

SIATKA ANALITYCZNA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY KOLEI, METRA ORAZ TRANSPORTU LOKALNEGO

Zrzeczenie się odpowiedzialności: niniejszy dokument stanowi dokument roboczy sporządzony przez służby Komisji Europejskiej w celach informacyjnych i nie określa on oficjalnego stanowiska Komisji w tej sprawie, ani nie poprzedza przyjęcia takiego stanowiska. Jego celem nie jest ustanowienie prawa i nie narusza on w żaden sposób sposobu interpretacji postanowień Traktatu w zakresie pomocy Państwa przez Sądy Unijne. W każdym przypadku służby Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji (DG COMP) są dostępne w celu udzielenia dalszych wskazówek co do konieczności oficjalnego zgłoszenia. Wskazówki takie mogą zostać udzielone w trakcie procedury wstępnego powiadomienia.

I. ZASADY DOTYCZĄCE INFRASTRUKTURY KOLEI, METRA ORAZ TRANSPORTU LOKALNEGO

- (1) Niniejsza siatka analityczna zawiera informacje dotyczące finansowania budowy, utrzymania oraz eksploatacji infrastruktury kolei¹, a także metra i transportu lokalnego². Dla ułatwienia, w odniesieniu do tego rodzaju infrastruktury w treści tekstu stosować się będzie termin „infrastruktura kolejowa”.
- (2) Infrastruktura kolejowa jest przykładem monopolu naturalnego (patrz część II.1 poniżej). W zakresie w jakim są one udostępniane potencjalnym użytkownikom na równych i wolnych od dyskryminacji zasadach, a finansowanie ich budowy z zasobów publicznych jest nieznaczne, publiczne finansowanie budowy infrastruktury kolejowej nie wpłynęłoby na handel między Państwami Członkowskimi, ani też nie zakłóciłoby konkurencji. Tą samą argumentację można zastosować w stosunku do inwestycji w zakresie mostów kolejowych, tuneli kolejowych, które są uważane za część infrastruktury kolejowej, oraz w zakresie infrastruktury transportu lokalnego³.
- (3) Z drugiej strony, eksploatacja infrastruktury prowadzona przykładowo przez usługodawcę transportowego nadzorowanego przez władze lokalne lub przez zewnętrznego usługodawcę transportowego, w wielu przypadkach stanowi prowadzenie działalności gospodarczej, w stosunku do której zasada udzielania pomocy ze strony państwa może mieć zastosowanie.
- (4) W praktyce zdarza się, że **budowa i obsługa infrastruktury drogowej są ze sobą powiązane**⁴. Działania w zakresie finansowania tego rodzaju powiązanych przedsięwzięć nie podlegają zasadzie pomocy ze strony państwa w przypadkach, kiedy budowa dotyczy infrastruktury kolejowej będącej monopolem naturalnym (patrz część II. 1 poniżej) oraz kiedy (i) budowa i eksploatacja infrastruktury kolejowej wspólnie stanowią przedmiot przetargu (patrz część II, punkt 7.1 poniżej), jak również kiedy (ii) obsługa danej infrastruktury kolejowej oparta jest na zasadach monopolu prawnego (patrz część II.2 poniżej).

¹ Infrastruktura kolejowa została zdefiniowana w Załączniku 1 Dyrektywy 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r., ustanawiającej jednolity europejski obszar kolejowy (wersja przekształcona), Dz.U. L 343 z 14.12.2012 r., str. 32.

² Na przykład tory tramwajowe lub podziemny transport publiczny i stacje metra.

³ Patrz akapit 219 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

⁴ Poprzez powiązanie rozumie się sytuację, w której jeden podmiot odpowiedzialny jest za budowę, utrzymanie oraz obsługę infrastruktury.

II. PRZYPADKI, W KTÓRYCH ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA JEST WYKLUCZONE

- (5) Należy zauważyć, że sposób w jaki kolejne części poniższego dokumentu przedstawiają szereg odrębnych przypadków, w których zasada pomocy ze strony państwa nie może mieć zastosowania, jest całościowy, jednakże niewyczerpujący. Przypadki te mogą występować na poziomie właściciela/ dewelopera, operatora /koncesjonariusza jak również na poziomie użytkownika, jak zostało to określone w „informacjach ogólnych dotyczących siatek analitycznych”, jak również na poziomach złożonych (np. przez połączenie poziomu dewelopera i operatora).
1. **Brak potencjalnego wpływu na handel oraz na zakłócanie konkurencji w wyniku budowy infrastruktury kolejowej: naturalny monopol oraz znikome środki finansowania prywatnego**
- (6) Sieci kolejowe to w dużej mierze **monopol naturalny**, który nie stanowi konkurencji wobec infrastruktury o tym samym przeznaczeniu, gdyż ich powielanie byłoby nieekonomiczne a prywatne środki finansowania budowy takiej infrastruktury są zazwyczaj znikome.
- (7) Wpływ na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi lub zakłócenia konkurencji jest zwykle wykluczone w odniesieniu do budowy infrastruktury w przypadkach gdzie w tym samym czasie:
- (i) kiedy infrastruktura nie posiada bezpośredniej konkurencji na rynku,
 - (ii) kiedy środki finansowania prywatnego w danym sektorze i danym Państwie Członkowskim są znikome oraz
 - (iii) kiedy infrastruktura nie została zaprojektowana w celu wsparcia konkretnego przedsiębiorstwa lub sektora, ale aby przynosić korzyści ogółowi społeczeństwa⁵.
- (8) Działania takie jak budowa infrastruktury kolejowej w dużej mierze spełniają warunki określone powyżej a zatem ich finansowanie zasadniczo nie narusza zasad konkurencji jak również nie wpływa na handel pomiędzy Państwami Członkowskimi. Warunek dotyczący znikomych środków finansowania prywatnego w zakresie infrastruktury kolejowej, musi być oceniany na poziomie krajowym, a nie na poziomie regionalnym lub lokalnym.
- (9) Aby środki publiczne na pokrycie całości kosztów danego projektu infrastruktury kolejowej nie podlegały zakresowi stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, Państwa Członkowskie muszą zagwarantować, że fundusze przewidziane na budowę infrastruktury kolejowej nie zostaną wykorzystane do subsydiowania krzyżowego lub bezpośredniego innych działań gospodarczych, w tym do obsługi tejże infrastruktury. Aby wyeliminować subsydiowanie krzyżowe, należy upewnić się, że właściciel/deweloper danej infrastruktury nie prowadzi innej działalności gospodarczej albo - jeżeli właściciel/deweloper danej infrastruktury prowadzi inną działalność gospodarczą, to należy zagwarantować, że środki publiczne nie wspierają innych działań gospodarczych poprzez prowadzenie oddzielnej księgowości oraz odpowiednie uwzględnianie kosztów i przychodów⁶.

⁵ Patrz akapit 211 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

⁶ Patrz akapit 212 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

2. Brak potencjalnego wpływu na zakłócanie konkurencji w zakresie obsługi infrastruktury: monopol prawny

- (10) W sektorze transportu drogowego zwykle państwo ponosi odpowiedzialność za obsługę oraz zarządzanie siecią krajową siecią kolejową, i realizuje to zadanie albo poprzez jednostkę administracyjną albo poprzez przedsiębiorstwo publiczne, które przeważnie działa w ramach monopolu prawnego⁷. Z uwagi na fakt, iż w obrębie UE zarządzanie i eksploatacja głównych sieci infrastruktury kolejowej zazwyczaj odbywa się na rynkach krajowych, ograniczonych w sensie geograficznym, na których nie istnieje konkurencja, wsparcie finansowe udzielone operatorowi infrastruktury⁸ zwykle nie wpływa na handel między państwami członkowskimi.
- (11) Niemniej jednak, fakt powierzania przez władze **usługodawcy wewnętrznemu** funkcji obsługi i zarządzania infrastrukturą kolejową, jako taki nie wyklucza możliwości zakłócania konkurencji. Aby wykluczyć zakłócenia konkurencji w takiej sytuacji muszą być spełnione łącznie następujące warunki:
- zarządzanie i obsługa infrastruktury oparta jest na zasadach **monopolu prawnego**⁹ (pozostającym w zgodności z prawem Unii, w szczególności z postanowieniami Traktatu dotyczących reguł konkurencji¹⁰);
 - monopol prawny nie tylko wyklucza konkurencję *na* rynku, ale również konkurencję *o* rynek, wykluczając wszelką możliwą konkurencję o to, aby stać się wyłącznym operatorem omawianej infrastruktury;
 - usługa nie konkuruje z innymi usługami¹¹; oraz
 - jeżeli operator infrastruktury kolejowej prowadzi działalność na innym rynku (geograficznym lub produktowym), który jest otwarty na konkurencję, **trzeba wykluczyć subsydiowanie krzyżowe**. Wymaga to prowadzenia **odrębnej rachunkowości** oraz odpowiedniego przypisywania kosztów i przychodów, a środki publiczne przekazywane za usługę objętą monopolem prawnym nie mogą zasilać innych działań.

3. Brak działalności gospodarczej: infrastruktura kolejowa na użytek pozagospodarczy

- (12) Publiczne finansowanie infrastruktury kolejowej na użytek pozagospodarczy co do zasady jest wyłączone z zakresu stosowania zasad dotyczących pomocy państwa. Wymóg ten dotyczy na przykład infrastruktury kolejowej, którą dany kraj wykorzystuje zazwyczaj do wykonywania czynności w ramach swoich **uprawnień publicznych** (np. infrastruktura dla działań dotyczących bezpieczeństwa, policji lub służb celnych), która nie jest wykorzystywana do świadczenia usług lub dostarczania produktów na rynek. Działania tego typu nie mają charakteru gospodarczego co sprawia, że nie wchodzi w zakres stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa, w takim samym stopniu, w jakim nie wchodzi w ich zakres finansowanie ze środków publicznych powiązanej z nimi infrastruktury.

⁷ Patrz decyzje Komisji z dnia 2 maja 2013 r. w sprawie SA.35948 - Republika Czeska- *Przedłużenie programu w zakresie interoperacyjności w transporcie kolejowym*, Dz.U. C 306 z 22.10.2013 r., str. 7 oraz z dnia 17 lipca 2002 w sprawie N 356/2002 - Zjednoczone Królestwo - *Railtrack plc/Network Rail*, Dz.U. C 232 z 28.9.2002 r., str. 2.

⁸ W sektorze kolejowym operator jest powszechnie określany jako „zarządca infrastruktury”.

⁹ Uznaje się, że monopol prawny istnieje, kiedy dana usługa jest zastrzeżona przepisami ustawowymi lub regulacyjnymi dla wyłącznego usługodawcy, przy istnieniu wyraźnego zakazu co do świadczenia takich usług przez innego operatora (nawet w celu zaspokojenia możliwego popytu rezyduального niektórych grup klientów). Niemniej jednak, sam fakt powierzenia konkretnemu przedsiębiorstwu zobowiązania do świadczenia usługi publicznej nie oznacza, że takie przedsiębiorstwo nabiera uprawnień monopolu prawnego.

¹⁰ Rozdział 1 Tytuł VII Traktatu.

¹¹ Poszczególne gałęzie transportu mogą oferować odmienne typy usług, które nie są w pełni zastępowalne. W takim przypadku, konkurencja intermodalna nie jest zasadna.

(13) W zakresie, w jakim podmiot publiczny prowadzi działalność gospodarczą, którą można oddzielić od realizacji uprawnień publicznych w sektorze kolejowym, w odniesieniu do wspomnianej działalności podmiot taki działa jako przedsiębiorstwo. Natomiast jeśli prowadzonej działalności gospodarczej nie można oddzielić od realizacji uprawnień publicznych, działalność wykonywana przez dany podmiot w całości pozostaje połączona z realizacją jego uprawnień publicznych, i w związku z tym nie podlega zasadom pomocy państwa.

4. Infrastruktura kolejowa wykorzystywana do działalności gospodarczej i pozagospodarczej

(14) W przypadku, **kiedy infrastruktura kolejowa jest używana zarówno do celów gospodarczych, jak i pozagospodarczych** (na przykład obszary celne na platformach intermodalnych, stanowiące na ogół infrastrukturę wykorzystywaną do celów gospodarczych), finansowanie publiczne budowy takiej infrastruktury mieści się w ramach przepisów dotyczących pomocy państwa jedynie w zakresie, w jakim obejmuje ono koszty związane z działaniami o charakterze gospodarczym. W takich sytuacjach Państwa Członkowskie są zobowiązane zadbać o to, aby publiczne finansowanie przeznaczone na działalność pozagospodarczą **nie mogło zostać wykorzystane do krzyżowego subsydiowania działań jednostki o charakterze gospodarczym**. Można to osiągnąć zwłaszcza poprzez ograniczenie finansowania publicznego do kosztów netto (w tym kosztów kapitału) z działalności niegospodarczej, ustalonych na podstawie **wyraźnego podziału kont**.

5. Brak potencjalnego wpływu na handel między państwami członkowskimi charakter czysto lokalny

(15) Wpływ na handel między państwami członkowskimi dla celów art. 107(1) TFUE musi zostać ustalony indywidualnie dla każdego przypadku poza przypadkami, których dotyczą rozporządzenia *de minimis*.

(16) Wsparcie przyznane na mocy rozporządzenia *de minimis* nie jest traktowane jako pomoc państwa, jeżeli wsparcie przyznane pojedynczemu przedsiębiorstwu nie przekracza 200 000 EUR w ciągu trzech lat, przy jednoczesnym przestrzeganiu pozostałych warunków rozporządzenia *de minimis*¹².

(17) Mogą wystąpić przypadki kiedy to środki wsparcia mają **czysto lokalny charakter** i w konsekwencji nie wywierają wpływu na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi. Ma to miejsce w przypadku, gdy beneficjent świadczy usługi na ograniczonym obszarze Państwa Członkowskiego i mało prawdopodobne jest, że będzie w stanie przyciągnąć klientów z innych Państw Członkowskich, co sprawia, że trudno jest przewidzieć, czy dany środek będzie miał więcej niż znikomy wpływ na warunki inwestycji transgranicznych lub zakładanie przedsiębiorstw.

6. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie właściciela/dewelопера

(18) Jeśli udowodniono, że Państwo, zapewniając niezbędne finansowanie na rozwój infrastruktury kolejowej, w porównywalnej sytuacji działało na takich samych zasadach i warunkach jak inwestor komercyjny, wówczas pomoc państwa nie ma miejsca. Powyższe można wykazać poprzez: (i) istotne wspólne inwestycje przedsiębiorców wykonywane zgodnie z zasadą *pari passu*, tzn. na takich samych zasadach i warunkach (przy tym samym ryzyku wzrostu i spadku) jak inwestycje organów władzy publicznej znajdujących się w podobnej sytuacji¹³; i/lub (ii) istnienie

¹² Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis*, Dz.U. L 352 z 24.12.2013 r., str. 1.

¹³ Aby uzyskać więcej informacji, patrz akapity 86 i 88 Obwieszczenia (NoA).

(ex ante) rozsądnego biznesplanu (najlepiej zatwierdzonego przez zewnętrznych ekspertów) wykazującego, że inwestycja zapewnia inwestorom odpowiednią stopę zwrotu -co stoi w zgodzie ze zwykłą rynkową stopą zwrotu przewidywaną przez przedsiębiorców komercyjnych dla porównywalnych projektów, biorąc pod uwagę poziom ryzyka oraz oczekiwania odnośnie przyszłości¹⁴. Należy jednak zauważyć, że istnienie kolejnych interwencji państwa dotyczących tego samego projektu infrastruktury portowej może uczynić niewłaściwym wniosek, że podobny środek finansowania zostałby również podjęty przez inwestora w warunkach gospodarki rynkowej¹⁵.

- (19) Finansowanie tego rodzaju infrastruktury wymaga znacznych nakładów inwestycyjnych, które w niektórych przypadkach zwracają się dopiero po bardzo długim czasie i dlatego nie są one zwykle realizowane ze względów wyłącznie ekonomicznych. W takich przypadkach państwa członkowskie musiałyby przedstawić przekonujące wyjaśnienie na temat tego, dlaczego spełnione są kryteria zastosowania MEOP.

7. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie operatora/koncesjonariusza¹⁶

7.1. *Wybór operatora/koncesjonariusza odbywa się w drodze przetargu lub poprzez opłaty które w przeciwnym razie są zgodne z zasadą prywatnego inwestora.*

- (20) Usługodawcy wykorzystujący infrastrukturę objętą pomocą do świadczenia usług na rzecz użytkowników końcowych uzyskują korzyść, jeżeli korzystanie z tej infrastruktury przynosi im korzyści ekonomiczne, których nie osiągnęliby na normalnych warunkach rynkowych. Ma to miejsce zazwyczaj w sytuacji, gdy za prawo do eksploatacji infrastruktury podmioty te płacą mniej niż płaciłyby za eksploatację porównywalnej infrastruktury na normalnych warunkach rynkowych.
- (21) Gdy koncesja na eksploatację infrastruktury kolejowej została przyznana operatorowi/*koncesjonariuszowi* w drodze konkurencyjnego, przejrzystego, niedyskryminującego oraz bezwarunkowego przetargu, który zgodny jest z zasadami TFUE w sprawie zamówień publicznych¹⁷, korzyść ekonomiczną po stronie operatora można wykluczyć, jako że można domniemywać, że opłata uiszczona za prawo do eksploatacji infrastruktury pozostaje w zgodzie z warunkami rynkowymi.
- (22) Jeżeli operator/*koncesjonariusz* nie został wybrany w drodze przetargu zgodnie z powyższymi warunkami, istnieje również możliwość ustalenia opłat uiszczanych przez operatora/*koncesjonariusza* na normalnych warunkach rynkowych poprzez (i) analizę porównawczą podobnych sytuacji¹⁸, lub (ii) na podstawie ogólnie przyjętej standardowej metodologii oceny¹⁹.

7.2. *Działanie infrastruktury kolejowej powierzone jako usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG) zgodnie z kryteriami Altmark*

- (23) Istnienie korzyści ekonomicznej na poziomie usługodawcy (*koncesjonariusza*)

¹⁴ Aby uzyskać więcej informacji, patrz w tym względzie: rozdział 4.2, w szczególności akapity 101 – 105 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

¹⁵ Patrz w tym względzie: akapit 81 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

¹⁶ W sektorze kolejowym operator jest powszechnie określany jako „zarządca infrastruktury”.

¹⁷ Jak opisano w akapitach 91-96 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

¹⁸ Patrz akapity 97-100 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

¹⁹ Patrz akapity 101-105 Obwieszczenia w sprawie pomocy państwowej („NoA”).

można wykluczyć, jeżeli: (i) projekt dotyczący infrastruktury jest niezbędny do wywiązania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (UOIG), a zobowiązania te muszą być jasno zdefiniowane; (ii) parametry, na podstawie których obliczana jest rekompensata, muszą zostać określone z wyprzedzeniem w obiektywny i przejrzysty sposób; (iii) nie zapłacono rekompensaty przekraczającej koszt netto zapewnienia usługi publicznej plus rozsądny zysk; oraz (iv) UOIG została przyznana na drodze procedury udzielania zamówień publicznych, zapewniającej świadczenie usługi przy najmniejszym koszcie realizacji, lub też rekompensata nie przekracza kosztów, jakie poniosłoby dobrze zarządzane przedsiębiorstwo²⁰.

7.3. Pomoc de minimis dotycząca usług wykonywanych w ogólnym interesie gospodarczym²¹

- (24) Publiczne finansowanie przyznane za świadczenie UOIG nieprzekraczające 500 000 EUR w ciągu trzech lat nie jest traktowane jako pomoc państwa, pod warunkiem, że spełnione zostały również inne warunki rozporządzenia *de minimis* dotyczącego UOIG.

8. Brak korzyści ekonomicznych na poziomie użytkownika

- (25) W odniesieniu do infrastruktury kolejowej w rozumieniu dyrektywy 2012/34/EU²² wykorzystywanej przez przedsiębiorstwa kolejowe²³, dostępnej dla wszystkich potencjalnych użytkowników w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny, kiedy za dostęp do takiej infrastruktury jest pobierana opłata w wysokości zgodnej z prawodawstwem wspólnotowym, Komisja zwykle uważa, że publiczne finansowanie infrastruktury nie stanowi pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych²⁴. Należy przypomnieć, że dyrektywa 2012/34/UE wymaga pewnego poziomu niezależności między przedsiębiorstwami kolejowymi, świadczącymi usługi transportu kolejowego dla pasażerów, a operatorem infrastruktury kolejowej²⁵.

III. PRZYPADKI, W KTÓRYCH NIE JEST KONIECZNE ZGŁOSZENIE POMOCY PAŃSTWA DO ZATWIERDZENIA, ALE MOGĄ MIEĆ ZASTOSOWANIE INNE WYMOGI

- (26) Pomoc państwa może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym i można ją przyznać bez obowiązku zgłoszenia w następujących przypadkach:

1. Obowiązek użyteczności publicznej (PSO): Rozporządzenie 1370/2007

- (27) Rozporządzenia 1370/2007 odnosi się głównie do świadczenia usług transportowych. Mogą wystąpić sytuacje (np. w przypadku metra sektorów transportu lokalnego), gdzie budowa i utrzymanie infrastruktury niezbędnej do

²⁰ Patrz Sprawa C-280/00 *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg* UE:C:2003:415 oraz Komunikat Komisji w sprawie stosowania reguł Unii Europejskiej w dziedzinie pomocy państwa w odniesieniu do rekompensaty za świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym, Dz.U. C 8 z 11.01.2012 r., str. 4.

²¹ Rozporządzenie Komisji Nr 360/2012 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 114 z 26.04.2012 r., str. 8.

²² Dyrektywa 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. ustanawiająca jednolity europejski obszar kolejowy (wersja przekształcona), Dz.U. L 343 z 14.12.2012 r., str. 32

²³ W rozumieniu komunikatu Komisji „Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych”. Dz.U. C 184 z 22.7.2008 r., str.13.

²⁴ Punkt 25 dokumentu "Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych".

²⁵ Wymogi te nie dotyczą spółek, "które świadczą wyłącznie usługi w zakresie transportu miejskiego, podmiejskiego lub regionalnego z wykorzystaniem samodzielnych sieci lokalnych i regionalnych do świadczenia usług transportowych na infrastrukturze kolejowej, lub sieci przeznaczonych wyłącznie do świadczenia miejskich i podmiejskich usług kolejowych" (patrz art. 2 dyrektywy).

świadczenia takich usług stanowi część zobowiązań transportu publicznego. Do kosztów związanych z takimi inwestycjami będą miały zastosowanie zasady rekompensaty określone w Rozporządzeniu 1370/2007²⁶.

- (28) Ogólnie rzecz biorąc, zamówienia na świadczenie usług publicznych muszą być udzielane w drodze otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury zamówień publicznych. Władze lokalne mogą jednak przyznać takie zamówienie bezpośrednio usługodawcy wewnętrznemu²⁷, pod warunkiem, że mają one pełną kontrolę nad takim usługodawcą, a wspomniany usługodawca nie działa poza terytorium, za które odpowiada lokalna władza.
- (29) Główne warunki rozporządzenia 1370/2007 w jasny sposób definiują zobowiązanie wynikające ze świadczenia usług publicznych, jasne zasady określające rekompensaty za świadczenie takich usług oraz zapobiegania zawyżonej kompensacji. Ten ostatni warunek oznacza, że podmiot świadczący usługi transportowe może otrzymać wyłącznie różnicę pomiędzy poniesionymi kosztami a przychodami z zobowiązania wynikającego ze świadczenia usług publicznych powiększoną o rozsądny zysk.
- (30) Jeśli warunki Rozporządzenia zostaną spełnione, uznaje się, że finansowanie zobowiązania wynikającego ze świadczenia usług publicznych jest zgodne z zasadami rynku wewnętrznego i może zostać wdrożone bez zgłaszania Komisji.

2. Rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych (GBER)²⁸

- (31) Pomoc może być zwolniona z obowiązku zgłoszenia, jeśli zostanie przyznana zgodnie z warunkami GBER. **Zastosowanie może mieć art. 56 GBER**, dopuszczający pomoc inwestycyjną dla infrastruktury lokalnej w wysokości do 10 mln EUR pomocy lub całkowitych kosztów nieprzekraczających 20 mln EUR. W szczególności, (i) infrastruktura musi być dostępna dla zainteresowanych użytkowników po cenie rynkowej i na zasadzie otwartości, transparentności i braku dyskryminacji, (ii) wszelkie koncesje na obsługę infrastruktury muszą być udzielane w ramach otwartej, transparentnej i pozbawionej dyskryminacji procedury, oraz (iii) na poziomie właściciela, finansowana może być jedynie różnica między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym wynikającym z inwestycji. Należy zauważyć, że również postanowienia Rozdziału 1 GBER wymagają zastosowania.

IV. PRZYPADKI, W KTÓRYCH ZGŁOSZENIE POMOCY PAŃSTWA DO ZATWIERDZENIA JEST KONIECZNE

- (32) Jeżeli środek stanowi pomoc państwa oraz nie spełnia warunków umożliwiających zwolnienie z obowiązku zgłaszania, wymagane jest powiadomienie Komisji w celu zatwierdzenia pomocy państwa. Komisja następnie oceni zgodność takiej pomocy w każdym przypadku oddzielnie z uwzględnieniem jego specyfiki zgodnie z art. 93 lub art. 107(3)(c) TFUE.
- (33) Zgodność pomocy na infrastrukturę, która odpowiada na potrzeby koordynacji transportu, jak np. platformy intermodalne, jest oceniana na podstawie art. 93 TFUE²⁹. Zgodnie z tą podstawą prawną, pomoc powinna spełniać przede wszystkim

²⁶ Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70, Dz.U. L 315 z 03.12.2007, str. 1.

²⁷ W Rozporządzeniu 1370/2007 usługodawca wewnętrzny jest powszechnie określany jako „usługodawca wewnętrzny”.

²⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, Dz. U. L 187, 26.6.2014, str. 1.

²⁹ Przykładowo patrz decyzje Komisji z dnia 19 września 2012 w sprawie SA.34985 - Austria – Program wspierania rozwoju połączeń kolejowych i terminali przesiadkowych 2013 – 2017, Dz.U. C 43 z 15.2.2013 r., str. 19 i z 1 sierpnia 2014 in case SA.38714 (2014/N) - Francja - Aides à l'investissement au projet d'autoroute ferroviaire atlantique, OJ C 369 z 17.10.2014 r.,

następujące warunki: (i) istnienie jasno zdefiniowanego celu związanego z interesem ogólnym; (ii) pomoc powinna być konieczna i proporcjonalna, a także mieć efekt zachęty; (iii) powszechny dostęp dla wszystkich użytkowników na wolnych od dyskryminacji zasadach; oraz (iv) wpływ na konkurencję i handel pomiędzy państwami członkowskimi ogranicza się do zakresu, który nie jest sprzeczny ze wspólnym interesem.

- (34) Art. 107(3)(c) TFEU stanowi podstawę świadczenia pomocy na ułatwienie rozwoju niektórych działalności jak również regionów gospodarczych, które są zgodne z rynkiem wewnętrznym. Zgodnie z praktyką Komisji, zgodnie z powyższym przepisem środek powinien, w szczególności, spełniać następujące warunki: (i) istnienie jasno sprecyzowanego celu związanego z interesem ogólnym; (ii) pomoc powinna być konieczna i proporcjonalna, a także mieć efekt zachęty; (iii) ograniczony wpływ na konkurencję i wymianę handlową z Państwami Członkowskim, jednak nie stojący w sprzeczności z ogólnym interesem gospodarczym; oraz (iv) zgodność z zasadą przejrzystości.
- (35) W przypadku, kiedy beneficjentem jest przedsiębiorstwo kolejowe, w rozumieniu dyrektywy 2012/34/UE, pomoc należy oceniać w pierwszej kolejności na podstawie wytycznych Wspólnoty dotyczących pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych³⁰.

Odniesienia:

- [Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej](#), Dz.U C 262 z 19.7.2016 r., str.1.
- [Rozporządzenie Komisji \(UE\) nr 651/2014](#) z dnia 17 czerwca 2014r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, Dz. U. L 187 z 26.6.2014 r., str. 1.
- [Rozporządzenie \(WE\) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370/2007](#) z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70, Dz.U. L 315 z 03.12.2007, str. 1.
- Komunikat Komisji (2008/C 184/07) „[Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych](#)”. Dz.U. C 184 z dnia 22.07.2008 r., str. 13.
- [Dyrektywa 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r., ustanawiającej jednolity europejski obszar kolejowy \(wersja przekształcona\)](#), Dz.U. L 343 z 14.12.2012 r., str. 32.
- [Rozporządzenie Komisji \(UE\) Nr 1407/2013](#) z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis, Dz.U. L 352 z 24.12.2013 r., str.1.

str. 1; z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie SA. 32632 - Belgia – *Terminal à conteneurs intermodal de Genk*, Dz.U. C 82 z 21.03.2012 r., str. 2; oraz z dnia 19 października 2011 r. w sprawie SA. 31825 - Belgia - *Containertransferium Beverdonk*, Dz.U. C 350 z 1.12.2011 r., str. 2

³⁰ Komunikat Komisji (2008/C 184/07) „*Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych*”, Dz.U.C 184 z 22.7.2008 r., str. 13.

Indykatywny wykaz decyzji Komisji wydanych w sprawie pomocy państwa w zakresie infrastruktury kolei, metra i transportu lokalnego:

- N 356/2002 – Zjednoczone Królestwo – Network Rail:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/137131/137131_453400_5_2.pdf
- N 478/2004 – Irlandia – Gwarancja państwa dla pożyczek kapitałowych Coras Iompair Eirann na inwestycje w infrastrukturę:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/180019/180019_577971_10_2.pdf
- N 390/2005 – Belgique – Construction d'installations de transbordement sur la ligne ferroviaire Lanaken – Maastricht:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/200378/200378_583327_18_2.pdf
- N 702/2009 – Republika Czeska – Pomoc na odbudowę kolei liniowej na górę Sněžka:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/234375/234375_1143684_32_1.pdf
- SA.31825 – Belgia – Containertransferium Beverdonk:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/241386/241386_1267958_116_2.pdf
- SA.32632 – Belgia – Terminal à conteneurs intermodal de Genk:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/239767/239767_1303823_116_2.pdf
- SA.34985 – Austria – Program wspierania rozwoju połączeń kolejowych i terminali przesiadkowych 2013:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245111/245111_1398705_116_2.pdf
- SA.35948 – Czechy – przedłużenie programu interoperacyjności w transporcie kolejowym:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/247158/247158_1468536_73_2.pdf
- SA.38714 (2014/N) – Francja – Aides à l'investissement au projet d'autoroute ferroviaire atlantique:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/252684/252684_1583429_106_2.pdf