

Projekt z 27 marca 2017 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ROZWOJU I FINANSÓW¹⁾

z dnia 2017 r.

**w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu
intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata
2014-2020**

Na podstawie art. 27 ust. 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016 r., poz. 217) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego, zwanej dalej „pomocą”, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, zwanego dalej „programem”.

2. Podmiotem udzielającym pomocy jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych, zwane dalej „CUPT”.

§ 2. 1. Ilekroć w rozporządzeniu mowa jest o:

- 1) intermodalnej jednostce ładunkowej – należy przez to rozumieć jednostkę ładunkową umożliwiającą przewóz towarów z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu na całej trasie przewozu bez konieczności przeładunku towarów do innej jednostki ładunkowej przy zmianie gałęzi transportu;
- 2) operatorze – należy przez to rozumieć przedsiębiorcę świadczącego usługi terminalowe w zakresie obsługi intermodalnych jednostek ładunkowych;
- 3) terminalu intermodalnym – należy przez to rozumieć obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych wraz z urządzeniami specjalistycznymi i infrastrukturą, które umożliwiają prowadzenie działalności polegającej na załadunku, wyładunku lub innych

¹⁾ Minister Rozwoju i Finansów kieruje działem administracji rządowej – rozwój regionalny, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 5 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 września 2016 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju i Finansów (Dz. U. poz. 1595).

czynnościach ładunkowych, a także czasowym składowaniu intermodalnych jednostek ładunkowych;

- 4) podmiocie udostępniającym tabor kolejowy – należy przez to rozumieć przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą polegającą na umożliwieniu korzystania z taboru kolejowego służącego wykonywaniu transportu intermodalnego mającego swój początek lub koniec na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub przebiegającym przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przedsiębiorcom wykonującym ten rodzaj transportu, z wyłączeniem możliwości samodzielnego wykonywania transportu intermodalnego przez podmiot udostępniający tabor;
- 5) transporcie intermodalnym – należy przez to rozumieć przewóz towarów odbywający się z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu, realizowany z wykorzystaniem jednej intermodalnej jednostki ładunkowej na całej trasie przewozu bez konieczności przeładunku towarów do innej jednostki ładunkowej przy zmianie gałęzi transportu;
- 6) usługach terminalowych – należy przez to rozumieć usługi polegające na załadunku, wyładunku lub innych czynnościach ładunkowych, a także czasowym składowaniu intermodalnych jednostek ładunkowych.

§ 3. 1. Pomoc może być udzielona przedsiębiorcy mającemu siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) na realizację projektu w zakresie transportu intermodalnego, zwanego dalej „projektem”, obejmującego:

- 1) budowę lub przebudowę infrastruktury terminali intermodalnych, w tym dedykowaną infrastrukturę drogową, bocznice lub linie kolejowe, które służą połączeniu terminali intermodalnych z siecią drogową lub siecią kolejową;
- 2) zakup lub modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych;
- 3) zakup lub modernizację oraz wdrożenie systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym;
- 4) zakup lub modernizację taboru kolejowego służącego wyłącznie do wykonywania transportu intermodalnego – w przypadku podmiotów innych niż podmiot udostępniający tabor kolejowy;
- 5) zakup nowego taboru kolejowego służącego wyłącznie do wykonywania transportu intermodalnego – w przypadku podmiotu udostępniającego tabor kolejowy.

2. Pomoc nie może być udzielana lub wypłacana przedsiębiorcy:

- 1) na którym ciąży obowiązek zwrotu pomocy, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznających pomoc publiczną za niezgodną z rynkiem wewnętrznym Unii Europejskiej;
- 2) znajdującemu się w trudnej sytuacji zdefiniowanej w 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) w okresie obowiązywania tego komunikatu.

§ 4. 1. Przedsiębiorca może otrzymać pomoc, jeżeli:

- 1) przedmiot realizacji projektu jest zgodny z § 3 ust. 1;
- 2) wydatki kwalifikowalne na realizację projektu ponoszone są w zakresie określonym w § 6 ust. 1 i 3;
- 3) wielkość pomocy nie przekracza wartości określonej na podstawie § 5 ust. 3;
- 4) zobowiąże się, że projekt zachowa trwałość operacji, zgodnie z art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320);
- 5) zobowiąże się, że przedmiot realizacji projektu objęty pomocą będzie wykorzystywany wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego;
- 6) zobowiąże się, że tabor kolejowy objęty pomocą będzie wykorzystywany wyłącznie w zakresie przewozu towarów mającego swój początek lub koniec na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub przebiegającym przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) projekty, o których mowa w z § 3 ust. 1 pkt 1-3 realizowane są lub będą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Przedsiębiorca świadczący usługi terminalowe może otrzymać pomoc jeżeli zapewni dostęp na przejrzystych, równych i niedyskryminujących warunkach do usług terminalowych, których dotyczył projekt, wszystkim podmiotom zainteresowanym korzystaniem z tych usług po opłacie ustalonej w taki sposób, aby efektywność finansowa projektu wyrażona

wskaźnikiem finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z kapitału krajowego (FFR/k) nie przekroczyła typowej stopy zwrotu z projektów w zakresie transportu intermodalnego.

3. Przedsiębiorca, który zamierza wybudować terminal intermodalny, którego operatorem będzie inny przedsiębiorca, może otrzymać pomoc pod warunkiem, że zobowiąże się, że operator będzie ponosił opłatę za korzystanie z tego terminala ustaloną w wysokości rynkowej i na przejrzystych, równych i niedyskryminujących zasadach.

4. W przypadku projektów, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 5 przedsiębiorca, może otrzymać pomoc pod warunkiem, że zobowiąże się udostępniać na przejrzystych, równych i niedyskryminujących warunkach tabor kolejowy, którego dotyczyło wsparcie, przedsiębiorcom wykonującym transport intermodalny po opłacie ustalonej w taki sposób, aby efektywność finansowa projektu wyrażona wskaźnikiem finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z kapitału krajowego (FFR/k) nie przekroczyła typowej stopy zwrotu z projektów w zakresie transportu intermodalnego.

§ 5. 1. Przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie pomocy składa do CUPT wnioski o udzielenie pomocy publicznej na realizację projektu, zwany dalej „wnioskiem”.

2. Wniosek powinien zawierać przynajmniej następujące informacje:

- 1) oznaczenie firmy przedsiębiorcy ubiegającego się o udzielenie pomocy;
- 2) wskazanie, czy przedsiębiorca wnioskujący o udzielenie pomocy stanowi małe i średnie przedsiębiorstwo w rozumieniu załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1);
- 3) nazwę oraz miejsce realizacji projektu;
- 4) opis planowanych rezultatów projektu;
- 5) planowaną datę rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu;
- 6) przedmiot realizacji projektu;
- 7) przewidywaną wartość projektu;
- 8) wielkość pomocy, o którą ubiega się przedsiębiorca;
- 9) określenie wydatków kwalifikowalnych;
- 10) określenie źródeł finansowania projektu.

3. Wielkość pomocy, o którą ubiega się przedsiębiorca, nie może być większa niż niezbędna do uczynienia projektu wystarczająco rentownym, aby przedsiębiorca był zainteresowany jego realizacją. W celu ustalenia maksymalnej dopuszczalnej wielkości

pomocy przyjmuje się, że rentowność projektu, określona poziomem finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z kapitału krajowego (FRR/k) wyliczonej dla projektu, nie może być wyższa niż typowa stopa zwrotu z projektów w zakresie transportu intermodalnego. Wielkość dotacji uwzględniana w wyliczeniu wskaźnika FRR/k obejmuje skumulowaną pomoc, o której mowa w § 8.

4. W przypadku przedsiębiorców niebędących małym i średnim przedsiębiorstwem w rozumieniu załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, do wniosku o udzielenie pomocy publicznej dołącza się kalkulację wnioskowanej wielkości pomocy potwierdzającej, że wielkość pomocy nie jest większa niż niezbędna do uczynienia projektu wystarczająco rentownym, aby przedsiębiorca był zainteresowany jego realizacją.

5. Jeżeli wniosek nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2-4, CUPT wzywa przedsiębiorcę do usunięcia braków z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

6. CUPT w terminie 21 dni roboczych od dnia otrzymania kompletnego wniosku, informuje przedsiębiorcę czy projekt, którego dotyczył wniosek, wstępnie, z zastrzeżeniem dalszej szczegółowej oceny projektu, kwalifikuje się do otrzymania pomocy.

7. Wybór projektu do otrzymania pomocy następuje na podstawie wniosku o dofinansowanie, o którym mowa w art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, w trybie konkursowym, o którym mowa w art. 38 ust. 1 pkt 1 tej ustawy.

8. Pomoc jest udzielana w formie bezzwrotnego dofinansowania, przeznaczonego na pokrycie wydatków kwalifikowalnych, o których mowa w § 6 ust. 1.

§ 6. 1. Do wydatków kwalifikowalnych zalicza się niezbędne do realizacji projektu wydatki lub koszty poniesione na:

- 1) prace związane z przygotowaniem projektu, w tym:
 - a) niezbędną dokumentację,
 - b) opłaty związane z koniecznością uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych na etapie przygotowania projektu;
- 2) zarządzanie projektem w tym:
 - a) nadzór nad robotami budowlanymi,

- b) wydatki związane z wdrażaniem projektu,
 - c) wydatki osobowe,
 - d) koszty ogólne, w szczególności koszty administracyjne ponoszone w czasie realizacji projektu,
 - e) zakup i instalację systemów informatycznych wspomagających zarządzanie i monitorowanie;
- 3) zakup nieruchomości niezabudowanych lub zabudowanych lub nabycie innego niż własność prawa do nieruchomości o wartości nie większej niż 10% łącznych wydatków kwalifikowalnych dla danego projektu;
- 4) budowę, przebudowę i montaż, w tym:
- a) budowę lub przebudowę placów składowych i przeładunkowych, parkingów służących wyłącznie do postoju pojazdów wykorzystywanych do wykonywania transportu intermodalnego, zaplecza technicznego do obsługi taboru, przejść podziemnych, kładek,
 - b) budowę lub przebudowę dróg wewnętrznych i wewnętrznego układu torowego wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym,
 - c) odtworzenie nawierzchni drogi poza pasem prowadzenia robót, uszkodzonej działaniami związanymi z realizacją projektu,
 - d) odtworzenie nawierzchni drogi kolejowej lub bocznic kolejowej poza pasem prowadzenia robót, uszkodzonej działaniami związanymi z realizacją projektu,
 - e) budowę lub przebudowę nabrzeży oraz urządzeń obcych w zakresie niezbędnym do realizacji projektu, w przypadku gdy konieczność taka wynika z projektu budowlanego,
 - f) budowę, przebudowę lub modernizację infrastruktury telekomunikacyjnej, wodno-kanalizacyjnej, energetycznej i kanalizacji deszczowej bezpośrednio związanej z realizacją projektu;
- 5) budowę lub przebudowę infrastruktury służącej połączeniu terminali intermodalnych z siecią kolejową lub siecią drogową, w tym:
- a) bocznic kolejowych lub linii kolejowych,
 - b) dróg dojazdowych;
- 6) urządzenia, w tym:
- a) środki trwałe zainstalowane na stałe w ramach realizacji projektu, takie jak urządzenia dźwigowe oraz przeładunkowe,

- b) ruchome środki trwale niezbędne do poprawnego funkcjonowania infrastruktury powstałej w wyniku realizacji projektu,
 - c) sprzęt będący środkiem trwałym zakupiony lub wytworzony na czas realizacji projektu,
 - d) wartości niematerialne i prawne,
 - e) zakup materiałów niestanowiących środków trwałych wykorzystywanych przez czas realizacji projektu,
 - f) zakup intermodalnych jednostek ładunkowych z wyjątkiem kontenerów;
- 7) zakup taboru kolejowego, w tym lokomotyw manewrowych i trakcyjnych oraz wagonów, służących wyłącznie wykonywaniu transportu intermodalnego, z zastrzeżeniem, że w przypadku podmiotu udostępniającego tabor kolejowy, tylko jeżeli nabywany tabor jest nowy;
- 8) działania informacyjne i komunikacyjne;
- 9) podatek od towarów i usług, o ile przedsiębiorcy, któremu udzielono pomocy nie przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego lub ubiegania się o zwrot podatku od towarów i usług;
- 10) niezbędne opłaty związane z realizacją projektów, w tym opłaty administracyjne, jeżeli stanowią one wydatki kwalifikowalne w ramach programu;
- 11) wydatki związane z zastosowaniem technik finansowania niepowodujących natychmiastowego przeniesienia prawa własności.

2. Do wydatków kwalifikowalnych nie zalicza się wydatków lub kosztów poniesionych na:

- 1) przygotowanie wniosku o udzielenie pomocy publicznej na realizację projektu w zakresie transportu intermodalnego;
- 2) przygotowanie wniosku o dofinansowanie;
- 3) budowę, przebudowę lub modernizację obiektów służb ochrony, agencji celnych oraz socjalnych, takich jak pomieszczenia sypialne oraz stołówki.

3. Za kwalifikowalne mogą zostać uznane wydatki poniesione przez przedsiębiorcę w okresie od dnia otrzymania informacji, o której mowa w § 5 ust. 6 do dnia 31 grudnia 2023 r.

§ 7. Maksymalna intensywność pomocy wynosi nie więcej niż 50% wydatków kwalifikowalnych, o których mowa w § 6 ust. 1.

§ 8. 1. Pomoc udzielana w odniesieniu do tych samych wydatków kwalifikowalnych podlega sumowaniu z każdą inną pomocą, w tym pomocą *de minimis*, udzieloną przedsiębiorcy, któremu przyznano pomoc na podstawie niniejszego rozporządzenia, niezależnie od jej formy i źródła.

2. Skumulowana pomoc, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć maksymalnej intensywności pomocy, o której mowa w § 7.

3. Przedsiębiorca informuje CUPT o każdej innej pomocy otrzymanej na realizację tego samego projektu.

4. CUPT informuje przedsiębiorcę, który otrzymał pomoc na podstawie niniejszego rozporządzenia, o numerze referencyjnym programu pomocowego na podstawie którego pomoc ta jest udzielana.

§ 9. Pomoc może być udzielana w okresie obowiązywania decyzji Komisji Europejskiej, o której mowa odpowiednio w art. 4 ust. 2 lub 3 albo art. 9 ust. 2-4 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (tekst jednolity) (Dz. Urz. UE C 248 z 07.06.2016, str. 1), nie dłużej jednak niż do dnia 31 grudnia 2023 r.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**MINISTER
ROZWOJU I FINANSÓW**

Uzasadnienie

Projektowane rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego, określonego w art. 27 ust. 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (Dz. U. z 2016 r. poz. 217) zgodnie z którym właściwy minister, w drodze rozporządzenia, określi szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy w zakresie transportu intermodalnego, a także podmioty udzielające tej pomocy.

Wsparcie przyznane na podstawie projektowanego rozporządzenia stanowi pomoc publiczną, która po jej uprzedniej notyfikacji Komisji Europejskiej na podstawie art. 93, oraz w zakresie portów morskich, na podstawie 107 ust 3c Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 248 z 07.06.2016, str. 1), może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

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 UE. Rozwój transportu intermodalnego w Polsce napotyka na szereg barier związanych m.in. z nieodpowiednią liczbą terminali i centrów logistycznych oraz kompleksowego systemu informacyjnego w łańcuchach transportu intermodalnego. Problem stanowi także brak dostatecznej ilości specjalistycznego wyposażenia terminali 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 danymi Urzędu Transportu Kolejowego¹ w 2013 r. średni wiek lokomotyw będących w posiadaniu przewoźników realizujących przewozy intermodalne wyniósł 34,6 roku, w 2014 r. 35,6 roku, a na koniec III kwartału 2015 r. 36,1 roku. W analogicznym okresie średni wiek

¹ Dane UTK „Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce”, luty 2016 r.

wagonów platform kształtował się na poziomie 30 lat. Analizując dane dotyczące taboru pozostającego w dyspozycji przewoźników, w latach 2013-2014 oraz stan na koniec III kwartału 2015 r. zanotowano spadek liczby lokomotyw oraz wagonów platform. W 2013 r. przewoźnicy posiadali 3 106 szt. lokomotyw, w 2014 r. 3 089 szt., a na koniec III kwartału 2015 r. ich poziom wyniósł 3 078 szt. Liczba użytkowanych przez przewoźników platform spadła z 11 173 szt. w 2013 r. do poziomu 10 913 szt. w 2014 r. a na koniec III kwartału 2015 r. ich stan wyniósł 10 709 szt. Proces wymiany taboru kolejowego w Polsce przebiega powoli, co w konsekwencji nie wpływa pozytywnie na poszerzenie oferty przewozowej.

Podstawowym celem przyjęcia rozporządzenia jest poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego i szersze wykorzystanie tej gałęzi transportu w ogólnych przewozach ładunków. W ramach interwencji skierowanej na rzecz rozwoju transportu intermodalnego przewidziane jest dofinansowanie dla projektów dotyczących modernizacji i rozbudowy istniejących terminali oraz infrastruktury dostępowej, a także zwiększenia liczby terminali intermodalnych, w tym położonych w centrach logistycznych i portach morskich oraz zakup urządzeń niezbędnych do obsługi tych terminali. Wdrażane będą systemy telematyczne i satelitarne, dostarczające użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnym miejscu przewożonego ładunku, a przez to optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczynią się do skrócenia czasu dostawy oraz ograniczenia zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków. Z uwagi na znaczne wyeksploatowanie taboru wykorzystywanego w transporcie intermodalnym, wsparciem objęte zostaną także projekty dotyczące zakupu i modernizacji taboru kolejowego, w tym lokomotyw trakcyjnych i wagonów dostosowanych do przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych, naczepach lub przewozu ciężarówek w całości. Projektując przepisy rozporządzenia kierowano się doświadczeniem płynącym z procesu notyfikacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 września 2009 r. w *sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013* (Dz. U. Nr 150, poz. 1212), gdzie kwalifikowany zakres projektu mógł obejmować m.in. zakup lokomotyw manewrowych. W ramach niniejszego projektu rozporządzenia zakres kwalifikowany inwestycji jednoznacznie wiąże się z transportem intermodalnym oraz mechanizmem potwierdzenia, że udzielana pomoc nie przyniesie nadmiernych korzyści bezpośrednim i pośrednim beneficjentom pomocy. Okres trwałości projektów, w ramach których projektowana pomoc będzie udzielania, zgodnie z art. 71 *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)*

nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320; dalej „rozporządzenie” 1303/2013) określa się zgodnie z przepisami o pomocy publicznej.

Wskazanie zamkniętego katalogu typów działań ma na celu precyzyjne określenie zakresu rzeczowego potencjalnych projektów ubiegających się o dofinansowanie. Określony w rozporządzeniu zakres przedmiotowy stanowi realizację postanowień strategicznych dokumentów związanych z wdrażaniem środków UE w perspektywie 2014-2020 w sektorze transportu, tj. POIiŚ, zatwierdzonego przez decyzją Komisji Europejskiej z 16 grudnia 2014 r., oraz Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych POIiŚ 2014-2020.

W rozporządzeniu zdefiniowano podstawowe pojęcia związane z omawianym segmentem przewozów towarowych, tj. intermodalna jednostka ładunkowa, operator, terminal intermodalny, podmiot udostępniający tabor kolejowy, transport intermodalny oraz usługi terminalowe. Konstrukcja poszczególnych pojęć jest zgodna z ich rozumieniem przyjętym w nauce technologii transportu, z tym że na potrzeby niniejszego rozporządzenia przez terminal intermodalny rozumie się obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych wraz z urządzeniami specjalistycznymi i infrastrukturą.

Projektowana regulacja określa podmioty uprawnione do wnioskowania o wsparcie finansowe na podstawie rozporządzenia. Zakres podmiotowy projektowanej regulacji został określony w sposób pozytywny, poprzez wskazanie jacy przedsiębiorcy mogą otrzymać wsparcie, a także w sposób negatywny poprzez określenie wyłączeń podmiotowych z zakresu stosowania projektowanego rozporządzenia. Beneficjentami pomocy mogą być przedsiębiorcy z państw członkowskich Unii Europejskiej, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, w tym operatorzy terminali intermodalnych oraz zarządcy infrastruktury kolejowej zapewniający bezpośredni dostęp do terminali intermodalnych oraz podmioty udostępniające tabor. 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 POIiŚ na lata 2014-2020, na wyraźną sugestię KE wskazano spółki taborowe jako jeden z typów podmiotów mogących ubiegać się o dofinansowanie ze środków UE. Celem spółek taborowych jest pozyskiwanie taboru kolejowego, a następnie udostępnianie go, zainteresowanym przewoźnikom do realizowania przewozów kolejowych. Przewoźnik odpowiada za bieżące utrzymanie taboru w okresie wynajmu. Po zakończeniu umowy, zwraca tabor do spółki taborowej, która odpowiedzialna będzie również za remont/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 POIiŚ 2014-2020, mogłaby pozyskiwać dotację UE na zakup taboru analogicznie, jak obecnie pozyskują ją przewoźnicy kolejowi. Z uwagi na specyfikę projektów współfinansowanych ze środków UE, wszystkie podmioty wnioskujące o pomoc zobowiązane są do prowadzenia odrębnej rachunkowości dla projektów dofinansowanych z UE, co wynika bezpośrednio z art. 125 ust. 4 pkt b) *rozporządzenia Rady nr 1301/2013*. W związku z powyższym 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 dofinansowanie dla sektora transportu. Spełnienie powyższego wymogu będzie weryfikowane podczas kontroli projektu prowadzonej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT).

Z zakresu stosowania projektowanego rozporządzenia wyłączeni zostali przedsiębiorcy znajdujący się w trudnej sytuacji oraz podmioty, na których ciąży obowiązek zwrotu pomocy publicznej wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji Europejskiej uznającej taką pomoc za niezgodną z rynkiem wewnętrznym UE. Zgodnie z treścią projektu, pomoc nie może być również udzielana lub wypłacana przedsiębiorcy znajdującemu się w trudnej sytuacji zdefiniowanej w 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). W projekcie przyjęto definicję sformułowaną w cytowanym 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 2021-2023, tj. po wygaśnięciu

cytowanego Komunikatu.

Nabór projektów do uzyskania dofinansowania, odbywać się będzie dwuetapowo. Pierwszy etap obejmować będzie tzw. wstępną kwalifikację projektów, polegającą na składaniu przez potencjalnych beneficjentów (przed zatwierdzeniem przez KE programu pomocowego) wniosków o udzielenie pomocy. W drodze wymiany korespondencji z KE, strona polska uzyskała zgodę na zastosowanie takiego rozwiązania. Wstępna kwalifikacja projektów polega na przeprowadzeniu naboru wniosków o udzielenie pomocy publicznej na inwestycje w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ 2014-2020 oraz na dokonaniu ich wstępnej oceny przez CUPT pod kątem kwalifikowania się projektu do otrzymania pomocy. Celem wstępnej kwalifikacji jest umożliwienie potencjalnym beneficjentom jak najwcześniejszego rozpoczęcia prac nad realizacją projektów z zakresu transportu intermodalnego. Wniosek ma również na celu wstępne potwierdzenie spełnienia jednej z zasad zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym UE, tzw. efektu zachęty. Pozytywne rozpatrzenie ww. wniosku nie jest równoznaczne z udzieleniem wnioskodawcy pomocy publicznej objętej wnioskiem. Ostateczny wybór projektów do dofinansowania nastąpi na etapie procedury konkursowej, zgodnie z § 5 ust. 7 projektowanego rozporządzenia.

Zgodnie z treścią art. 52 ust. 1 ustawy *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020*, warunkiem udzielenia pomocy jest zawarcie pomiędzy przedsiębiorcą a CUPT umowy o dofinansowanie projektu. Oznacza to, że zawarcie umowy jest niezbędne do udzielania pomocy, a pomoc nie może zostać udzielona przed jej zawarciem.

W projekcie rozporządzenia uregulowano kwestie związane z I etapem naboru projektów odnoszących się do składania do podmiotu udzielającego pomocy (CUPT) wniosku o udzielenie pomocy na realizację projektu w zakresie transportu intermodalnego, treści oraz trybu rozpatrywania tego wniosku, kalkulacji dopuszczalnej wielkości pomocy, trybu wyboru projektów do dofinansowania, jak również formy pomocy.

Każdy projekt ubiegający się o dofinansowanie unijne w ramach działania dotyczącego transportu intermodalnego, bez względu na jego wielkość, jest zobowiązany do przedstawienia analizy finansowej projektu, w tym analizy rentowności finansowej projektu (wskaźniki FRR/c, FNPV/c oraz FRR/k i FNPV/k). Wśród kryteriów merytorycznych II stopnia oceny projektów, które spełnić musi sam projekt oraz analizy go dotyczące wykonywane na użytek aplikacji o środki unijne, jest kryterium odnoszące się do

poprawności analizy finansowej i ekonomicznej. Co do zasady nie istnieje więc możliwość, aby beneficjent, który przedstawi analizę finansową o błędnych założeniach i/lub kalkulacji, otrzymał dofinansowanie unijne.

W procesie wstępnej kwalifikacji projektów, ze względów praktycznych, zdecydowano się objąć kontrolą poprawności kalkulacji wielkości pomocy tylko przedsiębiorstwa duże, ponieważ – jak wynika z doświadczeń z poprzedniego okresu programowania 2007-2013 – tylko w ich przypadku pojawia się prawdopodobieństwo osiągnięcia rentowności finansowej wyższej niż limit rentowności planowany do ustalenia w ramach działania dotyczącego transportu intermodalnego i tym samym korekty wielkości dotacji, tak aby nie była ona nadmierna. Jest to rozwiązanie analogiczne do przyjętego w sekcji 3.6 komunikatu Komisji – Wytyczne w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. C 209 z 23.7.2013, str. 1). W przypadku przedsiębiorstw małych i średnich prawdopodobieństwo osiągnięcia wysokiej rentowności jest natomiast niewielkie i nie zakłada się, że korekta wielkości dotacji będzie potrzebna.

Zgodnie z zatwierdzonymi Kryteriami Wyboru Projektów POIiŚ 2014-2020, wszystkie projekty uczestniczące w procedurze konkursowej będą zweryfikowane pod kątem poprawności sporządzenia analizy finansowej i ekonomicznej projektu, bez podziału ze względu na wielkość przedsiębiorstwa/ beneficjenta projektu. W rozporządzeniu szczegółowo określone zostały kategorie wydatków kwalifikowanych i niekwalifikowanych. Na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014 – 2020* (Dz. U. z 2016 r., poz. 217) określone zostały przez ministra właściwego do spraw rozwoju zasady kwalifikowalności wydatków. Przepisy projektowanego rozporządzenia stanowią ich uszczegółowienie, uwzględniając specyfikę transportu intermodalnego.

Przepisy projektowanego rozporządzenia dopuszczają uznanie za kwalifikowane wydatki związane z budową lub przebudową tak zwanych urządzeń obcych pod warunkiem, że jest niezbędna do realizacji projektu i konieczność tego typu inwestycji wynika z projektu budowlanego, tj. poprzez analogię do art. 33 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2015 r., poz. 460, z późn zm.)², jeżeli budowa lub przebudowa powoduje naruszenie ww. urządzeń, albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu,

² Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r., poz. 870, 774, 1336, 1830, 1890 i 2281.

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, teletechniczne.

Analogicznie jak w przypadku wydatków kwalifikowalnych, ujęte zostały wydatki niekwalifikowane, co wynika z przyjętego systemu wdrażania funduszy UE. Zgodnie z nim na przykład koszty związane z przygotowaniem wniosku o dofinansowanie nie mogą stanowić wydatków kwalifikowanych. Ponadto biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia we wdrażaniu projektów, z tego katalogu wyłączone zostały koszty, które nie są bezpośrednio związane z wykonywaniem transportu intermodalnego, jak np. budowa, przebudowa obiektów służb ochrony, agencji celnych oraz socjalnych.

Ponadto ograniczenie w projektowanym rozporządzeniu możliwej stopy dofinansowania do zakupu gruntów do wartości 10% wydatków kwalifikowanych wynika z doświadczeń płynących z wdrażania projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ 2007-2013 oraz ma na celu uczynienie zadość obowiązkom kraju członkowskiego UE, wynikającym z treści *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013*, które to nakłada na Państwo Członkowskie, udzielające pomoc publiczną, obowiązek zniwelowania za pomocą odpowiednich przepisów prawa (w tym przypadku programu pomocowego) ryzyka wykorzystania środków przekazywanych w ramach udzielanej pomocy do osiągnięcia nienależnych korzyści przez podmioty pomoc otrzymujące.

W rozporządzeniu określono okres kwalifikowalności wydatków, którego początek jest ustalany dla każdego projektu indywidualnie i rozpoczyna się w momencie otrzymania, przez podmiot ubiegający się o wsparcie na realizację inwestycji w zakresie transportu intermodalnego od CUPT informacji o tym, że projekt wstępnie kwalifikuje się do otrzymania pomocy. Koniec tego okresu przypada na 31 grudnia 2023 r. i jest zgodny z okresem programowania środków perspektywy UE 2014-2020.

Maksymalna intensywność pomocy publicznej, jaką może otrzymać przedsiębiorca na realizację projektu w zakresie transportu intermodalnego na podstawie projektowanego rozporządzenia nie może przekroczyć 50% wydatków kwalifikowalnych. Jednocześnie pomoc nie może być większa niż niezbędna do uczynienia projektu wystarczająco rentownym, aby przedsiębiorca był zainteresowany jego realizacją. W przypadku dużych przedsiębiorstw spełnienie tego warunku musi zostać potwierdzone poprzez przedstawienie

odpowiedniej kalkulacji wielkości pomocy na etapie wstępnej kwalifikacji projektów. Na etapie oceny projektów w ramach procedury konkursowej, kalkulacja pomocy zostanie zweryfikowana dla każdego projektu uczestniczącego w konkursie, na podstawie przedstawianej analizy finansowej projektu.

W przypadku projektów unijnych istnieją trzy standardowo wyliczane wskaźniki analizy finansowej, które mogą posłużyć jako podstawa korekty wielkości dotacji z tytułu dochodowości projektu:

- luka w finansowaniu (R),
- efektywność finansowa projektu (FRR/c, FNPV/c),
- efektywność finansowa kapitału krajowego (FRR/k, FNPV/k).

Nadmierna pomoc w przypadku przedsiębiorcy oznaczałaby, że dofinansowany projekt będzie dla przedsiębiorcy bardzo rentowny. Przyjęto więc, że wielkość dotacji powinna zostać ustalona tak, aby rentowność finansowa przedsięwzięcia była związana ze średnią rentownością w branży. Spośród ww. wskaźników tylko jeden (FRR/k, FNPV/k) zawiera wśród pozycji finansowych nim objętych 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.

We wzorze wskaźnika znajduje się zarówno wartość dotacji unijnej, jak i przychody. Oznacza to, że przedsiębiorca otrzymujący pomoc udzieloną w ramach niniejszego rozporządzenia, celem uniknięcia konieczności zwrotu części dotacji w chwili uzyskania zbyt dużej rentowności projektu (określonej limitem), powinien ograniczyć przychody z projektu, czyli obniżyć proponowane użytkownikom stawki taryfowe. Mechanizm monitorowania rentowności projektu do wartości ograniczonej limitem ma zmniejszyć ryzyko uzyskania nadmiernej korzyści dla przedsiębiorcy w wyniku jego realizacji przy równoczesnym zapewnieniu osiągnięcia jego opłacalności. W przypadku projektów intermodalnych istotnym elementem programu pomocowego jest zwiększenie dostępności transportu intermodalnego poprzez 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.

Limit FRR/k jest ustalany przez CUPT na poziomie typowej stopy zwrotu z projektów w zakresie transportu intermodalnego.

Pomoc udzielana w odniesieniu do tych samych wydatków kwalifikowalnych podlega sumowaniu z każdą inną pomocą, w tym pomocą *de minimis* udzieloną przedsiębiorcy, któremu przyznano pomoc na podstawie projektowanego rozporządzenia, niezależnie od jej formy i źródła. Na beneficjentów pomocy nałożono obowiązek informowania CUPT o każdej innej pomocy otrzymanej na realizację tego samego projektu. Podmiot udzielający pomocy zobowiązano zaś do informowania przedsiębiorców, którzy otrzymają pomoc na podstawie projektowanego rozporządzenia, o numerze referencyjnym programu pomocowego, na podstawie którego pomoc ta jest udzielana.

Na podstawie projektowanego rozporządzenia pomoc będzie mogła być udzielana w okresie obowiązywania decyzji Komisji Europejskiej o której mowa w art. 4 ust. 2 lub 3 albo też art. 9 ust. 2,3 lub 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 31 grudnia 2023 r. Zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, 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 rozporządzenia Rady UE nr 2015/1589. Oznacza to, że w przypadku pomocy podlegającej zgłoszeniu Komisji Europejskiej, Państwo Członkowskie nie może wprowadzać w życie projektowanych środków dopóki Komisja Europejska nie wyda decyzji zezwalającej na daną pomoc lub do czasu uznania takiej decyzji Komisji Europejskiej za podjętą. Ponadto, zgodnie z art. 22 rozporządzenia Rady UE nr 2015/1589, Komisja Europejska może stwierdzić, że istniejący program pomocowy nie jest lub przestał być zgodny z rynkiem wewnętrznym. W takiej sytuacji Komisja Europejska wydaje skierowane do zainteresowanego państwa członkowskiego zalecenie zawierające propozycję właściwych środków. Zalecenie to może zawierać m.in. propozycję wycofania programu pomocowego. W przeszłości tego typu zalecenia dotyczyły już polskich środków pomocowych. Nie można zatem wykluczyć, że decyzja zatwierdzająca program pomocowy wprowadzany projektowanym rozporządzeniem będzie obowiązywać na krótszy, niż pierwotnie wskazany w odpowiedniej decyzji Komisji Europejskiej okres. Projektowany przepis służy zapewnieniu skuteczności powyższym regulacjom prawa UE.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Zgodnie z art. 4 ust. 2 *ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2016 r., poz. 296.) 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 projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ na lata 2014-2020. Wprowadzeniu takiego rozwiązania nie stoją na przeszkodzie zasady demokratycznego państwa prawnego. Należy przy tym zaznaczyć, że wcześniejsze wejście w życie rozporządzenia jest korzystne dla odbiorców pomocy udzielanej na jego podstawie, ponieważ pozwoli na wcześniejsze uruchomienie środków na wsparcie realizowanych przez nich działań.

Projekt zostanie zaopiniowany pod kątem zgodności 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. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), dlatego nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Rozporządzenie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie *ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej* (Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404, z późn. zm.)³.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.)⁴, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

³ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 191, poz. 1411, z 2008 r. Nr 93, poz. 585, z 2010 r. Nr 18, poz. 99, z 2011 r. Nr 233, poz. 1381 oraz z 2016 r. poz. 1830.

⁴ Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 42, poz. 337, z 2011 r. Nr 106, poz. 622 i Nr 161, poz. 966 oraz z 2015 r., poz. 1893.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Pan Witold Słowik, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Stefan Jarecki, Tel. 273-85-66, e-mail: stefan.jarecki@mr.gov.pl Roman Gąszczyk, Tel. 273-77-46, e-mail: roman.gaszczyk@mr.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>06-129-2016</p> <p>Źródło:</p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	--

Kod pola został zmieniony

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność realizacji upoważnienia ustawowego określonego w art. 27 ust. 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (Dz. U. z 2016 r., poz. 217), zgodnie z którym właściwy minister, w drodze rozporządzenia, określi szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy publicznej w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POIiŚ). Wysokość alokacji przeznaczonej w ramach POIiŚ na projekty z zakresu transportu intermodalnego wynosi ok. 1 mld zł, przy czym wsparcie to będzie stanowić pomoc publiczną.

Projektowane rozporządzenie stanowi kontynuację udzielania wsparcia dla sektora transportu intermodalnego na zasadach zbliżonych do określonych w programie pomocowym dla perspektywy 2007-2013 – rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 7 września 2009 r. w sprawie pomocy na projekty w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (Dz. U. Nr 150, poz. 1212). Program ten został uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie decyzji Komisji Europejskiej z 13 lipca 2009 r. w sprawie pomocy państwa nr N 546/2008 - Polska - Pomoc inwestycyjna na rozwój transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ze względu na konieczność zapewnienia podstawy prawnej dla udzielania pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ na lata 2014-2020 zasadnym jest przyjęcie projektowanego rozporządzenia. Stanowić ono będzie program pomocowy dla tego typu przedsięwzięć. Podstawowym celem przyjęcia rozporządzenia jest poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego celem szerszego wykorzystania tej formy transportu w ogólnych przewozach ładunków.

W ramach interwencji skierowanej na rzecz rozwoju transportu intermodalnego przewidziane jest dofinansowanie dla projektów dotyczących modernizacji i rozbudowy istniejących terminali oraz infrastruktury dostępowej, a także zwiększenia ich liczby, w tym terminali intermodalnych położonych w centrach logistycznych i portach morskich. Wdrażane będą systemy telematyczne i satelitarne, dostarczające użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnym miejscu przewożonego ładunku, a przez to optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczynią się do skrócenia czasu dostawy oraz ograniczenia zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków. Wsparciem objęte zostaną także projekty dotyczące zakupu i modernizacji taboru kolejowego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wymóg zapewnienia zgodności udzielania pomocy publicznej przez poszczególne państwa członkowskie ze znajdującym zastosowanie prawem unijnym jest jednolity dla wszystkich krajów członkowskich. Z podobnych form wsparcia mających na celu promowanie przewozów intermodalnych korzystały inne kraje członkowskie UE między innymi Belgia oraz Holandia.

W przypadku Belgii notyfikowana do KE w 2009 r. (decyzja KE nr SA.26942) i rozszerzona w 2014 r. (decyzja KE nr

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Projektowane rozporządzenie nie wprowadza żadnych dodatkowych obciążeń regulacyjnych.</p> <p>Projektowane rozporządzenie jest kontynuacją programu pomocowego obowiązującego w perspektywie finansowej 2007-2013, w związku z powyższym zadania CUPT nie ulegną zmianę.</p>		
9. Wpływ na rynek pracy		
Przyjęcie rozporządzenia wpłynie pozytywnie na rynek pracy. W wyniku wsparcia inwestycji z zakresu transportu intermodalnego stworzone zostaną warunki umożliwiające tworzenie nowych miejsc pracy, w szczególności u przedsiębiorców, którzy otrzymają pomoc.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: transport	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Udzielanie pomocy na inwestycje z zakresu transportu intermodalnego przyczyni się do wzrostu multimodalności w transporcie, polegającej na przewozie towarów z wykorzystaniem różnych gałęzi transportu, a w konsekwencji do przesunięcia potoków ładunków na przyjazne dla środowiska naturalnego środki transportu. Ponadto udzielanie pomocy w ramach projektowanego rozporządzenia będzie miało pozytywny wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny całego kraju.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia pozwoli na rozwiązanie zidentyfikowanego problemu i udzielanie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIiŚ.		

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Efekty projektu rozporządzenia zostaną zbadane przy pomocy ewaluacji *ex-post* w ramach POIiŚ. Zastosowanie będą miały mierniki w postaci osiągniętych wskaźników monitoringowych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Nie dotyczy