zmiany są pozytywnym trendem.

Opracowując przepisy projektowanego rozporządzenia kierowano się doświadczeniem płynącym z procesu notyfikacji rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 listopada 2017 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 (Dz. U. poz. 2269), gdzie kwalifikowany zakres projektu mógł obejmować m.in. zakup lokomotyw manewrowych. W ramach projektowanego rozporządzenia zakres kwalifikowany przedsięwzięć jednoznacznie wiąże się z transportem intermodalnym oraz mechanizmem potwierdzenia, że udzielana pomoc publiczna nie przyniesie nadmiernych korzyści beneficjentom tej pomocy. Okres trwałości przedsięwzięć, na których realizację będzie udzielana pomoc publiczna, zostanie określony zgodnie z regulaminem konkursu zorganizowanego przez CUPT (regulaminem wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem z planu rozwojowego). Prace związane z przedsięwzięciem nie powinny zakłócać funkcjonowania terminali intermodalnych. Ważne jest zapewnienie właściwej dostępności terminali intermodalnych podczas wdrażania zadań przedsięwzięcia realizowanych ze środków KPO.

Wskazanie w projektowanym rozporządzeniu zamkniętego katalogu typów działań realizowanych przez przedsiębiorców ma na celu precyzyjne określenie zakresu rzeczowego potencjalnych przedsięwzięć, które mogą zostać objęte wsparciem. Określony w projektowanym rozporządzeniu zakres przedmiotowy stanowi realizację postanowień strategicznych dokumentów związanych z wdrażaniem środków Unii Europejskiej w perspektywie 2021–2027 w sektorze transportu, tj. KPO, zatwierdzonego decyzją wykonawczą Rady Unii Europejskiej z dnia 17 czerwca 2022 r.

W projektowanym rozporządzeniu zdefiniowano podstawowe pojęcia związane z omawianym segmentem przewozów towarowych, tj. intermodalna jednostka ładunkowa, operator, podmiot udostępniający tabor kolejowy, terminal intermodalny, transport intermodalny oraz usługi terminalowe. Definicje poszczególnych pojęć są zgodne z ich rozumieniem przyjętym w nauce technologii transportu, z tym że na potrzeby projektowanego rozporządzenia przez terminal intermodalny rozumie się

znajdujący się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych trwale związany z gruntem wraz z urządzeniami specjalistycznymi i infrastrukturą, które umożliwiają prowadzenie działalności polegającej na załadunku, wyładunku lub innych czynnościach ładunkowych, a także czasowym składowaniu intermodalnych jednostek ładunkowych.

Projektowane rozporządzenie określa podmioty uprawnione do wnioskowania o udzielenie pomocy publicznej. Zakres podmiotowy projektowanej regulacji został określony w sposób pozytywny, przez określenie którzy przedsiębiorcy mogą otrzymać wsparcie, a także w sposób negatywny przez określenie wyłączeń podmiotowych z zakresu stosowania projektowanego rozporządzenia. Beneficjentami pomocy publicznej będą mogli być przedsiębiorcy z państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), mający siedzibę, filię, delegaturę, oddział lub inną prawnie dozwoloną formę organizacyjną działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, w tym operatorzy, zarządcy infrastruktury kolejowej zapewniający bezpośredni dostęp do terminali intermodalnych oraz podmioty udostępniające tabor kolejowy.

W Komisji Europejskiej widoczna jest tendencja wyrażająca się w zachęcaniu państw członkowskich do tworzenia tzw. spółek taborowych. W toku programowania nowej perspektywy finansowej i przygotowywania dokumentów programowych dla KPO utrzymano spółki taborowe jako jeden z typów podmiotów mogących ubiegać się o dofinansowanie ze środków KPO. Celem spółek taborowych jest pozyskiwanie taboru kolejowego, a następnie udostępnianie go zainteresowanym przewoźnikom kolejowym do realizowania przewozów. Przewoźnik kolejowy odpowiada za bieżące utrzymanie taboru w okresie wynajmu. Po zakończeniu umowy, zwraca tabor do spółki taborowej, która odpowiedzialna będzie również za remont i modernizację posiadanego taboru. Model ten odpowiada modelowi ROSCO funkcjonującemu w Wielkiej Brytanii (np. Angel Trains, Porterbrook). Zakłada się, że spółka taborowa powołana specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego, jako beneficjent pomocy publicznej w ramach KPO, mogłaby pozyskiwać wsparcie Unii Europejskiej na zakup taboru analogicznie, jak obecnie pozyskują je przewoźnicy kolejowi.

Z uwagi na specyfikę projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, wszystkie podmioty wnioskujące o udzielenie pomocy publicznej są obowiązane do prowadzenia odrębnej rachunkowości dla przedsięwzięć dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej. W związku z tym obowiązek prowadzenia odrębnej informatycznej ewidencji księgowej kosztów, wydatków i przychodów lub stosowania w ramach istniejącego informatycznego systemu ewidencji księgowej odrębnego kodu księgowego wprowadzono do wzoru umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego dla przedsięwzięć wybranych w trybie procedury konkursowej realizujących inwestycję E2.1.3 „Projekty intermodalne”, podpisanych między CUPT a ostatecznym odbiorcą wsparcia.

Z zakresu stosowania projektowanego rozporządzenia wyłączeni zostali przedsiębiorcy znajdujący się w trudnej sytuacji oraz przedsiębiorcy, na których ciąży obowiązek zwrotu pomocy publicznej wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc za niezgodną z rynkiem wewnętrznym Unii Europejskiej. Zgodnie z przepisami projektowanego rozporządzenia, pomoc publiczna nie może być udzielana przedsiębiorcy znajdującemu się w trudnej sytuacji w rozumieniu pkt 20 komunikatu Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE C 249 z 31.07.2014, str. 1, z późn. zm.). W projektowanym rozporządzeniu przyjęto definicję sformułowaną w powyższym komunikacie, która będzie obowiązywać dla całego okresu udzielania pomocy publicznej na podstawie przedmiotowego rozporządzenia. W związku z tym należy podkreślić, że wyłączenie na podstawie projektowanego przepisu § 3 ust. 2 pkt 2 będzie obowiązywało również w latach 2024–2026, tj. po wygaśnięciu ww. komunikatu.

Nabór przedsięwzięć do objęcia wsparciem będzie się odbywać dwuetapowo. Pierwszy etap będzie obejmował tzw. wstępną kwalifikację przedsięwzięć, i będzie się odbywać przed zatwierdzeniem przez Komisję Europejską programu pomocowego, tj. projektowanego rozporządzenia. W drodze wymiany korespondencji z Komisją Europejską, strona polska uzyskała zgodę na zastosowanie takiego rozwiązania. Wstępna kwalifikacja przedsięwzięć będzie polegała na przeprowadzeniu naboru od potencjalnych beneficjentów wniosków o udzielenie pomocy publicznej oraz na dokonaniu ich wstępnej oceny przez CUPT, pod kątem kwalifikowania się przedsięwzięcia do objęcia pomocą publiczną. Celem wstępnej kwalifikacji będzie umożliwienie potencjalnym beneficjentom jak najwcześniejszego rozpoczęcia prac nad realizacją przedsięwzięć z zakresu transportu intermodalnego. Wniosek ma również na celu wstępne potwierdzenie spełnienia jednej z zasad zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym Unii Europejskiej, tzw. efektu zachęty. Pozytywne rozpatrzenie ww. wniosku nie będzie równoznaczne z udzieleniem wnioskodawcy pomocy publicznej objętej wnioskiem. Ostateczny wybór przedsięwzięć do objęcia wsparciem nastąpi w drugim etapie w trybie procedury konkursowej, tj. w trybie, o którym mowa w art. 141z pkt 2 ustawy, na podstawie wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego, o którym mowa w art. 141zb ust. 2 pkt 2 ustawy.

Na podstawie art. 141zh ust. 1 ustawy CUPT, jako pełniące rolę jednostki wspierającej plan rozwojowy, będzie zawierało z przedsiębiorcą, którego przedsięwzięcie w trybie procedury konkursowej zostanie wybrane do objęcia wsparciem, umowę o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego. Oznacza to, że zawarcie umowy będzie niezbędne do udzielania pomocy publicznej, a pomoc nie może zostać udzielona przed jej zawarciem.

W projektowanym rozporządzeniu uregulowano kwestie związane z pierwszym etapem naboru przedsięwzięć, dotyczące składania do podmiotu udzielającego pomocy publicznej, tj. CUPT, wniosku o udzielenie pomocy publicznej, wymaganej zawartości tego wniosku i obowiązku dołączania do niego kalkulacji wielkości pomocy publicznej, o którą ubiega się przedsiębiorca i trybu rozpatrywania tego

wniosku, jak również kwestie dotyczące trybu wyboru przedsięwzięć do objęcia wsparciem i formy udzielania pomocy publicznej.

Przedsiębiorca ubiegający się o wsparcie ze środków KPO w ramach inwestycji E2.1.3. „Projekty intermodalne”, bez względu na wielkość potencjalnego beneficjenta, będzie obowiązany do przedstawienia analizy finansowej przedsięwzięcia, w tym analizy rentowności finansowej przedsięwzięcia (wskaźniki FRR/c oraz FRR/k). Wśród kryteriów merytorycznych II stopnia oceny przedsięwzięcia, które musi spełnić samo przedsięwzięcie oraz dotyczące go analizy wykonywane na użytek aplikacji o środki z KPO, jest kryterium odnoszące się do poprawności analizy finansowej i ekonomicznej.

Przedsięwzięcie powinno spełnić kryteria horyzontalne określone przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w piśmie z dnia 6 lutego 2023 r., do których należą: zgodność z ramami czasowymi KPO; zgodność z KPO; brak podwójnego finansowania; spójność informacji zawartych we wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego, o którym mowa w art. 141zb ust. 2 pkt 2 ustawy i w załącznikach do wniosku; zachowanie zgodności z zasadą równości szans i niedyskryminacji oraz zasadą równości szans kobiet i mężczyzn; właściwe określenie wydatków kwalifikowalnych; sytuacja finansowa ostatecznego odbiorcy wsparcia i wykonalność finansowa przedsięwzięcia; pomoc publiczna oraz pomoc *de minimis*; zgodność z zasadą „nie czyn poważnej szkody” – DNSH; zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju; racjonalne wykorzystywanie zasobów naturalnych; zgodność z zasadą długotrwałego wpływu przedsięwzięcia na wydajność i odporność gospodarki Polski; wpływ na wskaźniki i cele inwestycji ujęte w KPO i Instrumencie na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Recovery and Resilience Facility – RRF); adekwatność wskaźników własnych przedsięwzięcia. Wykluczono zatem ryzyko, że ostateczny odbiorca wsparcia, który przedstawi analizę finansową o błędnych założeniach lub kalkulacji, otrzyma wsparcie z KPO.

W procesie wstępnej kwalifikacji przedsięwzięć, kontrolą poprawności kalkulacji wielkości pomocy publicznej, o którą ubiega się przedsiębiorca, objęci będą wszyscy wnioskodawcy.

Wszystkie przedsięwzięcia uczestniczące w procedurze konkursowej będą weryfikowane pod kątem poprawności sporządzenia analizy finansowej i ekonomicznej przedsięwzięcia, bez podziału ze względu na wielkość potencjalnego beneficjenta.

W projektowanym rozporządzeniu szczegółowo określono kategorie wydatków kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych. Za kwalifikowalne będą uznane m.in. wydatki związane z budową lub przebudową tzw. urządzeń obcych pod warunkiem, że jest niezbędna do realizacji przedsięwzięcia i konieczność tego typu inwestycji wynika z projektu budowlanego, tj. przez analogię do art. 33 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693, z późn. zm.), jeżeli budowa lub przebudowa powoduje naruszenie ww. urządzeń, albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany obciąża inwestora zlecającego budowę lub przebudowę. Pod pojęciem urządzeń obcych należy rozumieć przewody gazowe i z cieciami palnymi, wodociągowe, kanalizacyjne, sieci ciepłej oraz kable

elektroenergetyczne i teletechniczne.

Analogicznie jak w przypadku wydatków kwalifikowalnych, w projektowanym rozporządzeniu zostały ujęte wydatki niekwalifikowalne, co wynika z przyjętego systemu wdrażania środków europejskich. Zgodnie z tym systemem, koszty związane z przygotowaniem wniosku o udzielenie pomocy publicznej oraz wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego, o którym mowa w art. 141zb ust. 2 pkt 2 ustawy, nie mogą stanowić wydatków kwalifikowalnych. Dodatkowo, biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia w realizowaniu przedsięwzięć, z katalogu wydatków kwalifikowalnych w projektowanym rozporządzeniu zostały wyłączone koszty, które nie są bezpośrednio związane z wykonywaniem transportu intermodalnego, jak np. budowa, przebudowa lub modernizacja obiektów służb ochrony i agencji celnych, obiektów socjalnych i magazynów.

Ponadto ograniczenie w projektowanym rozporządzeniu jako wydatku kwalifikowalnego zakupu nieruchomości do wartości 10% łącznych wydatków kwalifikowalnych danego przedsięwzięcia wynika z doświadczeń płynących z realizacji projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ 2007–2013 i 2014–2020 oraz ma na celu uczynienie zadość obowiązkowi państwa członkowskiego Unii Europejskiej, wynikającym z treści aktów prawnych regulujących zasady finansowania projektów środkami europejskimi, w tym przede wszystkim obowiązkowi zniwelowania za pomocą odpowiednich przepisów prawa (w tym przypadku programu pomocowego) ryzyka wykorzystania środków przekazywanych w ramach udzielanej pomocy publicznej do osiągnięcia nienależnych korzyści przez podmioty otrzymujące pomoc.

W projektowanym rozporządzeniu określono okres kwalifikowalności wydatków, którego początek będzie ustalany dla każdego przedsięwzięcia indywidualnie i będzie się rozpoczynał od dnia otrzymania przez przedsiębiorcę ubiegającego się o udzielenie pomocy publicznej informacji od CUPT o tym, że przedsięwzięcie wstępnie kwalifikuje się do objęcia pomocą. Koniec tego okresu będzie przypadał na dzień 30 czerwca 2026 r., co jest zgodne z okresem programowania KPO.

Maksymalna intensywność pomocy publicznej, jaką może otrzymać przedsiębiorca na realizację przedsięwzięcia w zakresie transportu intermodalnego na podstawie projektowanego rozporządzenia nie może przekroczyć 50% wydatków kwalifikowalnych. Wskazanie takiego progu ma na celu maksymalizację osiągnięcia wartości wskazanych w kamieniach milowych KPO: E21G i E22G. Jednocześnie pomoc publiczna nie może być większa niż niezbędna do uczynienia przedsięwzięcia wystarczająco rentownym, aby przedsiębiorca był zainteresowany jego realizacją. Spełnienie tego warunku musi zostać potwierdzone przez przedstawienie kalkulacji wielkości pomocy publicznej, o którą ubiega się przedsiębiorca, na etapie wstępnej kwalifikacji przedsięwzięć. Na etapie oceny przedsięwzięć w ramach procedury konkursowej, kalkulacja wielkości pomocy publicznej zostanie zweryfikowana dla każdego przedsięwzięcia uczestniczącego w konkursie, na podstawie przedstawianej analizy finansowej przedsięwzięcia.

Należy zauważyć, że podatek VAT stanowi wydatek niekwalifikowalny, zatem jego koszt nie będzie finansowany ze środków ujętych w KPO. Jednakże realizacja przedsięwzięcia w ramach KPO

nie powinna zaburzać płynności finansowej beneficjentów z tytułu płatności podatku VAT. Przedsiębiorca objęty wsparciem będący czynnym podatnikiem podatku VAT będzie miał prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, tym samym będzie miał również możliwość uzyskania zwrotu podatku, gdy kwota podatku naliczonego przewyższy kwotę podatku należnego w podsumowaniu danego okresu.

W przypadku unijnych projektów transportowych realizujących m.in. inwestycje w zakresie transportu intermodalnego, istnieją standardowo wyliczane wskaźniki analizy finansowej, które mogą posłużyć jako podstawa korekty wielkości dotacji z tytułu dochodowości projektu:

- efektywność finansowa projektu (FRR/c),
- efektywność finansowa kapitału krajowego (FRR/k).

Nadmierna pomoc publiczna w przypadku przedsiębiorcy oznaczałaby, że wsparcie przedsięwzięcia będzie dla przedsiębiorcy bardzo rentowne. W projektowanym rozporządzeniu przyjęto więc, że wielkość wsparcia powinna zostać ustalona tak, aby rentowność finansowa przedsięwzięcia realizowanego w ramach inwestycji E2.1.3. „Projekty intermodalne” objętej KPO była związana ze średnią rentownością w branży. Spośród ww. wskaźników tylko jeden (FRR/k) zawiera wśród pozycji finansowych objętych nim wartość dotacji jako zmienną. Wskaźnik ten liczy się z następujących pozycji:

- wkład własny beneficjenta, czyli nakłady na projekt minus dotacja unijna,
- koszty operacyjne i nakłady odtworzeniowe,
- koszty kapitału (przy finansowaniu dłużnym),
- przychody,
- wartość rezydualna.

W przypadku przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego istotnym elementem programu pomocowego jest zwiększenie dostępności transportu intermodalnego przez zarówno zwiększenie zasobów pozwalających na świadczenie usług intermodalnych, jak i zwiększenie dostępności cenowej tych usług na poziomie porównywalnym do usług transportowych wykonywanych innymi gałęziami transportu. W pierwszej kolejności należy bowiem wspierać te gałęzie transportu, które generują najniższe emisje gazów cieplarnianych do środowiska. Stąd też powinno się brać pod uwagę znaczenie terminali usytuowanych w portach morskich w procesie przekierowania transportu towarów z transportu drogowego na transport o charakterze niskoemisyjnym (docelowo: transport kolejowy – transport morski, z ewentualnym wykorzystaniem transportu drogowego jako elementu tzw. ostatniej mili).

W związku z aktualnymi zmianami na międzynarodowej arenie politycznej – agresją Rosji wobec Ukrainy oraz szantażem energetycznym ze strony Rosji wobec państw europejskich – konieczne jest doprowadzenie do zmiany priorytetyzacji głównych kierunków rozwoju polskiego systemu transportowego. W związku z sytuacją za wschodnią granicą należy dążyć do konsekwentnej poprawy konkurencyjności polskich portów morskich i zwiększenia efektywności energetycznej.



Opierając się na podstawowych założeniach polityki klimatycznej Polski oraz Unii Europejskiej należy dążyć do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> – co planuje się osiągnąć przez wspieranie transportu intermodalnego na podstawie rozwiązań przewidzianych w projektowanym rozporządzeniu. Kierunki transformacji nastawionej na zmiany klimatyczne spełniają nie tylko wymogi realizacji kamieni milowych KPO, ale wpisują się również w założenia m.in. Zielonego Ładu oraz „FitFor55”. Dodatkowo, w związku z założeniami RePowerEU na podstawie projektowanego rozporządzenia wspierane będą także przedsięwzięcia zmierzające do poprawy możliwości transportowych paliw płynnych – w celu zwiększenia stopnia uniezależnienia od dostaw surowców rosyjskich. Mając na uwadze powyższe, zgodnie z wprowadzeniem do wyliczenia w § 3 ust. 1 projektowanego rozporządzenia postanowiono o doszczegółowieniu zakresu ostatecznych odbiorców wsparcia, w celu wyeliminowania potencjalnych przedsiębiorców, których kapitał pochodzi z państw objętych sankcjami.

W celu wzmocnienia odporności sektora logistycznego (oraz polskiej gospodarki ogółem) na nieoczekiwane zmiany, zakłada się dodatkowe premiowanie przedsiębiorców, których głównym źródłem dochodu w roku poprzedzającym złożenie wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem z planu rozwojowego, o którym mowa w art. 141zb ust. 2 pkt 2 ustawy, było prowadzenie działalności transportowej lub świadczenie usług w zakresie działalności terminalu intermodalnego. Jednocześnie, wyżej zarysowane kryterium nie wyklucza pozostałych przedsiębiorców – procentowe odzwierciedlenie wysokości uzyskanego dochodu na podstawie deklaracji wnioskodawcy oraz stosunek liczbowy beneficjentów zostanie rozpisany szczegółowo w kryteriach wyboru przedsięwzięć (konkursu). Planuje się, że w pierwszej kolejności wsparcie uzyskają przedsiębiorcy zgłaszający pracę eksploatacyjną taboru kolejowego lub przeładunkową planowanego taboru.

Limit wskaźnika FRR/k jest ustalany przez CUPT na poziomie typowej oczekiwanej stopy zwrotu z przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego i zgodnie z wynikami analizy<sup>1)</sup> będzie wynosił 20%.

Zgodnie z projektowanym rozporządzeniem, pomoc publiczna udzielana w odniesieniu do tych samych wydatków kwalifikowalnych będzie podlegała sumowaniu z każdą inną pomocą publiczną i pomocą *de minimis* lub każdym finansowaniem unijnym zarządzanym centralnie i niestanowiącym pomocy publicznej, których udzielono przedsiębiorcy, któremu przyznano pomoc publiczną na podstawie projektowanego rozporządzenia, niezależnie od ich formy i źródła. Na przedsiębiorców, którym zostanie przyznana pomoc publiczna na podstawie projektowanego rozporządzenia, nałożono obowiązek informowania CUPT o każdej innej pomocy publicznej i pomocy *de minimis* oraz o każdym finansowaniu unijnym zarządzanym centralnie i niestanowiącym pomocy publicznej, otrzymanych na realizację tego samego przedsięwzięcia. CUPT, jako podmiot udzielający pomocy publicznej, postanowieniami Porozumienia w sprawie powierzenia zadań związanych z realizacją inwestycji w ramach planu rozwojowego, zawartego w Warszawie w dniu 17 lutego 2023 r. między Ministrem

---

<sup>1)</sup> JASPERS – Transport intermodalny – analiza optymalnych zachęt inwestycyjnych, w tym oszacowanie potrzeb finansowych, czerwiec 2022 r.

Infrastruktury a CUPT, zobowiązano do informowania przedsiębiorców, którzy otrzymają pomoc publiczną na podstawie projektowanego rozporządzenia, o numerze referencyjnym programu pomocowego, na podstawie którego pomoc ta będzie udzielana.

Na podstawie projektowanego rozporządzenia pomoc publiczna będzie mogła być udzielana w okresie obowiązywania decyzji Komisji Europejskiej, o której mowa odpowiednio w art. 4 ust. 3 albo art. 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 248 z 24.09.2015, str. 9), nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2026 r. Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE, Komisja Europejska jest informowana, w czasie odpowiednim do przedstawienia swych uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy. Jednocześnie przepis ten przewiduje tzw. klauzulę zawieszającą, doprecyzowaną w art. 3 ww. rozporządzenia Rady. Oznacza to, że w przypadku pomocy podlegającej obowiązkowi zgłoszenia Komisji Europejskiej, państwo członkowskie nie może wprowadzać w życie pomocy publicznej dopóki Komisja Europejska nie wyda decyzji zezwalającej na daną pomoc lub do czasu uznania takiej decyzji Komisji Europejskiej za podjętą. Projektowany przepis służy zapewnieniu skuteczności powyższym regulacjom prawa Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) standardowy okres *vacatio legis* wynosi 14 dni, natomiast zgodnie z ust. 2, w uzasadnionych przypadkach, termin ten może zostać skrócony. W ocenie organu wydającego projektowane rozporządzenie, uzasadnionym jest skrócenie terminu wejścia w życie tego aktu normatywnego z uwagi na pilną konieczność zapewnienia podstaw prawnych dla udzielania pomocy publicznej na realizację przedsięwzięć w zakresie transportu intermodalnego w ramach KPO. Wprowadzeniu takiego rozwiązania nie stoją na przeszkodzie zasady demokratycznego państwa prawnego. Należy przy tym zaznaczyć, że wcześniejsze wejście w życie projektowanego rozporządzenia jest korzystne dla odbiorców pomocy publicznej udzielanej na jego podstawie, ponieważ pozwoli na wcześniejsze uruchomienie środków na wsparcie realizowanych przez nich przedsięwzięć.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do wydania projektowanego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera norm technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Projekt rozporządzenia, jako program pomocowy, podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 743, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.