



ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2026/562

z dnia 16 marca 2026 r.

**uznające niektóre kategorie pomocy w sektorach transportu kolejowego, transportu wodnego
śródlądowego i transportu multimodalnego za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu
art. 93, 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 4,

uwzględniając rozporządzenie Rady (UE) 2022/2586 z dnia 19 grudnia 2022 r. w sprawie stosowania art. 93, 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii pomocy państwa w sektorze transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i transportu multimodalnego ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 1,

po opublikowaniu projektu niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) 2022/2586,

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Pomocy Państwa,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Finansowanie publiczne spełniające kryteria art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”) stanowi pomoc państwa i wymaga zgłoszenia do Komisji na podstawie art. 108 ust. 3 Traktatu. Jednakże zgodnie z art. 109 Traktatu Rada może określić kategorie pomocy, które są wyłączone z obowiązku zgłoszenia. Zgodnie z art. 108 ust. 4 Traktatu Komisja może przyjąć rozporządzenia dotyczące takich kategorii pomocy państwa.
- (2) Rozporządzenie (UE) 2022/2586 upoważnia Komisję do uznania, że pomoc na rzecz koordynacji transportu, o której mowa w art. 93 Traktatu, może, w określonych warunkach, być wyłączona z obowiązku zgłoszenia.
- (3) Pomoc na rzecz transportu lądowego uznaje się za zgodną z Traktatem, jeżeli odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub jeżeli stanowi „zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”, zgodnie z art. 93 Traktatu.
- (4) Aby osiągnąć cel Unii w zakresie neutralności klimatycznej określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 ⁽²⁾, potrzebna jest fundamentalna ekologiczna i cyfrowa transformacja transportu w Unii. W ramach kompleksowej strategii Komisji na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r. ⁽³⁾ Unia wezwała państwa członkowskie do podjęcia działań, które sprawią, że wszystkie rodzaje transportu staną się bardziej zrównoważone, i które będą promować przejście na bardziej zrównoważone rodzaje transportu.
- (5) W art. 11 Traktatu podkreśla się zaangażowanie Unii na rzecz ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju, kładąc nacisk na branie pod uwagę wymogów ochrony środowiska przy ustalaniu i realizacji polityk i działań Unii.

⁽¹⁾ Dz.U. L 338 z 30.12.2022, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽³⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości (COM(2020) 789 final).

- (6) W oparciu o doświadczenie Komisji w stosowaniu art. 93 Traktatu niektóre kategorie pomocy państwa, które zaspokajają potrzeby w zakresie koordynacji transportu, są uznawane za niepowodujące znaczących zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi, o ile spełniają pewne jasne kryteria zgodności z rynkiem wewnętrznym określone na podstawie rozległej praktyki decyzyjnej.
- (7) Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do operacyjnych i inwestycyjnych środków pomocy państwa przyznawanych w sektorach zrównoważonego transportu lądowego.
- (8) Pomoc, która spełnia wszystkie warunki – zarówno ogólne, jak i szczegółowe – ustanowione w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do odpowiednich kategorii pomocy, powinna być wyłączona z obowiązku zgłoszenia ustanowionego w art. 108 ust. 3 Traktatu.
- (9) Pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, nieobjęta niniejszym rozporządzeniem, nadal podlega obowiązkowi zgłoszenia ustanowionemu w art. 108 ust. 3 Traktatu. Niniejsze rozporządzenie nie ogranicza możliwości zgłaszania przez państwa członkowskie pomocy, której cele odpowiadają celom określonym w niniejszym rozporządzeniu.
- (10) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie wyłącznie do pomocy, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu. Pomoc na wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej w sektorach transportu lądowego powinna natomiast nadal podlegać rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽⁴⁾ lub, jeżeli nie spełnia warunków określonych w tym rozporządzeniu, powinna być zgłaszana Komisji. Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe, którym powierzono wykonanie umowy o świadczenie usług publicznych, powinny mieć możliwość korzystania z pomocy przyznanej na podstawie niniejszego rozporządzenia, w szczególności pod warunkiem przestrzegania art. 8 niniejszego rozporządzenia i zapobiegania nadmiernej rekompensacie.
- (11) Niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić większe uproszczenie zgodnie z celami Komisji⁽⁵⁾, zwiększenie przejrzystości, a także powinno poprawić skuteczną ocenę i kontrolę zgodności z zasadami pomocy państwa na szczeblu krajowym i unijnym, przy jednoczesnym zachowaniu instytucjonalnego podziału kompetencji między Komisją i państwami członkowskimi. Jest to zgodne z komunikatem Komisji w sprawie unowocześnienia unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa⁽⁶⁾ oraz z wynikami oceny adekwatności przeprowadzonej przez Komisję w 2020 r.⁽⁷⁾, w której podkreślono potrzebę zmniejszenia obciążenia administracyjnego i zapewnienia efektywnych wydatków publicznych.
- (12) Ogólne warunki stosowania niniejszego rozporządzenia określa się w oparciu o zestaw wspólnych zasad, które zapewniają, by pomoc: (i) służyła celowi koordynacji transportu, (ii) miała wyraźny efekt zachęty, (iii) była niezbędna, odpowiednia i proporcjonalna, (iv) została przyznana z zachowaniem pełnej przejrzystości oraz z uwzględnieniem mechanizmu kontroli i regularnej oceny oraz (v) nie wpłynęła na konkurencję i warunki wymiany handlowej w sposób sprzeczny z interesem ogólnym Unii.
- (13) Aby mieć pewność, że pomoc jest niezbędna i zachęca do rozwoju dalszej działalności lub projektów, niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do pomocy na działalność lub projekty, które i tak beneficjent by realizował, nawet w przypadku braku pomocy. Pomoc powinna być wyłączona z obowiązku zgłoszenia na mocy niniejszego rozporządzenia tylko wówczas, gdy prace dotyczące realizacji projektu lub działań objętych pomocą rozpoczęto po przedłożeniu przez beneficjenta pisemnego wniosku o pomoc. Zakupu gruntów ani prac przygotowawczych, takich jak uzyskiwanie zezwoleń i przeprowadzanie studiów wykonalności, nie uznaje się za rozpoczęcie prac nad projektem objętym pomocą;

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

⁽⁵⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Prostsza i szybsza Europa: komunikat dotyczący wdrażania i upraszczania” (COM(2025) 47 final).

⁽⁶⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Unowocześnienie unijnej polityki w dziedzinie pomocy państwa (COM(2012) 209 final).

⁽⁷⁾ Dokument roboczy służb Komisji z dnia 30 października 2020 r. dotyczący oceny adekwatności pakietu w sprawie unowocześnienia polityki w dziedzinie pomocy państwa z 2012 r., wytycznych dotyczących transportu kolejowego i krótkoterminowych ubezpieczeń kredytów eksportowych (SWD(2020)257 final).

- (14) W przypadku jakiegokolwiek pomocy inwestycyjnej *ad hoc* objętej niniejszym rozporządzeniem, przyznanej beneficjentowi będącemu dużym przedsiębiorstwem, państwo członkowskie powinno dopilnować, by – oprócz spełnienia warunków dotyczących efektu zachęty, które obowiązują beneficjentów będących małymi i średnimi przedsiębiorstwami (MŚP) – beneficjent sporządził analizę wykonalności inwestycji objętej pomocą przy założeniu otrzymania pomocy i jej braku (analizę potwierdzoną dokumentacją wewnętrzną). W takich przypadkach państwo członkowskie powinno sprawdzić, czy wspomniana dokumentacja potwierdza istotne zwiększenie zakresu inwestycji objętej pomocą, istotne zwiększenie całkowitej kwoty, jaką beneficjent przeznacza na taką inwestycję, lub też znaczące przyspieszenie realizacji inwestycji.
- (15) Automatyczne programy pomocy w formie korzyści podatkowych powinny podlegać szczególnemu warunkowi dotyczącemu efektu zachęty z uwagi na fakt, że pomoc wynikająca z takich programów jest przyznawana automatycznie. Ten szczególny warunek oznacza, że takie programy pomocy powinny wspierać jedynie projekty lub działania, w przypadku których prace rozpoczynają się po wejściu w życie tych programów. Warunek ten nie powinien jednak mieć zastosowania w przypadku kolejnych wersji programów pomocy, pod warunkiem że dana działalność była już objęta zrealizowanymi wcześniej programami pomocy w formie korzyści podatkowych. Podczas oceny efektu zachęty kolejnych wersji programów pomocy za zasadniczy moment należy uznać moment określenia środka podatkowego po raz pierwszy w ramach pierwszego programu.
- (16) Należy uznać, że pomoc operacyjna na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu spełniająca warunki niniejszego rozporządzenia wywołuje efekt zachęty, jeżeli jest przekazywana użytkownikom, a tym samym zwiększa popyt na zrównoważone usługi transportowe i przesunięcie międzygałęziowe. Podawanie do wiadomości publicznej informacji o otrzymanej pomocy ma na celu zwiększanie świadomości na temat dostępnych środków prowadzących do zmniejszenia różnic konkurencyjnych między zrównoważonymi rodzajami transportu lądowego a transportem wyłącznie drogowym lub innymi, mniej zrównoważonymi rodzajami transportu. Uważa się więc, że podawanie tych informacji do wiadomości publicznej ma zapewnić odzwierciedlenie pomocy w cenie, którą będą uiszczać użytkownicy.
- (17) W trosce o przejrzystość, równe traktowanie i możliwość skutecznego monitorowania niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie jedynie do pomocy, w przypadku której można dokładnie obliczyć z wyprzedzeniem ekwiwalent dotacji brutto bez konieczności przeprowadzania oceny ryzyka („pomoc przejrzysta”). W przypadku niektórych instrumentów pomocy, takich jak pożyczki, gwarancje, środki podatkowe oraz, w szczególności, zaliczki zwrotne, niniejsze rozporządzenie powinno określać warunki, na których można je uznać za przejrzyste. Pomoc w formie gwarancji należy uznać za przejrzystą, jeżeli ekwiwalent dotacji brutto obliczono na podstawie „bezpiecznych stawek” określonych w odniesieniu do danego rodzaju przedsiębiorstwa. Pomoc należy uznać za przejrzystą również, jeżeli przed wdrożeniem środka metoda używana do obliczenia intensywności pomocy w formie gwarancji państwa została zgłoszona Komisji i zatwierdzona przez nią zgodnie z obwieszczeniem Komisji w sprawie zastosowania art. 107 i 108 Traktatu do pomocy państwa w formie gwarancji⁽⁸⁾. Do celów niniejszego rozporządzenia pomocy, takiej jak pomoc w formie inwestycji kapitałowych i inwestycji quasi-kapitałowych, w przypadku której dokładne obliczenie z wyprzedzeniem ekwiwalentu dotacji brutto wymaga złożonej oceny ekonomicznej, nie należy uznawać za pomoc przejrzystą, chyba że ekwiwalent dotacji brutto takiej pomocy uznaje się za kwoty nominalne takich inwestycji.
- (18) Aby pomoc była proporcjonalna i ograniczona do niezbędnej kwoty, należy określić maksymalne kwoty pomocy w postaci intensywności pomocy w stosunku do ogółu kosztów kwalifikowalnych. Na podstawie doświadczeń Komisji intensywność pomocy należy ustalić na poziomie, który ogranicza do minimum zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej spowodowane działaniem objętym pomocą, a jednocześnie umożliwia właściwe wyeliminowanie niedoskonałości rynku lub innych przeszkód w koordynacji transportu.
- (19) Przy obliczaniu intensywności pomocy należy uwzględnić wyłącznie koszty kwalifikowalne. Wyodrębnienie kosztów kwalifikowalnych powinno być poparte jasną, szczegółową i aktualną dokumentacją. Pomocy, która przekracza odpowiednią intensywność pomocy, nie należy wyłączać z obowiązku zgłoszenia. Wszystkie kwoty uwzględniane przy obliczaniu powinny być kwotami przed potrąceniem podatku lub innych opłat. Pomoc wypłacana w kilku ratach powinna być dyskontowana do wartości w momencie jej przyznania. Wartość kosztów kwalifikowalnych powinna także być dyskontowana do wartości w tym momencie.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 155 z 20.6.2008, s. 10.

- (20) Komisja powinna dopilnować, aby zatwierdzona pomoc nie wpłynęła na konkurencję i warunki wymiany handlowej w stopniu zagrażającym interesom ogólnym Unii. Pomoc na rzecz beneficjenta, na którym ciąży dotąd niezrealizowany obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, należy więc wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (21) Pomoc na rzecz przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji należy wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Pomoc taka powinna być oceniana na podstawie Wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji ⁽⁹⁾.
- (22) Niniejsze rozporządzenie konsoliduje rozległe doświadczenie Komisji w zakresie oceny pomocy operacyjnej mającej na celu zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu. Pomoc taka powinna być kwantyfikowana w oparciu o koszty zewnętrzne, których można uniknąć dzięki wprowadzeniu bardziej zrównoważonego rozwiązania transportowego w miejsce konkurencyjnego, komercyjnie opłacalnego rodzaju transportu, takiego jak transport wyłącznie drogowy. Pomoc może polegać na obniżeniu opłat uiszczanych przez przewoźników za korzystanie z infrastruktury. Pomoc operacyjna na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu powinna być objęta niniejszym rozporządzeniem tylko wtedy, gdy zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej są ograniczone i podlegają jasno określonym warunkom. Ma to miejsce w przypadku, gdy koszty zewnętrzne, których uniknięto, oblicza się zgodnie z zasadami i metodyką określonymi w podręczniku Komisji dotyczącym zewnętrznych kosztów transportu ⁽¹⁰⁾, gdy intensywność pomocy pozostaje poniżej określonych progów, oraz gdy pomoc jest przyznawana wyłącznie na faktycznie świadczone usługi zrównoważonego transportu lądowego. Gwarantuje to, że pomoc będzie ściśle ograniczona do rekompensaty kosztów zewnętrznych związanych z korzystaniem z bardziej zrównoważonego rodzaju transportu.
- (23) Ponadto pomoc operacyjna na wspieranie przewoźników lub organizatorów transportu przy uruchamianiu nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych lub nowych komercyjnych połączeń towarowych żeglugi śródlądowej powinna być objęta niniejszym rozporządzeniem tylko wtedy, gdy zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej są ograniczone i podlegają jasno określonym warunkom. Sytuacja taka ma miejsce wówczas, gdy kwotę pomocy oblicza się w odniesieniu do strat z działalności operacyjnej, jakie poniósł beneficjent w ciągu pierwszych pięciu lat funkcjonowania nowego komercyjnego połączenia towarowego, a intensywność pomocy pozostaje poniżej pewnego progu.
- (24) Inwestycje w obiekty kolejowej infrastruktury usługowej, obiekty infrastruktury żeglugi śródlądowej, obiekty infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego oraz w bocznicę prywatną w całej Unii mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia jakości sieci połączeń, zrównoważonego funkcjonowania gospodarki oraz spójności między państwami członkowskimi. Takie inwestycje wspierają priorytety kompleksowej strategii Komisji na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r. ⁽¹¹⁾, w której priorytetowo traktuje się rozwój obiektów transportu multimodalnego. Niniejsze rozporządzenie powinno obejmować pomoc inwestycyjną na budowę, modernizację i odnowienie obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej, obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego, a także bocznic prywatnych. Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do pomocy na infrastrukturę portową (miejsca postoju, pirsy itp.) ani do pomocy na infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu, które to rodzaje infrastruktury kwalifikują się do pomocy zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014 ⁽¹²⁾. Niniejsze rozporządzenie powinno jednak mieć zastosowanie do pomocy na suprastrukturę portową (zagospodarowanie powierzchni, np. na potrzeby składowania, obiekty infrastruktury usługowej, np. magazyny, oraz sprzęt używany w eksploatacji obiektów), o ile dana supraplastyka znajduje się w obiekcie infrastruktury żeglugi śródlądowej lub w obiekcie transportu multimodalnego z połączeniem kolejowym lub połączeniem żeglugi śródlądowej. W odniesieniu do tego rodzaju pomocy należy zmniejszyć obciążenie administracyjne wynikające ze zgłaszania środków pomocy państwa o prostej strukturze, co również umożliwia Komisji skupienie się na przypadkach potencjalnie najbardziej zakłócających konkurencję. Warunki wyłączenia z obowiązku zgłoszenia pomocy inwestycyjnej na obiekty kolejowej infrastruktury usługowej, obiekty infrastruktury żeglugi śródlądowej, obiekty infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego oraz na bocznicę prywatną powinny ograniczyć zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej, które mogłyby naruszyć równe warunki działania na rynku wewnętrznym. Zakłócenia wymiany handlowej i konkurencji są ograniczone zwłaszcza przez zapewnienie proporcjonalności pomocy.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Podręcznik dotyczący zewnętrznych kosztów transportu – Wersja z 2019 r. – 1.1, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

⁽¹¹⁾ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości (COM(2020) 789 final).

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

- (25) Niniejsze rozporządzenie powinno obejmować pomoc inwestycyjną na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz niektórych kategorii wyposażenia mających zasadnicze znaczenie dla zrównoważonego transportu multimodalnego (tj. intermodalnych jednostek ładunkowych i dźwigów montowanych na pokładzie statków) wyłącznie w przypadku, gdy zakłócenia konkurencji i wymiany handlowej są ograniczone. W odniesieniu do zakupu niektórych rodzajów wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego ma to miejsce w przypadku programów pomocy obejmujących dźwigi montowane na pokładzie statków oraz części kosztów intermodalnych jednostek ładunkowych, jeżeli intensywność pomocy pozostaje poniżej jasno określonych progów. W odniesieniu do zakupu środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego ma to miejsce w przypadku, gdy pomoc ma formę gwarancji dla nabywcy środka transportu na ściśle określonych warunkach. W sektorze kolejowym MŚP i nowe podmioty mają trudności z odnowieniem lub zwiększeniem swojej floty ze względu na wysokie koszty inwestycyjne zakupu taboru kolejowego oraz trudności w dostępie do finansowania. Małe spółki o średniej kapitalizacji borykają się z podobnymi wyzwaniem. Większość przewoźników w sektorze żeglugi śródlądowej to MŚP lub w najlepszym przypadku małe spółki o średniej kapitalizacji. Odnowienie lub zwiększenie floty jest więc dla nich problemem ze względu na trudności w dostępie do finansowania rynkowego. W związku z tym pomoc inwestycyjna w formie gwarancji dla nowych podmiotów w sektorze kolejowym oraz dla MŚP i małych spółek o średniej kapitalizacji w sektorze kolejowym i w sektorze żeglugi śródlądowej promuje zrównoważony transport bez nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej.
- (26) W myśl unijnej polityki transportowej i cyfrowej należy dolożyć dalszych starań, aby umożliwić komunikację między różnymi systemami informacyjnymi w transporcie, a także koordynację sieci transportowych i konkurencję transgraniczną oraz poprawić bezpieczeństwo transportu w UE. Jest to konieczne ze względu na zróżnicowane normy sieci transportowych, brak harmonizacji technicznej, niekompatybilne narzędzia i systemy gromadzenia danych oraz obawy dotyczące udostępniania i suwerenności danych. Ponadto z doświadczeń w ocenie środków wsparcia interoperacyjności zgłoszonych na podstawie wytycznych z 2008 r. w sprawie pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych⁽¹³⁾ wynika, że poważne niedoskonałości rynku istnieją z powodu niewydolności w zakresie koordynacji i niekorzystnej pozycji pioniera, w przypadku gdy korzyści związane z wprowadzeniem konkretnej technologii lub normy wykraczają poza interes handlowy przewoźników.
- (27) Dotyczy to na przykład systemów sterowania pociągami i kontroli ruchu, takich jak europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). ERTMS jest jednolitym europejskim systemem sygnalizacji i kontroli prędkości, który zapewnia interoperacyjność krajowych systemów kolejowych, zmniejsza koszty zakupu i utrzymania systemów sygnalizacji oraz zwiększa prędkość pociągów, przepustowość infrastruktury i poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Składa się on z europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS), tj. systemu sygnalizacji kabinowej umożliwiającego automatyczną kontrolę pociągu, kolejowego systemu ruchomej łączności radiowej (RMR) oraz automatycznej kontroli jazdy pociągu (ATO). Globalny system łączności ruchomej dla kolei (GSM-R), czyli kolejowy system ruchomej łączności radiowej stosowany obecnie w transporcie kolejowym, opiera się na specyfikacjach sprzed 20 lat. Ze względu na przestarzałość technologiczną mało prawdopodobne jest zapewnienie wsparcia przemysłowego dla GSM-R po 2031 r. Ze względu na ograniczony negatywny wpływ, jaki pomoc na interoperacyjność wywiera na konkurencję i wymianę handlową, oraz biorąc pod uwagę zdobyte doświadczenie, pomoc taka powinna być objęta niniejszym rozporządzeniem na ściśle określonych warunkach.
- (28) Aby zwiększyć konkurencyjność transportu kolejowego i transportu wodnego śródlądowego, konieczne jest również promowanie dostosowania technicznego i modernizacji w sektorach zrównoważonego transportu lądowego. Pomoc na takie inwestycje powinna podlegać określonym wymogom mającym na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej, które to zakłócenia mogłyby naruszyć równe warunki działania na rynku wewnętrznym. W szczególności w wymogach dotyczących wyłączenia takiej pomocy z obowiązku zgłoszenia należy zapewnić konieczność i proporcjonalność pomocy oraz uwzględnić zabezpieczenia dotyczące rodzaju pomocy i kosztów kwalifikowalnych.
- (29) Pomoc dla przedsiębiorstw na dostosowanie się do przyszłych norm unijnych może skutkować wcześniejszym osiągnięciem wysokiego poziomu harmonizacji i standaryzacji. Pomoc nie powinna być wyłączona z obowiązku zgłoszenia w przypadku, gdy w wyniku inwestycji przedsiębiorstwa będą spełniać już przyjęte normy unijne. W przypadkach, w których przyjęto już odpowiednią normę unijną, która jednak jeszcze nie obowiązuje, pomoc może mieć efekt zachęty, gdy motywuje do realizacji i zakończenia inwestycji na co najmniej 12 miesięcy przed wejściem w życie normy, o ile norma nie ma zastosowania z mocą wsteczną. Aby nie zniechęcać państw członkowskich do wprowadzania obowiązkowych norm krajowych, które byłyby bardziej rygorystyczne lub ambitne niż odpowiadające im normy unijne, środki pomocy mogą mieć efekt zachęty niezależnie od tego, czy istnieją obowiązkowe normy krajowe, które są bardziej rygorystyczne lub ambitne niż norma unijna. To samo dotyczy pomocy przyznanej w przypadku obowiązywania norm krajowych przyjętych w sytuacji braku norm unijnych.

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

- (30) Niektóre kategorie pomocy obejmujące duże kwoty pomocy przyznanej na projekt powinny być oceniane przez Komisję na podstawie zgłoszenia ze względu na wyższe ryzyko nadmiernych zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej. Każda pomoc przekraczająca pewne progi powinna zatem nadal podlegać obowiązkowi zgłoszenia ustanowionemu w art. 108 ust. 3 Traktatu. Należy zapewnić, aby progi te nie były omijane przez sztuczne dzielenie projektów na kilka projektów o podobnych cechach, celach czy beneficjentach.
- (31) Ponieważ duże programy pomocy mają potencjalnie większy wpływ na wymianę handlową i konkurencję, programy pomocy, których budżet w dowolnym roku lub w ujęciu ogólnym przekracza określony próg wyrażony w formie wartości bezwzględnej, zasadniczo powinny być poddawane ocenie pomocy państwa. Celem oceny powinna być weryfikacja: (i) potwierdzenia założeń i warunków leżących u podstaw zgodności programu z rynkiem wewnętrznym; oraz (ii) skuteczności środka pomocy w świetle jego celów ogólnych i szczegółowych. W ocenie powinno się także wskazać wpływ danego programu na konkurencję i wymianę handlową. Aby zapewnić równe traktowanie, ocena pomocy państwa powinna być przeprowadzana według planu oceny zatwierdzonego przez Komisję. Taki plan należy wprowadzić zazwyczaj sporządzać w momencie opracowywania programu i zatwierdzać na czas, tak aby program mógł wejść w życie, jednak nie w każdym przypadku jest to możliwe. Dlatego, aby nie opóźnić wejścia w życie programów pomocy, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do takich programów przez wstępny okres nie dłuższy niż sześć miesięcy. Komisja powinna mieć możliwość przedłużenia tego okresu po zatwierdzeniu planu oceny. W tym celu plan oceny należy zgłosić Komisji w terminie 20 dni roboczych od daty wejścia w życie programu. Komisja powinna również w drodze wyjątku mieć możliwość uznania, że ocena nie jest konieczna, zważywszy na specyfikę sprawy.
- (32) Państwa członkowskie powinny być zobowiązane do przekazywania Komisji wszelkich informacji, które są jej potrzebne do dokonania oceny planu oceny. Komisja powinna również w razie potrzeby mieć możliwość zwrócenia się bez zbędnej zwłoki o dodatkowe informacje. Zmiany w programach podlegających ocenie, inne niż modyfikacje, które nie mogą wpływać na zgodność programu pomocy wchodzącego w zakres niniejszego rozporządzenia lub nie mogą w sposób istotny wpływać na treść zatwierdzonego planu oceny, należy wyłączyć z zakresu niniejszego rozporządzenia. Zmian o charakterze czysto formalnym lub zmian administracyjnych, w tym dokonanych w ramach środków współfinansowanych przez Unię, nie należy co do zasady traktować jako zmian istotnie wpływających na treść zatwierdzonego planu oceny.
- (33) Aby ustalić, czy określone w niniejszym rozporządzeniu progi pomocy powodujące obowiązek zgłoszenia oraz progi maksymalne intensywności pomocy są przestrzegane, należy uwzględnić całkowitą kwotę środków pomocy dla projektu lub działań objętych pomocą. Niniejsze rozporządzenie powinno określać, w jakich okolicznościach możliwe jest kumulowanie pomocy różnych kategorii. Należy zezwolić na kumulowanie pomocy wyłączonej z obowiązku zgłoszenia na mocy niniejszego rozporządzenia z wszelką inną pomocą zgodną z rynkiem wewnętrznym wyłączonej na mocy innych rozporządzeń lub wszelką inną pomocą zatwierdzonej przez Komisję, o ile środki te dotyczą różnych, możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych. W przypadku gdy różne źródła pomocy dotyczą tych samych – pokrywających się częściowo lub w całości – możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych, kumulacja powinna być dopuszczalna do wysokości najwyższej intensywności pomocy lub kwoty pomocy mających zastosowanie do tej pomocy na mocy niniejszego rozporządzenia. W niniejszym rozporządzeniu należy również określić specjalne przepisy dotyczące kumulacji środków pomocy — z możliwymi do wyodrębnienia kosztami kwalifikowalnymi lub bez nich — oraz kumulacji z pomocą *de minimis*. Pomoc *de minimis* nie jest zazwyczaj przyznawana na szczególne możliwe do wyodrębnienia koszty kwalifikowalne ani nie jest z takimi kosztami związana. W takich przypadkach należy zapewnić możliwość swobodnej kumulacji pomocy *de minimis* z pomocą państwa wyłączonej na mocy niniejszego rozporządzenia. Natomiast w przypadkach, gdy pomoc *de minimis* przyznawana jest na te same możliwe do wyodrębnienia koszty kwalifikowane co pomoc państwa wyłączonej na mocy niniejszego rozporządzenia, kumulacja powinna być dozwolona jedynie do maksymalnej intensywności pomocy, określonej w rozdziale II niniejszego rozporządzenia.
- (34) Finansowanie zarządzane centralnie przez instytucje Unii, agencje, wspólne przedsięwzięcia lub inne organy Unii, które nie znajduje się bezpośrednio ani pośrednio pod kontrolą państwa członkowskiego, nie stanowi pomocy państwa. W przypadku gdy takie finansowanie jest połączone z pomocą państwa, przy ustalaniu, czy przestrzegane są progi powodujące obowiązek zgłoszenia i maksymalne poziomy intensywności pomocy lub maksymalne kwoty pomocy, należy uwzględnić jedynie pomoc państwa. Powinien istnieć przy tym warunek, że całkowita kwota finansowania publicznego przyznanego w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych nie przekracza najkorzystniejszej stopy finansowania określonej w mających zastosowanie przepisach prawa Unii.

- (35) Przejrzystość pomocy państwa jest niezbędna do właściwego stosowania postanowień Traktatu i prowadzi do lepszej zgodności z zasadami, większej odpowiedzialności, wzajemnych ocen i, ostatecznie, bardziej efektywnego wydatkowania finansów publicznych. Aby zapewnić przejrzystość, państwa członkowskie powinny stworzyć kompleksowe strony internetowe, na szczeblu regionalnym lub krajowym, zawierające informacje zbiorcze na temat każdego środka pomocy wyłączonego na mocy niniejszego rozporządzenia. Alternatywnie państwa członkowskie powinny mieć możliwość publikowania informacji zbiorczych na temat każdego wyłączonego środka pomocy w module Komisji dotyczącym przejrzystości przyznawania pomocy. Zgodnie ze standardową praktyką publikowania informacji na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024⁽¹⁴⁾ należy stosować standardowy format. Format taki powinien umożliwiać wyszukiwanie, pobieranie i łatwe publikowanie informacji w internecie. Linki do stron internetowych wszystkich państw członkowskich dotyczących pomocy państwa powinny być publikowane na stronie internetowej Komisji. Zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2022/2586 informacje zbiorcze na temat poszczególnych środków pomocy wyłączonych na mocy niniejszego rozporządzenia powinny być publikowane na stronie internetowej Komisji.
- (36) Egzekwowanie przepisów dotyczących pomocy państwa zależy w dużym stopniu od współpracy z państwami członkowskimi. Państwa członkowskie powinny zatem zastosować wszelkie środki konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, w tym zgodności pomocy indywidualnej przyznanej w ramach programów objętych wyłączeniem grupowym wraz z wszystkimi odpowiednimi warunkami.
- (37) W celu zapewnienia skutecznego monitorowania środków pomocy zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2022/2586 należy ustanowić wymogi dotyczące sprawozdawczości państw członkowskich na temat środków pomocy, które zostały wyłączone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Należy również ustalić zasady dotyczące rejestrów pomocy wyłączonej na mocy niniejszego rozporządzenia, jakie powinny prowadzić państwa członkowskie, z uwagi na okres przedawnienia ustanowiony w art. 17 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589⁽¹⁵⁾.
- (38) W celu zwiększenia skuteczności warunków zgodności określonych w niniejszym rozporządzeniu Komisja powinna mieć możliwość wycofania w przyszłości przywileju wyłączenia grupowego, jeśli wspomniane warunki nie zostaną spełnione. Komisja powinna mieć możliwość ograniczenia tego wycofania do niektórych rodzajów pomocy, niektórych beneficjentów lub środków pomocy przyjmowanych przez niektóre organy, jeżeli nieprzestrzeganie niniejszego rozporządzenia dotyczy tylko ograniczonej grupy środków lub niektórych organów. Takie ukierunkowane wycofanie przywileju powinno stanowić proporcjonalny środek naprawczy bezpośrednio powiązany ze stwierdzonym przypadkiem nieprzestrzegania przepisów. Środek pomocy niezgłoszony i niespełniający wszystkich warunków wyłączenia z wymogu zgłoszenia stanowi pomoc niezgodną z prawem, którą Komisja ma obowiązek zbadać w ramach odpowiedniej procedury określonej w rozporządzeniu (UE) 2015/1589 w odniesieniu do pomocy niezgłoszonej. Wycofanie przywileju wyłączenia grupowego w przyszłości nie powinno mieć wpływu na fakt, że wszelkie wcześniejsze środki zgodne z niniejszym rozporządzeniem zostały objęte wyłączeniem grupowym.
- (39) Aby wyeliminować różnice, które mogłyby spowodować zakłócenie konkurencji i wymiany handlowej, oraz aby ułatwić koordynację różnych krajowych i unijnych inicjatyw dotyczących MŚP, a także ze względu na przejrzystość administracyjną i pewność prawa, definicja MŚP w rozumieniu załącznika I do niniejszego rozporządzenia powinna opierać się na definicji zawartej w zaleceniu Komisji 2003/361/WE⁽¹⁶⁾.
- (40) Polityka w zakresie pomocy państwa powinna być okresowo weryfikowana na podstawie doświadczeń Komisji w tej dziedzinie. Okres stosowania niniejszego rozporządzenia powinien zatem być ograniczony. Należy ustanowić przepisy przejściowe regulujące podejście do programów pomocy objętych wyłączeniem po zakończeniu okresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Zasady te powinny zapewnić państwom członkowskim czas na dostosowanie się do wszelkich przyszłych zasad,

⁽¹⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (Dz.U. L 172 z 26.6.2019, s. 56, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj>).

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

⁽¹⁶⁾ Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. dotyczące definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

WSPÓLNE PRZEPISY

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących kategorii pomocy:
 - a) programy pomocy operacyjnej na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu;
 - b) programy pomocy operacyjnej na uruchomienie nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i nowych komercyjnych połączeń towarowych żeglugi śródlądowej;
 - c) programy pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację i odnowienie obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej, obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego, w tym suprastruktury portowej, o ile dana suprastruktura znajduje się w obiekcie infrastruktury żeglugi śródlądowej lub w obiekcie transportu multimodalnego z połączeniem kolejowym lub połączeniem żeglugi śródlądowej;
 - d) programy pomocy inwestycyjnej *ad hoc* na budowę, modernizację i odnowienie towarowych terminali kolejowych lub żeglugi śródlądowej;
 - e) programy pomocy inwestycyjnej na budowę, modernizację i odnowienie bocznic prywatnych;
 - f) programy pomocy inwestycyjnej na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego;
 - g) programy pomocy inwestycyjnej na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych i dźwigów montowanych na pokładzie statków;
 - h) programy pomocy inwestycyjnej na interoperacyjność w sektorach zrównoważonego transportu lądowego;
 - i) programy pomocy inwestycyjnej na dostosowanie i modernizację w sektorach zrównoważonego transportu lądowego.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do żadnej z następujących kategorii pomocy:
 - a) programy pomocy, które nie wykluczają wyraźnie możliwości wypłacenia pomocy indywidualnej na rzecz przedsiębiorstwa, na którym ciąży dotąd niezrealizowany obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc przyznaną przez to samo państwo członkowskie za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym;
 - b) pomoc *ad hoc* na rzecz przedsiębiorstwa, na którym ciąży dotąd niezrealizowany obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc przyznaną przez to samo państwo członkowskie za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym;
 - c) pomoc uwarunkowana pierwszeństwem użycia towarów produkcji krajowej w stosunku do towarów sprowadzanych z zagranicy;
 - d) pomoc na rzecz przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji;
 - e) środki pomocy, które same w sobie – ze względu na warunki lub metody finansowania – nierozzerwalnie wiążą się z naruszeniem prawa Unii, w szczególności:
 - (i) środki, w przypadku których przyznanie pomocy uwarunkowane jest obowiązkiem posiadania przez beneficjenta siedziby w danym państwie członkowskim lub prowadzeniem przez niego działalności w przeważającej mierze w tym państwie członkowskim. Dozwolony jest jednak wymóg posiadania w momencie wypłaty pomocy zakładu lub oddziału w państwie członkowskim przyznającym pomoc;
 - (ii) pomoc, przyznanie której uwarunkowane jest obowiązkiem korzystania przez beneficjenta z towarów produkcji krajowej lub usług krajowych;
 - f) pomoc na wykonanie świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej w zakresie transportu pasażerskiego lub towarowego;
 - g) pomoc na infrastrukturę portową i infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu, która to pomoc jest oceniana przez Komisję bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu lub która jest objęta rozporządzeniem (UE) nr 651/2014;

- h) programy pomocy, o których mowa w rozdziale II niniejszego rozporządzenia, jeżeli wchodzą one w zakres art. 20 niniejszego rozporządzenia, po upływie sześciu miesięcy od ich wejścia w życie lub od późniejszej daty określonej przez Komisję zgodnie z art. 20 ust. 1 niniejszego rozporządzenia;
- i) wszelkie zmiany w programach, o których mowa w lit. h), inne niż modyfikacje niewpływające na zgodność programu pomocy na podstawie niniejszego rozporządzenia lub nierzutujące w istotny sposób na treść zatwierdzonego planu oceny.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „sektory zrównoważonego transportu lądowego” oznaczają sektor kolejowy, sektor żeglugi śródlądowej oraz zrównoważony transport multimodalny w sektorze transportu lądowego;
- b) „zewnętrzne koszty transportu” oznaczają koszty generowane przez użytkowników transportu i ponoszone nie przez nich, lecz przez całe społeczeństwo, związane w szczególności z emisjami gazów cieplarnianych, zanieczyszczeniem powietrza, urazami i ofiarami śmiertelnymi, hałasem i zatorami komunikacyjnymi;
- c) „program pomocy” oznacza każdy akt prawny, na którego podstawie, bez dodatkowych środków wykonawczych, można przyznać pomoc indywidualną przedsiębiorstwom określonym w sposób ogólny i abstrakcyjny w tym akcie, oraz każdy akt prawny, na którego podstawie przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom można przyznać pomoc niezwiązaną z konkretnym projektem na czas nieokreślony lub o nieokreślonej wysokości;
- d) „nowe komercyjne towarowe połączenie kolejowe” oznacza połączenie komercyjne, które dotyczy nowych regularnych kolejowych przewozów towarowych między co najmniej dwoma terminalami towarowymi, między którymi regularne bezpośrednie kolejowe przewozy towarowe nie odbywały się przez co najmniej trzy lata przed rozpoczęciem przewozów na danym połączeniu;
- e) „nowe komercyjne połączenie towarowe żeglugi śródlądowej” oznacza połączenie komercyjne, które dotyczy nowych regularnych przewozów towarowych żeglugą śródlądową między co najmniej dwoma terminalami towarowymi, między którymi regularne bezpośrednie przewozy towarowe żeglugą śródlądową nie odbywały się przez co najmniej trzy lata przed rozpoczęciem przewozów na danym połączeniu;
- f) „terminal towarowy” oznacza obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku i czasowego składowania towarów;
- g) „obiekt kolejowej infrastruktury usługowej” oznacza obiekt infrastruktury usługowej (na przykład terminale kolejowego przewozu towarowego, obiekt obsługi technicznej lub magazyn) oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do niego (w tym wyposażenie fizyczne lub cyfrowe niezbędne do jego funkcjonowania) znajdujące się na terytorium Unii i wymienione w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁽¹⁷⁾, z wyjątkiem obiektów lub wyposażenia związanych z prowadzeniem działalności pozatransportowej;
- h) „infrastruktura zapewniająca dostęp” oznacza wszelkiego rodzaju infrastrukturę niezbędną do zapewnienia użytkownikom dostępu i wejścia do obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego lub obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu jednod modalnego od strony lądu lub morza i rzeki, taką jak drogi, tory kolejowe, kanały i śluzy;
- i) „obiekt infrastruktury żeglugi śródlądowej” oznacza obiekt infrastruktury usługowej (na przykład terminal towarowy, obiekt obsługi technicznej lub magazyn) oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do niego (w tym wyposażenie fizyczne lub cyfrowe niezbędne do jego funkcjonowania), znajdujące się na terytorium Unii i wykorzystywane do wykonywania transportu wodnego śródlądowego, z wyjątkiem obiektów lub wyposażenia związanych z prowadzeniem działalności pozatransportowej;
- j) „suprastruktura portowa” oznacza zagospodarowanie powierzchni w porcie (np. na potrzeby związane ze składowaniem), jak również znajdujący się w nim sprzęt stały (np. magazyny i budynki terminali) i ruchomy (taki jak dźwigi), służące do świadczenia usług portowych związanych z transportem, o ile dana suprastruktura znajduje się w obiekcie transportu multimodalnego z połączeniem kolejowym lub połączeniem żeglugi śródlądowej;

⁽¹⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

- k) „obiekt infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego” oznacza obiekt infrastruktury usługowej, w tym suprastrukturę portową oraz towarowe terminale kolejowe lub żeglugi śródlądowej, oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do niego (w tym wyposażenie fizyczne lub cyfrowe niezbędne do jego funkcjonowania) znajdujące się na terytorium Unii i potrzebne do zapewnienia transportu kolejowego lub wodnego śródlądowego w połączeniu z innymi rodzajami transportu, z wyjątkiem obiektów lub wyposażenia związanych z prowadzeniem działalności pozatransportowej;
- l) „transport multimodalny” oznacza przewóz towarów lub pasażerów z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu;
- m) „pomoc *ad hoc*” oznacza pomoc nieprzyznaną na podstawie programu pomocy;
- n) „bocznica prywatna” oznacza będący własnością prywatną i eksploatowany przez podmiot prywatny element infrastruktury kolejowej, w tym tory kolejowe i wszelkie inne instalacje lub urządzenia niezbędne do zapewnienia jego funkcjonalności, łączący z publiczną siecią kolejową urządzenia do załadunku, które nie kwalifikują się jako obiekty infrastruktury usługowej zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2012/34/UE, a także każdą infrastrukturę dedykowaną służącą do obsługi elementu infrastruktury kolejowej będącego własnością prywatną i eksploatowanego przez podmiot prywatny;
- o) „infrastruktura dedykowana” oznacza infrastrukturę, która została zbudowana dla możliwych do ustalenia w trakcie oceny *ex ante* przedsiębiorstw i dostosowana do ich potrzeb;
- p) „środek transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego” oznacza
 - (i) tabor; lub
 - (ii) statek żeglugi śródlądowej;
- q) „tabor” oznacza którekolwiek z poniższych:
 - (i) lokomotywy towarowe i pasażerskie oraz tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczną oraz wagony pasażerskie;
 - (ii) wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
- r) „statek żeglugi śródlądowej” oznacza statek wykorzystywany w transporcie pasażerskim lub towarowym przeznaczony wyłącznie lub głównie do żeglugi po śródlądowych drogach wodnych lub na wodach osłoniętych bądź wodach ściśle do nich przylegających, w tym statek zbudowany specjalnie do przemieszczania zestawu pchanego;
- s) „mała spółka o średniej kapitalizacji” oznacza przedsiębiorstwo, które spełnia kryteria określone w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. Do celów pomocy zawartej w produktach finansowych wspieranych przez Fundusz InvestEU na mocy unijnych wieloletnich ram finansowych na lata 2021–2027 ⁽¹⁸⁾ mała spółka o średniej kapitalizacji” oznacza przedsiębiorstwo, które nie jest MŚP i zatrudnia do 499 pracowników;
- t) „intermodalna jednostka ładunkowa” oznacza kontener, nadwozie wymienne lub naczepę/towarowy silnikowy pojazd drogowy lub zespół pojazdów, wykorzystywane w transporcie intermodalnym;
- u) „transport intermodalny” oznacza przemieszczanie towarów w tej samej intermodalnej jednostce ładunkowej z wykorzystaniem kilku rodzajów transportu bez przeładunku towaru przy zmianie rodzaju transportu;
- v) „statek morski” oznacza statek inny niż te, które pływają wyłącznie lub głównie na wodach śródlądowych lub na wodach osłoniętych bądź wodach ściśle do nich przylegających;
- w) „przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji” oznacza przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji zdefiniowane w art. 2 pkt 18 rozporządzenia (UE) nr 651/2014;
- x) „wyposażenie na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego” oznacza wyposażenie odgrywające znaczącą rolę w zrównoważonym transporcie multimodalnym, takie jak naczepy przystosowane do przeładunku pionowego, z wyjątkiem wyposażenia używanego na potrzeby obiektów;
- y) „pomoc indywidualna” oznacza (i) pomoc *ad hoc* oraz (ii) pomoc przyznaną indywidualnym beneficjentom na podstawie programu pomocy;

⁽¹⁸⁾ Rozporządzenie Rady (UE, Euratom) 2020/2093 z dnia 17 grudnia 2020 r. określające wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027 (Dz.U. L 433 I z 22.12.2020, s. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj>).

- z) „towarowy terminal kolejowy lub żegluga śródlądowej” oznacza terminal towarowy pomiędzy dwoma różnymi systemami kolejowymi lub pomiędzy co najmniej dwoma rodzajami transportu, z których jednym jest kolej lub żegluga śródlądowa, oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do niego (w tym wyposażenie fizyczne lub cyfrowe niezbędne do jego funkcjonowania), znajdujący się na terytorium Unii, taki jak terminale towarowe w portach śródlądowych lub morskich, wzdłuż śródlądowych dróg wodnych lub w portach lotniczych, lub multimodalne platformy logistyczne, z wyjątkiem obiektów lub wyposażenia związanych z prowadzeniem działalności pozatransportowej;
- aa) „inwestycja kapitałowa” oznacza wniesienie do przedsiębiorstwa kapitału zainwestowanego pośrednio lub bezpośrednio w zamian za odpowiednie udziały w strukturze własności tego przedsiębiorstwa;
- bb) „inwestycja quasi-kapitałowa” oznacza rodzaj finansowania mieszczący się między kapitałem własnym a długiem, charakteryzujący się większym ryzykiem niż dług uprzywilejowany a niższym niż kapitał podstawowy, i z którego zwrot dla posiadacza udziałów/akcji jest przede wszystkim oparty na zyskach lub stratach przedsiębiorstwa docelowego i które nie jest zabezpieczone na wypadek upadłości tego przedsiębiorstwa. Inwestycje quasi-kapitałowe mogą mieć taką strukturę jak dług, niezabezpieczony i podporządkowany, w tym dług typu mezzanine, a w niektórych przypadkach mogą być wymienne na kapitał własny, lub jak kapitał własny uprzywilejowany;
- cc) „rozpoczęcie prac” oznacza rozpoczęcie robót budowlanych związanych z inwestycją lub pierwsze prawnie wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń, lub – w przypadku przejęć – moment nabycia aktywów bezpośrednio związanych z nabytym zakładem, zależne od tego, co nastąpi najpierw;
- dd) „kolejna wersja programu pomocy fiskalnej” oznacza program w formie korzyści podatkowych, który stanowi zmienioną wersję uprzednio istniejącego programu w formie korzyści podatkowych i który go zastępuje;
- ee) „intensywność pomocy” oznacza kwotę pomocy brutto wyrażoną jako odsetek kosztów kwalifikowalnych, przed potrąceniem podatku lub innych opłat;
- ff) „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo przewożące pasażerów lub ładunki w sektorach zrównoważonego transportu lądowego;
- gg) „organizator transportu” oznacza przedsiębiorstwo organizujące transport towarów, a tym samym dokonujące wyboru między różnymi rodzajami transportu;
- hh) „zrównoważony transport lądowy” oznacza przewóz towarów lub pasażerów koleją, śródlądowymi drogami wodnymi lub zrównoważonym transportem multimodalnym;
- ii) „transport lądowy” oznacza przewóz towarów lub pasażerów transportem kolejowym, transportem wodnym śródlądowym i transportem drogowym;
- jj) „żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi na geograficznych wodach jednego lub kilku państw członkowskich lub pomiędzy portem położonym na wodach państwa członkowskiego a portem położonym na wodach pobliskiego państwa trzeciego mającego linię brzegową na morzach graniczących z wodami jednego lub kilku państw członkowskich ⁽¹⁹⁾;
- kk) „zrównoważony transport multimodalny” oznacza przewóz towarów lub pasażerów z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu, przy czym co najmniej jednym z wykorzystywanych rodzajów transportu jest kolej lub żegluga śródlądowa, lub jeżeli transport multimodalny łączy transport lądowy z żeglugą morską bliskiego zasięgu;
- ll) „działalność pozatransportowa” oznacza usługi komercyjne niezwiązane ze zrównoważonym transportem lądowym, w tym usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców, takie jak wynajem biur, sklepów i hoteli;
- mm) „TEN-T” oznacza sieć, o której mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2024/1679;
- nn) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE;

⁽¹⁹⁾ Art. 3 pkt 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- oo) „nowy podmiot” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE, które spełnia następujące warunki:
 - (i) uzyskało licencję na podstawie art. 17 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE dla właściwego segmentu rynku mniej niż 20 lat przed udzieleniem pomocy;
 - (ii) nie jest powiązane w rozumieniu art. 3 ust. 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia z przedsiębiorstwem kolejowym, które uzyskało licencję zgodnie z art. 3 pkt 14 dyrektywy 2012/34/UE przed dniem 1 stycznia 2010 r.;
- pp) „małe i średnie przedsiębiorstwo” lub „MŚP” oznacza przedsiębiorstwo, które spełnia kryteria określone w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
- qq) „europejskie środowisko usług informacji rzecznej (»RIS«)” oznacza elektroniczną platformę pojedynczego punktu dostępu opierającą się na krajowych informacjach RIS, świadczącą usługi techniczne i operacyjne dla użytkowników RIS i zawierającą linki do elektronicznego raportowania zgodnie z zasadą jednorazowości, zapewniającą, aby obywatele i przedsiębiorstwa musieli przedkładać dane organom administracji publicznej tylko raz;
- rr) „aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych” oznaczają aplikacje, takie jak systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania oraz aplikacje do zarządzania połączeniami z innymi rodzajami transportu oraz do sporządzania elektronicznych dokumentów towarzyszących;
- ss) „europejski rejestr środków transportu” oznacza rejestr zgodnie z art. 22 ust. 1 i art. 47 ust. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽²⁰⁾.

Artykuł 3

Warunki wyłączenia

Programy pomocy, pomoc indywidualną przyznaną w ramach programów pomocy oraz pomoc *ad hoc* uznaje się za zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłącza się z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli odnośna pomoc spełnia wszystkie ogólne warunki określone w rozdziale I oraz szczególne warunki dotyczące odnośnej kategorii pomocy ustanowione w rozdziale II niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Progi pomocy powodujące obowiązek zgłoszenia

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania w przypadku przekroczenia następujących progów wyrażonych jako maksymalne kwoty pomocy:

- a) w przypadku indywidualnej pomocy operacyjnej na uruchomienie nowych połączeń komercyjnych przyznanej w ramach programu: 15 mln EUR na połączenie;
- b) w przypadku indywidualnej pomocy inwestycyjnej przyznanej w ramach programu na budowę, modernizację i odnowienie obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego: 30 mln EUR na projekt;
- c) w przypadku pomocy inwestycyjnej *ad hoc* na budowę, modernizację i odnowienie towarowych terminali kolejowych lub żeglugi śródlądowej: 10 mln EUR na projekt;
- d) w przypadku indywidualnej pomocy inwestycyjnej przyznanej w ramach programu dla bocznic prywatnych: 4 mln EUR na projekt.

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

Artykuł 5

Przejrzystość pomocy

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie jedynie do pomocy, w przypadku której można dokładnie obliczyć z wyprzedzeniem ekwiwalent dotacji brutto bez konieczności przeprowadzania oceny ryzyka („pomoc przejrzysta”).
2. Następujące kategorie pomocy uznaje się za przejrzyste:
 - a) pomoc w formie dotacji oraz dotacji na spłatę odsetek;
 - b) pomoc w formie pożyczek, jeżeli ekwiwalent dotacji brutto oblicza się na podstawie stopy referencyjnej obowiązującej w dniu przyznania pomocy, jak określono w komunikacie Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych ⁽²¹⁾;
 - c) pomoc w formie korzyści podatkowych i obniżonych opłat, w której w ramach środka przewidziano pułap zapobiegający przekroczeniu obowiązującego progu;
 - d) pomoc w formie inwestycji kapitałowych i inwestycji quasi-kapitałowych, jeżeli ekwiwalent dotacji brutto uznaje się za kwotę nominalną takich inwestycji;
 - e) pomoc w formie gwarancji, jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - (i) ekwiwalent dotacji brutto obliczono na podstawie bezpiecznych stawek określonych w obwieszczeniu Komisji w sprawie zastosowania art. 107 i 108 Traktatu do pomocy państwa w formie gwarancji;
 - (ii) przed wdrożeniem środka pomocy metoda obliczania ekwiwalentu dotacji brutto gwarancji została zatwierdzona na podstawie obwieszczenia Komisji w sprawie zastosowania art. 107 i 108 Traktatu do pomocy państwa w formie gwarancji, w następstwie zgłoszenia tej metody do Komisji, a zatwierdzona metoda wyraźnie odnosi się do przedmiotowego rodzaju gwarancji i rodzaju transakcji bazowej w kontekście stosowania niniejszego rozporządzenia;
 - (iii) pomoc przyznaje się na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego w formie gwarancji zgodnie z warunkami określonymi w art. 14 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Efekt zachęty

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się jedynie do pomocy, która wywołuje efekt zachęty.
2. Uznaje się, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli beneficjent złożył do danego państwa członkowskiego pisemny wniosek o przyznanie pomocy przed rozpoczęciem prac nad projektem lub rozpoczęciem działania. Wniosek o przyznanie pomocy zawiera co najmniej następujące informacje:
 - a) nazwę przedsiębiorstwa i informację o jego wielkości;
 - b) opis projektu lub działania, w tym daty ich rozpoczęcia i zakończenia;
 - c) lokalizację projektu lub działania;
 - d) wykaz kosztów projektu lub działania;
 - e) rodzaj pomocy (dotacja, pożyczka, gwarancja, zaliczka zwrotna lub inne) oraz kwota finansowania publicznego, potrzebnego do realizacji projektu lub działania.

⁽²¹⁾ Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6.

3. Uznaje się, że pomoc *ad hoc* przyznana dużym przedsiębiorstwom wywołuje efekt zachęty, jeśli – oprócz zapewnienia spełnienia warunków określonych w ust. 2 – państwo członkowskie przed przyznaniem pomocy sprawdziło, że w dokumentacji przygotowanej przez beneficjenta określono, iż pomoc przyniesie co najmniej jeden z poniższych efektów:

- a) znaczące rozszerzenie zakresu projektu lub działania;
- b) znaczące zwiększenie całkowitej kwoty wydanej przez beneficjenta na projekt lub działanie;
- c) znaczące przyspieszenie zakończenia projektu lub działania.

4. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 2 i 3 uznaje się, że środki w formie korzyści podatkowych wywołują efekt zachęty, jeżeli spełnione są łącznie następujące warunki:

- a) środek ustanawia prawo do uzyskania pomocy zgodnie z obiektywnymi kryteriami i bez dalszej ingerencji ze strony państwa członkowskiego;
- b) środek został przyjęty i obowiązuje przed przystąpieniem do realizacji projektu lub działania objętego pomocą, z wyjątkiem kolejnych wersji programów pomocy, pod warunkiem że dany projekt lub działanie były już objęte zrealizowanymi wcześniej programami w formie korzyści podatkowych.

5. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 2, 3 i 4 uznaje się, że pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu wywołuje efekt zachęty, jeżeli spełnione są warunki określone w art. 10.

Artykuł 7

Intensywność pomocy i koszty kwalifikowalne

1. Do celów obliczania intensywności pomocy i kosztów kwalifikowalnych stosuje się kwoty przed potrąceniem podatku lub innych opłat. Przy obliczaniu intensywności pomocy i kosztów kwalifikowalnych nie uwzględnia się jednak podatku od wartości dodanej naliczanego od kosztów lub wydatków kwalifikowalnych, który podlega zwrotowi zgodnie z obowiązującym krajowym prawem podatkowym. Koszty kwalifikowalne uzasadnia jasna, szczegółowa i aktualna dokumentacja. Wysokość kosztów kwalifikowalnych można obliczyć zgodnie z uproszczonymi metodami rozliczania kosztów, pod warunkiem że działanie jest co najmniej częściowo finansowane z funduszu unijnego, który pozwala na wykorzystanie takich uproszczonych metod rozliczania kosztów, oraz że dany rodzaj kosztów jest kwalifikowalny zgodnie z odpowiednimi przepisami. W takim przypadku zastosowanie mają uproszczone metody rozliczania kosztów przewidziane w odpowiednich przepisach mających zastosowanie do danego funduszu unijnego.

2. W przypadku projektów realizowanych zgodnie z planami odbudowy i zwiększania odporności zatwierdzonymi przez Radę na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241⁽²²⁾ wysokość kosztów kwalifikowalnych można również obliczyć zgodnie z uproszczonymi metodami rozliczania kosztów określonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013⁽²³⁾ lub rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060⁽²⁴⁾.

3. W przypadku gdy pomoc przyznawana jest w formie innej niż dotacja, kwotę pomocy stanowi ekwiwalent dotacji brutto pomocy.

⁽²²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj>).

⁽²³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające 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.U. L 347 z 20.12.2013, s. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj>).

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj>).

4. Pomoc wypłacana w przyszłości, w tym pomoc wypłacana w kilku ratach, jest dyskontowana do wartości w momencie jej przyznania. Wartość kosztów kwalifikowalnych jest dyskontowana do ich wartości w chwili przyznania pomocy. Stopą procentową stosowaną do dyskontowania jest stopa dyskontowa obowiązująca w momencie przyznania pomocy, jak określono w komunikacie Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych ⁽²⁵⁾.

Artykuł 8

Kumulacja

1. Aby ustalić, czy zachowane są progi pomocy określone w art. 4 oraz progi maksymalnej intensywności pomocy określone w rozdziale II, uwzględnia się całkowitą kwotę pomocy dla objętego pomocą działania, projektu lub przedsięwzięcia, zależnie od rodzaju pomocy.

2. W przypadku gdy finansowanie Unii zarządzane centralnie przez instytucje, agencje, wspólne przedsięwzięcia lub inne organy Unii, które nie znajduje się bezpośrednio ani pośrednio pod kontrolą państwa członkowskiego, jest połączone z pomocą państwa, do określenia, czy przestrzegane są progi powodujące obowiązek zgłoszenia i maksymalne intensywności pomocy, uwzględnia się wyłącznie pomoc państwa, pod warunkiem że łączna kwota finansowania publicznego przyznanego w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych nie przekracza najkorzystniejszej stopy finansowania określonej w przepisach prawa Unii.

3. Pomoc z możliwymi do wyodrębnienia kosztami kwalifikowalnymi, wyłączoną na mocy niniejszego rozporządzenia, można kumulować z:

- a) wszelką inną pomocą państwa, o ile pomoc ta dotyczy innych możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych niż pomoc wyłączona na mocy niniejszego rozporządzenia;
- b) wszelką inną pomocą państwa w odniesieniu do tych samych – pokrywających się częściowo lub w całości – kosztów kwalifikowalnych, pod warunkiem że taka kumulacja nie powoduje przekroczenia najwyższego poziomu intensywności pomocy lub najwyższej kwoty pomocy mających zastosowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia;
- c) wszelką pomocą *de minimis* w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych co w przypadku pomocy wyłączonej na mocy niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że taka kumulacja nie powoduje przekroczenia najwyższego poziomu intensywności pomocy lub najwyższej kwoty pomocy mających zastosowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia;
- d) wszelką inną pomocą państwa bez możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych, w szczególności wszelką pomocą bez możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych wyłączoną na mocy rozporządzenia (UE) nr 651/2014 lub wszelką pomocą *de minimis* bez możliwych do wyodrębnienia kosztów kwalifikowalnych.

Artykuł 9

Publikacja i informacja

1. Zainteresowane państwo członkowskie zapewnia publikację następujących informacji w prowadzonym przez Komisję module dotyczącym przejrzystości przyznawania pomocy państwa ⁽²⁶⁾ lub na kompleksowej stronie internetowej dotyczącej pomocy państwa na szczeblu krajowym lub regionalnym:

- a) informacji zbiorczych, o których mowa w art. 19, w standardowym formacie określonym w załączniku II lub linku zapewniający dostęp do nich;
- b) pełnego tekstu poszczególnych środków pomocy, o których mowa w art. 19, lub linku zapewniającego dostęp do pełnego tekstu;
- c) informacji, o których mowa w załączniku III, na temat każdej pomocy indywidualnej przekraczającej 100 000 EUR.

2. Państwa członkowskie organizują swoje kompleksowe strony internetowe dotyczące pomocy państwa w taki sposób, aby umożliwić łatwy dostęp do informacji, o których mowa w załączniku III.

⁽²⁵⁾ Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6.

⁽²⁶⁾ „Baza danych dotycząca przejrzystości pomocy państwa. Wyszukiwanie publiczne” dostępna pod adresem: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=en>.

3. W przypadku programów pomocy w formie korzyści podatkowych warunki określone w ust. 1 uznaje się za spełnione, jeśli państwa członkowskie opublikują wymagane informacje dotyczące kwot pomocy indywidualnej w następujących przedziałach w mln EUR:

0,1–0,5;

0,5–1;

1–2;

2–5;

5–10;

10–20;

20–50;

50 i więcej.

4. Państwa członkowskie publikują informacje, o których mowa w ust. 1 lit. c), w zorganizowanej, dostępnej i znormalizowanej formie, jak określono w załączniku III, oraz zapewniają skuteczne funkcje wyszukiwania i pobierania danych. Państwa członkowskie publikują te informacje w terminie sześciu miesięcy od daty przyznania pomocy lub, w przypadku pomocy w formie korzyści podatkowych, w ciągu jednego roku od daty, w której wymagane jest złożenie deklaracji podatkowej. Informacje te muszą być dostępne przez okres co najmniej 10 lat od dnia, w którym pomoc została przyznana.

5. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej:

- a) linki do stron internetowych dotyczących pomocy państwa, o których mowa w ust. 1;
- b) informacje zbiorcze, o których mowa w art. 19.

ROZDZIAŁ II

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE RÓŻNYCH KATEGORII POMOCY

SEKCJA 1

Pomoc operacyjna

Artykuł 10

Pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu

1. Programy pomocy operacyjnej na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.

2. Do pomocy kwalifikują się przewozy kolejowe, przewozy wodne śródlądowe lub zrównoważone przewozy multimodalne, zarówno pasażerskie, jak i towarowe. Pomoc musi być przyznawana przewoźnikom lub organizatorom transportu wybierającym zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu lądowego.

3. Koszty kwalifikowalne stanowią część zewnętrznych kosztów transportu, których unika się dzięki wykorzystaniu transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego lub transportu z wykorzystaniem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w kontekście zrównoważonego transportu multimodalnego zamiast mniej zrównoważonych, konkurencyjnych rodzajów transportu. Koszty zewnętrzne, których uniknięto, oblicza się zgodnie z zasadami i metodyką określonymi w podręczniku Komisji dotyczącym zewnętrznych kosztów transportu ⁽²⁷⁾, w wersji zmienionej lub zastąpionej.

⁽²⁷⁾ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Podręcznik dotyczący zewnętrznych kosztów transportu – Wersja z 2019 r. – 1.1, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

4. Koszty kwalifikowalne oblicza się, mnożąc (i) różnicę w kosztach zewnętrznych na pasażerokilometr, tonokilometr lub pojazdokilometr (lub inną jednostkę transportu wskazaną w podręczniku Komisji) między rodzajem transportu objętym wsparciem a mniej zrównoważoną alternatywą, przez (ii) całkowitą wielkość w tej samej jednostce zrealizowaną przez beneficjentów w okresie, w którym poniesiono koszty kwalifikowalne. Państwa członkowskie mogą stosować metodykę obliczania kosztów zewnętrznych w celu pokrycia wszelkich kosztów operacyjnych, w tym kosztów operacyjnych związanych z korzystaniem z infrastruktury.
5. Intensywność pomocy nie może przekroczyć 60 % kosztów kwalifikowalnych.
6. Pomoc musi być przyznawana na podstawie rzeczywistych jednostek świadczonych usług transportowych, wyrażonych w pojazdokilometrach, pasażerokilometrach w przypadku usług transportu pasażerskiego, tonokilometrach w przypadku usług transportu towarowego lub innych jednostkach transportu wskazanych w podręczniku Komisji, a nie na zasadzie ryczału.
7. Pomoc przyznawana przewoźnikom i organizatorom transportu musi wywołać skutek, jakim jest zapobieganie osłabieniu przechodzenia na zrównoważone rodzaje transportu lądowego lub zwiększenie przechodzenia na takie rodzaje transportu. W tym celu beneficjenci podają do wiadomości publicznej co najmniej następujące informacje:
 - a) organ przyznający pomoc;
 - b) datę przyznania pomocy;
 - c) kwoty otrzymanej pomocy;
 - d) okres i przewozy objęte pomocą.

Artykuł 11

Pomoc na uruchomienie nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i nowych komercyjnych towarowych połączeń wodnych śródlądowych

1. Programy pomocy operacyjnej na uruchomienie nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i nowych komercyjnych połączeń towarowych żeglugi śródlądowej są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc musi być przyznawana przewoźnikom lub organizatorom transportu gromadzącym informacje o popycie i organizującym regularne przewozy towarowe między towarowymi terminalami kolejowymi lub żeglugi śródlądowej w celu uruchomienia nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i nowych komercyjnych połączeń towarowych żeglugi śródlądowej.
3. Kosztami kwalifikowalnymi są straty z działalności operacyjnej ponoszone w związku z danym połączeniem przez okres nie dłuższy niż pięć lat od daty rozpoczęcia obsługiwanego przez beneficjenta nowego połączenia komercyjnego.
4. Kwalifikowalne są również koszty operacyjne związane z potencjalnym uruchomieniem nowego połączenia i poprzedzające jego uruchomienie, takie jak studia przygotowawcze lub studia wykonalności. W przypadku uruchomienia nowego połączenia komercyjnego takie koszty operacyjne włącza się do kosztów kwalifikowalnych w pierwszym roku funkcjonowania nowego połączenia komercyjnego. Jeżeli nowe połączenie komercyjne nie zostanie uruchomione, takie koszty operacyjne uznaje się za kwalifikowalne przez okres do jednego roku od dnia, w którym zostały one poniesione po raz pierwszy.
5. Do celów niniejszego artykułu straty z działalności operacyjnej oznaczają ujemną różnicę między przychodami a kosztami operacyjnymi poniesionymi w związku z danym połączeniem, jak również kosztami operacyjnymi robót związanych z uruchomieniem nowego połączenia komercyjnego i poprzedzających jego uruchomienie. Koszty kwalifikowalne przypisane do nowego połączenia komercyjnego mogą obejmować wszystkie bezpośrednie koszty operacyjne poniesione w związku z obsługą nowego połączenia komercyjnego oraz odpowiedni wkład w koszty operacyjne wspólne dla nowego połączenia komercyjnego i dla innych rodzajów działalności. Uwzględniane przychody obejmują całość przychodów uzyskanych z nowego połączenia komercyjnego, w tym wszelką pomoc operacyjną otrzymaną w celu zmniejszenia zewnętrznych kosztów transportu.
6. Intensywność pomocy nie może przekraczać 80 % kosztów kwalifikowalnych w pierwszym roku, 70 % kosztów kwalifikowalnych w drugim roku, 60 % kosztów kwalifikowalnych w trzecim roku, 50 % kosztów kwalifikowalnych w czwartym roku i 40 % kosztów kwalifikowalnych w piątym roku.

7. Pomoc może być wypłacana z góry tylko wówczas, gdy jest wypłacana corocznie, tj. na początku każdego okresu rocznego. W przypadku gdy pomoc jest wypłacana z góry, koszty kwalifikowalne szacuje się *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz i dyskontuje się je do ich wartości w momencie przyznania pomocy.
8. Państwa członkowskie muszą wprowadzić mechanizm monitorowania i wycofania w celu zapewnienia, aby intensywność pomocy nie przekraczała dozwolonego poziomu, jak określono w ust. 6.

SEKCJA 2

Pomoc inwestycyjna

Podsekcja A

Pomoc inwestycyjna na obiekty kolejowej infrastruktury usługowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz bocznicę prywatne na potrzeby transportu jedno- i multimodalnego

Artykuł 12

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

1. Pomoc na budowę, modernizację i odnowienie (w tym wymianę) obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej i obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączona z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc musi być przyznawana właścicielom lub operatorom obiektu infrastruktury kolejowej, obiektu infrastruktury żeglugi śródlądowej lub obiektu infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego, którzy budują, modernizują lub odnawiają taki obiekt, z wyjątkiem pomocy na budowę, modernizację i odnowienie towarowych terminali kolejowych lub żeglugi śródlądowej, która to pomoc może być również przyznawana jako pomoc *ad hoc*. Jeżeli przyznawana jest pomoc *ad hoc*, potencjalny popyt na przepustowość, przynajmniej w perspektywie średnioterminowej, musi przekraczać łączną przepustowość obiektu infrastruktury objętego pomocą oraz innych istniejących lub już planowanych obiektów, które mogłyby służyć jako racjonalna alternatywa dla obiektu infrastruktury objętego pomocą.
3. Kosztami kwalifikowalnymi są koszty inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (stacjonarne i ruchome) oraz wartości niematerialne i prawne bezpośrednio związane z budową, modernizacją lub odnowieniem danego obiektu. Koszty inwestycji obejmują zagospodarowanie powierzchni (np. na potrzeby składowania), urządzenia stacjonarne (takie jak magazyny i budynki terminali) oraz urządzenia używane na potrzeby operacyjne obiektu (takie jak wózki wysokiego składowania) znajdujące się w obiekcie, a także urządzenia i oprogramowanie informatyczne i cyfrowe na potrzeby świadczenia usług związanych z transportem. Za kwalifikowalne uznaje się również koszty wynikające ze studiów wykonalności i studiów topologicznych, jak również koszty planowania i instalacji.
4. Koszty związane z działalnością pozatransportową nie są kwalifikowalne.
5. Kwota pomocy nie może przekroczyć niższego z następujących progów:
 - a) różnicy między – z jednej strony – kosztami kwalifikowalnymi, a – z drugiej strony – sumą zdyskontowanego zysku operacyjnego z inwestycji w jej ekonomicznym cyklu życia oraz zdyskontowanej wartości końcowej tej inwestycji (wartości końcowej na koniec ekonomicznego cyklu życia inwestycji). Zdyskontowany zysk operacyjny obejmuje również przyrostowe zyski operacyjne netto wygenerowane przez działalność pozatransportową związaną z działalnością transportową, która ma być prowadzona w danym obiekcie (np. wynajem powierzchni handlowych znajdujących się w obiekcie). Zdyskontowany zysk operacyjny i wartość końcową odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz albo *ex post* przy użyciu mechanizmu wycofania. Kwota pomocy może pozwalać na osiągnięcie rozsądnego zysku. Rozsądny zysk ustala się w odniesieniu do typowego zysku dla danego sektora i typu projektu. W każdym przypadku stopa zwrotu z kapitału, która nie przekracza odnośnej stopy swapowej powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych, jest uznawana za rozsądną;
 - b) 50 % kosztów kwalifikowalnych.

6. Na zasadzie odstępstwa od ust. 5, w przypadku pomocy nieprzekraczającej kwoty 5 mln EUR na projekt pomoc musi zostać przyznana do maksymalnej intensywności pomocy wynoszącej 50 % kosztów kwalifikowalnych.
7. Intensywność pomocy może zostać zwiększona o co najwyżej 10 punktów procentowych w przypadku obiektów położonych wzdłuż TEN-T.
8. Dostęp do obiektu infrastruktury objętego pomocą musi być otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący i musi być zapewniony wszystkim zainteresowanym użytkownikom zgodnie z przepisami sektorowymi, w tym z dyrektywą 2012/34/UE.
9. Wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub wynajmu obiektu infrastruktury objętego pomocą muszą być udzielane na zasadach konkurencji, przejrzystości, niedyskryminacji i bezwarunkowo.
10. W przypadku gdy właściciel, podmiot zarządzający i dowolny przewidywany użytkownik końcowy obiektu infrastruktury objętego pomocą są częścią tego samego przedsiębiorstwa lub są przedsiębiorstwami powiązanymi w rozumieniu załącznika I, zezwolenia na eksploatację obiektu udziela się na podstawie otwartej, konkurencyjnej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury, w której mogą uczestniczyć ewentualne przedsiębiorstwa powiązane. Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do pomocy na modernizację obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej i obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego, jeżeli koszty inwestycyjne modernizacji w okresie co najmniej pięciu lat nie przekraczają 10 % wartości inwestycji początkowej.

Artykuł 13

Pomoc na budowę, modernizację i odnowienie bocznic prywatnych

1. Programy pomocy na budowę, modernizację lub odnowienie (w tym wymianę) bocznic prywatnych są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc musi być przyznawana właścicielom lub operatorom bocznic prywatnych, którzy budują, modernizują lub odnawiają bocznicę prywatną.
3. Kosztami kwalifikowalnymi są koszty inwestycji we wszystkie aktywa bezpośrednio związane z budową, modernizacją i odnowieniem bocznic prywatnej. Za kwalifikowalne uznaje się również koszty studiów wykonalności i studiów topologicznych oraz koszty planowania i instalacji. Koszty platform załadunkowych/rozładunkowych oraz urządzeń mających zasadnicze znaczenie dla przewozów kolejowych na bocznicę prywatnej są również kwalifikowalne, pod warunkiem że te platformy i urządzenia są nabywane na potrzeby załadunku i rozładunku pociągów na bocznicach prywatnych.
4. Kwota pomocy nie może przekroczyć niższego z następujących progów:
 - a) różnicy między – z jednej strony – kosztami kwalifikowalnymi, a – z drugiej strony – sumą zdyskontowanego zysku operacyjnego z inwestycji w jej ekonomicznym cyklu życia oraz zdyskontowanej wartości końcowej tej inwestycji (wartości końcowej na koniec ekonomicznego cyklu życia inwestycji). Zdyskontowany zysk operacyjny i wartość końcową odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz albo *ex post* przy użyciu mechanizmu wycofania. Kwota pomocy może pozwalać na osiągnięcie rozsądnego zysku. Rozsądny zysk ustala się w odniesieniu do typowego zysku dla danego sektora i typu projektu. W każdym przypadku stopa zwrotu z kapitału, która nie przekracza odnośnej stopy swapowej powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych, jest uznawana za rozsądną;
 - b) 50 % kosztów kwalifikowalnych.
5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4, w przypadku pomocy nieprzekraczającej kwoty 2,5 mln EUR na projekt pomoc musi zostać przyznana do maksymalnej intensywności pomocy wynoszącej 50 % kosztów kwalifikowalnych.

Subsekcja B

Pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego oraz wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego

Artykuł 14

Pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego

1. Programy pomocy inwestycyjnej na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Kosztami kwalifikowalnymi są wszystkie koszty inwestycji związane z nabyciem nowych lub używanych środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, netto po odliczeniu innej ewentualnej pomocy. Koszty takie mogą obejmować w szczególności cenę środka transportu i koszty dostawy. Koszty badań projektowych, konsultingu lub prac inżynierskich są kwalifikowalne, pod warunkiem że są one związane z inwestycjami, o których mowa w niniejszym artykule, i stanowią ich część. Statki zbudowane specjalnie do wykonywania operacji holowniczych (holowniki) nie kwalifikują się do wsparcia.
3. Pomoc musi być przyznawana:
 - a) nowym podmiotom w sektorze kolejowym; lub
 - b) przedsiębiorstwom kolejowym, przewoźnikom żeglugi śródlądowej lub przedsiębiorstwom leasingowym w sektorach kolei i żeglugi śródlądowej, pod warunkiem że te przedsiębiorstwa lub przewoźnicy kwalifikują się jako MŚP lub małe spółki o średniej kapitalizacji.
4. Pomoc musi mieć formę gwarancji dla nabywcy środka transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego. Gwarancje muszą być udzielane bezpośrednio beneficjentom końcowym lub instytucjom kredytowym i innym instytucjom finansowym jako pośrednikom finansowym, o ile beneficjent zachowuje swobodę wyboru pośrednika finansowego. Pośrednik finansowy musi być w stanie wykazać, że posiada mechanizm zapewniający możliwie jak największe przekazywanie korzyści beneficjentom końcowym w formie wyższego finansowania, bardziej ryzykownych portfeli, niższych wymogów dotyczących zabezpieczenia lub niższych stóp oprocentowania, niż miałyby to miejsce bez takich gwarancji publicznych.
5. Gwarancji udziela się na nowe indywidualne pożyczki na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego. Kwota nominalna pożyczki bazowej nie może przekraczać kosztów kwalifikowalnych. Wartość gwarancji nie może przekraczać 80 % wartości pożyczki bazowej. Gwarancje publiczne są udzielane za opłatą wynoszącą co najmniej 50 punktów bazowych, jeżeli przyznające państwo członkowskie ma rating na poziomie AAA-A.
6. Okres obowiązywania gwarancji jest ograniczony do maksymalnie 15 lat.
7. Pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego może być kumulowana z pomocą na interoperacyjność lub pomocą na dostosowanie techniczne i modernizację, jeżeli dodatkowe koszty netto związane z interoperacyjnością, o których mowa w art. 16 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, lub inwestycje w modernizację i dostosowanie techniczne, o których mowa w art. 17 ust. 6 niniejszego rozporządzenia, są wyłączone z kosztów kwalifikowalnych określonych w ust. 2.

Artykuł 15

Pomoc na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych lub dźwigów montowanych na pokładzie statków

1. Programy pomocy inwestycyjnej na zakup nowych lub używanych intermodalnych jednostek ładunkowych i dźwigów montowanych na pokładzie statków są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc musi być przyznawana przedsiębiorstwom, które nabywają intermodalne jednostki ładunkowe i dźwigi montowane na pokładzie statków.

3. Za koszty kwalifikowalne uznaje się:
 - a) w przypadku intermodalnych jednostek ładunkowych: różnicę kosztów między jednostkami transportowymi wykorzystywanymi wyłącznie do transportu drogowego a intermodalnymi jednostkami ładunkowymi, które mogą być przeładowywane do celów zrównoważonego transportu multimodalnego;
 - b) w przypadku dźwigów montowanych na pokładzie statków: pełną cenę zakupu.
4. Koszty kwalifikowalne obejmują studia wykonalności oraz koszty planowania i instalacji.
5. Kwota pomocy nie może przekraczać intensywności pomocy wynoszącej 40 % kosztów kwalifikowalnych w sytuacji, o której mowa w ust. 3 lit. a), i 20 % kosztów kwalifikowalnych w sytuacji, o której mowa w ust. 3 lit. b).

Podsekcja C

Pomoc inwestycyjna na interoperacyjność oraz na dostosowanie techniczne i modernizację

Artykuł 16

Pomoc na interoperacyjność

1. Programy pomocy inwestycyjnej na inwestycje w aktywa przyczyniające się do nieprzerwanego przepływu między sieciami krajowymi lub rodzajami transportu są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I niniejszego rozporządzenia.
2. Pomoc musi być przyznawana właścicielom środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, przewoźnikom towarów i organizatorom transportu do celów realizacji inwestycji, o których mowa w ust. 3, w sektorach zrównoważonego transportu lądowego.
3. Za kwalifikowalne projekty inwestycyjne uznaje się:
 - a) europejski system sterowania pociągiem (ETCS), przyszły kolejowy system łączności ruchomej (FRMCS), w tym w połączeniu z globalnym systemem łączności ruchomej dla kolei (GSM-R), oraz automatyczną kontrolę jazdy pociągu (ATO) w ramach europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), jak opisano w prawodawstwie wtórnym Unii ⁽²⁸⁾;
 - b) automatyczny sprzęg cyfrowy (DAC) ⁽²⁹⁾;
 - c) samodzielne urządzenia GSM-R;
 - d) dostosowanie taboru do różnych systemów elektrycznych;
 - e) dostosowanie taboru do różnych szerokości toru;
 - f) dostosowanie statków żeglugi śródlądowej do portów morskich i dostosowanie statków morskich do portów śródlądowych;
 - g) dostosowanie statków żeglugi śródlądowej do zmieniających się warunków żeglowności, w tym niskiego stanu wód;
 - h) automatyzację taboru i statków żeglugi śródlądowej;
 - i) dostosowanie środków transportu do przewozu intermodalnych jednostek ładunkowych;

⁽²⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

⁽²⁹⁾ DAC jest interoperacyjnym elementem służącym do automatycznego łączenia i rozłączania taboru w pociągu towarowym, zarówno fizycznie (np. połączenie mechaniczne i linia napowietrzna do hamowania), jak i cyfrowo (np. zasilanie elektryczne i połączenie danych). DAC umożliwi utworzenie nowoczesnego i cyfrowego europejskiego kolejowego transportu towarowego. Nie tylko zwiększy on wydajność dzięki procesom automatyzacji, ale również zapewni wystarczające zasilanie w energię dla aplikacji telematycznych, a także bezpieczną transmisję danych w całym pociągu.

- j) kluczowe technologie niezbędne do wdrożenia RIS, takie jak europejskie środowisko RIS, śródlądowy system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych, komunikaty dla kierowników statków, śródlądowy system automatycznej identyfikacji oraz międzynarodowy system elektronicznego raportowania;
- k) aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych i inne rodzaje oprogramowania do obsługi przewozów towarowych, o ile przyczyniają się one do nieprzerwanego przepływu między różnymi rodzajami transportu, w szczególności multimodalne systemy identyfikacji, śledzenia i identyfikowalności oraz multimodalne platformy wymiany danych, z wyjątkiem inwestycji w aplikacje do usług pasażerskich, takie jak systemy przekazywania pasażerom informacji przed podróżą i w jej trakcie, systemy rezerwacji i płatności dla pasażerów, zarządzania bagażem i zarządzania połączeniami między pociągami pasażerskimi a innymi rodzajami transportu pasażerskiego.

4. Kosztami kwalifikowalnymi są wszystkie koszty niezbędne do realizacji projektów inwestycyjnych, o których mowa w ust. 3. Koszty takie obejmują koszty niezbędne do zakupu i instalacji odpowiedniej technologii, koszty zarządzania projektem i koszty dostawy. Koszty związane z badaniami, testowaniem i zatwierdzaniem oraz instalacjami pilotażowymi i prototypowymi do celów wdrożenia odpowiedniej technologii na poziomie gotowości technologicznej ⁽³⁰⁾ również są kwalifikowalne. Koszty utrzymania nie są kwalifikowalne. Aktywa finansowane w ramach pomocy mogą być nowe lub używane. Jeżeli chodzi o inwestycje w interoperacyjność związane z ERTMS, koszty dotyczące integracji funkcji europejskiego globalnego systemu nawigacji satelitarnej (EGNSS) z ERTMS są kwalifikowalne. Koszty związane z urządzeniami GSM-R zintegrowanymi ze sprzętem FRMCS również kwalifikują się do wsparcia. Koszty związane z inwestycjami w samodzielne urządzenia GSM-R kwalifikują się do wsparcia tylko w przypadku, gdy zostały poniesione do dnia 31 grudnia 2031 r.

5. Intensywność pomocy nie może przekraczać:

- a) 90 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku projektów inwestycyjnych, o których mowa w ust. 3 lit. a) i b);
- b) 50 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku projektów inwestycyjnych, o których mowa w ust. 3 lit. c)–k).

6. W odniesieniu do inwestycji w interoperacyjność dotyczących środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, intermodalnej jednostki ładunkowej lub dźwigu montowanego na pokładzie statków, których zakup jest planowany, koszty kwalifikowalne muszą być ograniczone do dodatkowych kosztów netto związanych z interoperacyjnością, pod warunkiem że koszty te nie zostały już pokryte w ramach żadnej innej formy pomocy, w szczególności pomocy na podstawie art. 14 i 15. Dodatkowe koszty netto związane z interoperacyjnością oblicza się jako różnicę między – z jednej strony – całkowitym kosztem zakupu środka transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, intermodalnej jednostki ładunkowej lub dźwigu montowanego na pokładzie statków, których zakup jest planowany i które są wyposażone w takie inwestycje, a – z drugiej strony – całkowitym kosztem zakupu tego samego środka transportu, intermodalnej jednostki ładunkowej lub dźwigu montowanego na pokładzie statków lub podobnego składnika aktywów, które w scenariuszu alternatywnym nie są wyposażone w inwestycje w interoperacyjność.

7. Przez okres co najmniej pięciu lat od przyznania pomocy ustalenia umowne dotyczące odpłatnego przekazania lub użytkowania (takie jak leasing) aktywów finansowanych z pomocy na interoperacyjność muszą zawierać klauzulę stwierdzającą, że inwestycja przyczyniająca się do interoperacyjności danego składnika aktywów była finansowana z pomocy państwa. W ustaleniach umownych określa się również odpowiednie obowiązki określone w ust. 9, w stosownych przypadkach, oraz kwotę pomocy.

8. Inwestycja musi zostać zrealizowana i sfinalizowana co najmniej na rok przed dniem, w którym inwestycja objęta pomocą stanie się obowiązkowa na szczeblu UE.

9. Części taboru korzystające z inwestycji objętej wsparciem muszą zachować ważny status rejestracji w europejskim rejestrze środków transportu przez co najmniej pięć lat po realizacji inwestycji, potwierdzony kodem 00, zgodnie z opisem w dodatku 3 do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614 ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Komunikat Komisji Zasady ramowe pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną (Dz.U. C 414 z 28.10.2022, s. 1), przypis 60. Zob. również komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających – droga do wzrostu i miejsc pracy” (COM(2012) 341 final).

⁽³¹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1614 z dnia 25 października 2018 r. ustanawiająca specyfikacje dotyczące rejestrów pojazdów, o których mowa w art. 47 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz zmieniająca i uchylająca decyzję Komisji 2007/756/WE (Dz.U. L 268 z 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Artykuł 17

Pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację w sektorach zrównoważonego transportu lądowego

1. Programy pomocy inwestycyjnej na inwestycje w aktywa przyczyniające się do dostosowania technicznego i modernizacji w sektorach zrównoważonego transportu lądowego są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 93 Traktatu i wyłączone z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.
2. Pomoc musi być przyznawana właścicielom środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, przewoźnikom towarów i organizatorom transportu do celów realizacji inwestycji, o których mowa w ust. 3, w sektorach zrównoważonego transportu lądowego.
3. Za kwalifikowalne projekty inwestycyjne uznaje się:
 - a) modernizację lub odnowienie taboru;
 - b) modernizację lub odnowienie statków żeglugi śródlądowej, na przykład w celu poprawy hydrodynamiki i wydajności;
 - c) modernizację lub odnowienie wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego;
 - d) dostosowanie techniczne taboru i statków żeglugi śródlądowej do nowych rodzajów ładunków;
 - e) aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych i inne rodzaje oprogramowania do obsługi przewozów towarowych w sektorach kolejowym i żeglugi śródlądowej nieobjęte art. 16, takie jak systemy dostarczające informacji wyłącznie w ramach jednego rodzaju transportu lub cyfrowe systemy rezerwacji i płatności, które nie przyczyniają się do nieprzerwanego przepływu, z wyjątkiem inwestycji w aplikacje do usług pasażerskich, takie jak systemy przekazywania pasażerom informacji przed podróżą i w jej trakcie, systemy rezerwacji i płatności dla pasażerów, zarządzania bagażem i zarządzania połączeniami między pociągami pasażerskimi a innymi rodzajami transportu pasażerskiego;
 - f) oprogramowanie do prognozowania ruchu (przewidywany czas odjazdu/przewidywany czas przyjazdu) oraz oprogramowanie do optymalizacji trasy;
 - g) systemy cyfrowe monitorujące czas pracy i odpoczynku w przewozach transportu kolejowego.
4. Kosztami kwalifikowalnymi są wszystkie koszty niezbędne do realizacji inwestycji. Koszty takie mogą obejmować w szczególności koszty niezbędne do zakupu i instalacji odpowiedniej technologii, koszty związane z modernizacją istniejącej zainstalowanej technologii, koszty zarządzania projektem i koszty dostawy. Koszty związane z badaniami, testowaniem i zatwierdzaniem oraz instalacjami pilotażowymi i prototypowymi do celów wdrożenia odpowiedniej technologii na poziomie gotowości technologicznej 9 ⁽³²⁾ są kwalifikowalne. Koszty utrzymania nie są kwalifikowalne. Aktywa finansowane w ramach pomocy mogą być nowe lub używane.
5. Intensywność pomocy nie może przekroczyć 30 % kosztów kwalifikowalnych.
6. W odniesieniu do inwestycji w środki transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego lub w wyposażenie na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego, których zakup jest planowany, koszty kwalifikowalne ograniczają się do dodatkowych kosztów netto związanych z dostosowaniem technicznym i modernizacją, pod warunkiem że koszty te nie zostały już pokryte w ramach żadnej innej formy pomocy, w szczególności pomocy na podstawie art. 14 i 15. Dodatkowe koszty netto związane z dostosowaniem technicznym i modernizacją oblicza się jako różnicę między – z jednej strony – całkowitym kosztem zakupu środka transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego lub wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego, którego zakup jest planowany i który jest wyposażony w takie inwestycje, a – z drugiej strony – całkowitym kosztem zakupu tego samego lub podobnego składnika aktywów, który w scenariuszu alternatywnym wymaga dostosowania technicznego i modernizacji.

⁽³²⁾ Komunikat Komisji Zasady ramowe pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną (Dz.U. C 414 z 28.10.2022, s. 1), przypis 60. Zob. również komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia w dziedzinie kluczowych technologii wspomagających – droga do wzrostu i miejsc pracy” (COM(2012) 341 final).

7. Przez okres co najmniej pięciu lat od przyznania pomocy ustalenia umowne dotyczące odpłatnego przekazania lub użytkowania aktywów finansowanych z pomocy na dostosowanie techniczne i modernizację środków transportu i wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego muszą zawierać klauzulę stwierdzającą, że dostosowanie lub modernizacja danego składnika aktywów były finansowane z pomocy państwa, oraz określającą kwotę pomocy.

8. Inwestycja musi zostać zrealizowana i sfinalizowana co najmniej na rok przed dniem, w którym inwestycja objęta wsparciem stanie się obowiązkowa na szczeblu UE.

ROZDZIAŁ III

MONITOROWANIE

Artykuł 18

Wycofanie przywileju wyłączenia grupowego

Jeżeli państwo członkowskie przyznaje pomoc, która jest rzekomo wyłączona z obowiązku zgłoszenia na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale nie spełnia warunków określonych w rozdziałach I–II, Komisja może, po umożliwieniu zainteresowanemu państwu członkowskiemu przedstawienia swojego stanowiska, przyjąć decyzję stwierdzającą, że całość lub część przyszłych środków pomocy przyjętych przez dane państwo członkowskie, które w innych okolicznościach spełniałyby wymogi niniejszego rozporządzenia, podlega obowiązkowi zgłoszenia do Komisji zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu. Środki podlegające zgłoszeniu mogą zostać ograniczone do środków przyznających niektóre rodzaje pomocy lub na rzecz niektórych beneficjentów lub do środków przyjętych przez niektóre organy danego państwa członkowskiego.

Artykuł 19

Sprawozdawczość

Państwa członkowskie przekazują Komisji następujące informacje:

- a) za pośrednictwem systemu elektronicznej notyfikacji Komisji – informacje zbiorcze na temat każdego środka pomocy wyłączonego na mocy niniejszego rozporządzenia, w standardowym formacie określonym w załączniku II, wraz z linkiem zapewniającym dostęp do pełnego tekstu środka pomocy, włącznie z jego zmianami, w ciągu 20 dni roboczych od wejścia w życie środka pomocy;
- b) w formie elektronicznej – sprawozdanie roczne w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 794/2004⁽³³⁾, zawierające informacje wskazane w rozporządzeniu (WE) nr 794/2004, w odniesieniu do każdego pełnego roku lub każdej części roku, kiedy zastosowanie ma niniejsze rozporządzenie.

Artykuł 20

Ocena

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do programów pomocy, które podlegają ocenie *ex post* zgodnie z ust. 2 przez okres do sześciu miesięcy od ich wejścia w życie lub przez okres dłuższy zgodnie z decyzją Komisji po dokonaniu oceny planu oceny sporządzonego dla danego programu, o czym mowa w ust. 8.

⁽³³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

2. Programy pomocy podlegają ocenie *ex post*, jeżeli ich budżet na pomoc państwa lub rozliczone wydatki przekraczają 150 mln EUR w dowolnym roku lub 750 mln EUR w całym okresie ich realizacji. Cały okres realizacji to łączny czas trwania danego programu i każdego realizowanego wcześniej programu, który służył realizacji podobnego celu i obejmował podobny obszar geograficzny, począwszy od 30 marca 2026 r. Oceny *ex post* są wymagane wyłącznie w przypadku programów pomocy, których cały okres realizacji przekracza trzy lata, począwszy od 30 marca 2026 r.

3. Od wymogu przeprowadzenia oceny *ex post* można odstąpić w przypadku programów pomocy będących bezpośrednią kolejną wersją wcześniejszego programu, który służył realizacji zbliżonego celu, obejmował ten sam obszar geograficzny i został poddany ocenie, oraz w odniesieniu do którego przedstawiono ostateczne sprawozdanie oceniające zgodnie z planem oceny zatwierdzonym przez Komisję, niezawierające żadnych negatywnych ustaleń. W przypadku gdy ostateczne sprawozdanie oceniające program okaże się niezgodne z zatwierdzonym planem oceny, program ten jest zawieszany ze skutkiem natychmiastowym. Żadna z kolejnych wersji takiego zawieszonego programu pomocy nie podlega wyłączeniu grupowemu.

4. Plan oceny zawiera co najmniej następujące elementy: (i) cele programu pomocy, który ma być przedmiotem oceny; (ii) pytania służące ocenie; (iii) wskaźniki rezultatu; (iv) przewidywaną metodykę przeprowadzania oceny; (v) wymogi w zakresie gromadzenia danych; (vi) proponowany harmonogram oceny, w tym termin przedłożenia pośredniego i końcowego sprawozdania z oceny; (vii) opis niezależnego organu prowadzącego ocenę lub opis kryteriów wyboru takiego organu; oraz (viii) procedury zapewniające informowanie o ocenie.

5. Celem oceny *ex post* jest weryfikacja realizacji przyjętych założeń i potwierdzenie warunków leżących u podstaw zgodności programu z rynkiem wewnętrznym, w szczególności weryfikacja konieczności zastosowania środka pomocy i jego skuteczności w świetle jego uprzednio zdefiniowanych celów ogólnych i szczegółowych. W ocenie *ex post* uwzględnia się także wpływ danego programu na konkurencję i wymianę handlową.

6. Ocenę *ex post* przeprowadza się według planu oceny zatwierdzonego przez Komisję.

7. Państwa członkowskie zgłaszają Komisji projekt planu oceny programów pomocy objętych wymogiem oceny zgodnie z ust. 2:

- a) w terminie 20 dni roboczych od wejścia programu w życie, jeżeli w jego budżecie kwota pomocy państwa przekracza 150 mln EUR w dowolnym roku lub 750 mln EUR w całym okresie jego realizacji;
- b) w terminie 30 dni roboczych po dokonaniu istotnej zmiany skutkującej zwiększeniem budżetu programu do ponad 150 mln EUR w dowolnym roku lub do 750 mln EUR w całym okresie realizacji programu;
- c) w terminie 30 dni roboczych po oficjalnym zaksięgowaniu wydatków w ramach programu przekraczających 150 mln EUR w którymkolwiek roku.

8. Projekt planu oceny jest zgodny ze wspólną metodą oceny pomocy państwa przyjętą przez Komisję. Komisja może podjąć decyzję o przedłużeniu wstępnego maksymalnego okresu sześciu miesięcy w decyzji zatwierdzającej plan oceny. Państwa członkowskie publikują plan oceny zatwierdzony przez Komisję.

9. Ocena *ex post* musi zostać przeprowadzona przez eksperta, który jest niezależny od organu przyznającego pomoc, na podstawie planu oceny. W ramach każdej oceny należy sporządzić co najmniej jedno okresowe i jedno końcowe sprawozdanie oceniające. Państwa członkowskie publikują oba sprawozdania.

10. Końcowe sprawozdanie z oceny przekazuje się Komisji najpóźniej na dziewięć miesięcy przed datą wygaśnięcia programu pomocy. Okres ten może zostać skrócony w przypadku programów powodujących uruchomienie wymogu oceny w ciągu ostatnich dwóch lat ich wdrażania. Dokładny zakres i zasady każdej oceny określa się w decyzji Komisji zatwierdzającej plan oceny. Podczas zgłaszania wszelkich późniejszych środków pomocy o podobnym celu należy przedstawić opis tego, w jaki sposób wzięto pod uwagę wyniki oceny.

Artykuł 21

Monitorowanie

1. W celu umożliwienia Komisji monitorowania pomocy wyłączonej z obowiązku zgłoszenia na mocy niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie prowadzą szczegółową dokumentację z informacjami i dokumentami uzupełniającymi potrzebnymi do ustalenia, że wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu zostały spełnione. Dokumentacja ta jest przechowywana przez okres 10 lat od dnia przyznania pomocy *ad hoc* lub dnia przyznania ostatniej pomocy indywidualnej w ramach programu.

2. W przypadku programów, w ramach których pomoc podatkowa jest przyznawana automatycznie, takich jak programy oparte na deklaracjach podatkowych beneficjentów, oraz jeżeli nie przeprowadza się weryfikacji *ex ante* w celu ustalenia, czy wszystkie warunki dotyczące zgodności zostały spełnione w przypadku każdego beneficjenta, państwa członkowskie regularnie weryfikują, przynajmniej na zasadzie *ex post* i na podstawie próby, czy wszystkie warunki dotyczące zgodności zostały spełnione, oraz wyciągają konieczne wnioski. Państwa członkowskie przechowują szczegółową dokumentację tych weryfikacji przez okres co najmniej 10 lat od dnia przeprowadzenia weryfikacji.

3. Komisja może zażądać od każdego państwa członkowskiego wszelkich informacji i dokumentów uzupełniających, które uzna za konieczne do monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym informacji, o których mowa w ust. 1 i 2. W ciągu 20 dni roboczych od dnia otrzymania wezwania lub w dłuższym terminie wyznaczonym w wezwaniu dane państwo członkowskie przekazuje Komisji żądane informacje i dokumenty uzupełniające.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 22

Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pomocy indywidualnej przyznanej przed jego wejściem w życie, jeżeli spełnia ona wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu z wyjątkiem art. 9.

2. Pomoc, która nie spełnia warunków wyłączenia z obowiązku zgłoszenia określonych w niniejszym rozporządzeniu, jest oceniana przez Komisję na podstawie odpowiednich ram, wytycznych, komunikatów i obwieszczeń przyjętych przez Komisję.

3. Z końcem okresu stosowania niniejszego rozporządzenia wszelkie programy pomocy wyłączone z obowiązku zgłoszenia na mocy niniejszego rozporządzenia pozostają wyłączone przez okres sześciu miesięcy.

Zasady określone w niniejszym rozporządzeniu mogą nadal mieć zastosowanie, po wygaśnięciu okresu jego obowiązywania, do pomocy przyznanej w ramach funduszy Unii wdrażanych zgodnie z zasadami zarządzania dzielonego na okres programowania 2028-2034.

*Artykuł 23***Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 30 marca 2026 r.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do dnia 31 grudnia 2034 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 marca 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

DEFINICJA MŚP

Artykuł 1

Przedsiębiorstwo

Za przedsiębiorstwo uważa się podmiot prowadzący działalność gospodarczą bez względu na jego formę prawną. Zalicza się tu w szczególności osoby prowadzące działalność na własny rachunek oraz firmy rodzinne zajmujące się rzemiosłem lub inną działalnością, a także spółki lub stowarzyszenia prowadzące regularną działalność gospodarczą.

Artykuł 2

Pułapy zatrudnienia oraz pułapy finansowe określające kategorię przedsiębiorstwa

1. Do kategorii mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw („MŚP”) należą przedsiębiorstwa, które zatrudniają mniej niż 250 pracowników i których roczny obrót nie przekracza 50 milionów EUR, lub roczna suma bilansowa nie przekracza 43 milionów EUR.
2. W kategorii MŚP małe przedsiębiorstwo definiuje się jako przedsiębiorstwo, które zatrudnia mniej niż 50 pracowników i którego roczny obrót lub roczna suma bilansowa nie przekracza 10 milionów EUR.
3. W kategorii MŚP mikroprzedsiębiorstwo definiuje się jako przedsiębiorstwo, które zatrudnia mniej niż 10 pracowników i którego roczny obrót lub roczna suma bilansowa nie przekracza 2 milionów EUR.

Artykuł 3

Rodzaje przedsiębiorstw brane pod uwagę przy obliczaniu liczby zatrudnionych i kwot finansowych

1. „Przedsiębiorstwo samodzielne” oznacza każde przedsiębiorstwo, które nie jest zakwalifikowane jako przedsiębiorstwo partnerskie w rozumieniu ust. 2 ani jako przedsiębiorstwo powiązane w rozumieniu ust. 3.
2. „Przedsiębiorstwa partnerskie” oznaczają wszystkie przedsiębiorstwa, które nie zostały zakwalifikowane jako przedsiębiorstwa powiązane w rozumieniu ust. 3 i między którymi istnieją następujące związki: przedsiębiorstwo (przedsiębiorstwo wyższego szczebla) posiada, samodzielnie lub wspólnie z co najmniej jednym przedsiębiorstwem powiązanym w rozumieniu ust. 3, co najmniej 25 % kapitału innego przedsiębiorstwa (przedsiębiorstwa niższego szczebla) lub praw głosu w takim przedsiębiorstwie.

Przedsiębiorstwo można jednak zaklasyfikować jako samodzielne i w związku z tym niemające żadnych przedsiębiorstw partnerskich, nawet jeśli niżej wymienieni inwestorzy osiągnęli lub przekroczyli pułap 25 %, pod warunkiem że nie są oni powiązani w rozumieniu ust. 3, indywidualnie ani wspólnie, z danym przedsiębiorstwem:

- a) publiczne korporacje inwestycyjne, spółki *venture capital*, osoby fizyczne lub grupy osób fizycznych prowadzące regularną działalność inwestycyjną w oparciu o kapitał wysokiego ryzyka, które inwestują w firmy nienotowane na giełdzie (anioły biznesu), pod warunkiem że całkowita kwota inwestycji tych aniołów biznesu w to samo przedsiębiorstwo wynosi mniej niż 1 250 000 EUR;
- b) uczelnie wyższe lub ośrodki badawcze nienastawione na zysk;
- c) inwestorzy instytucjonalni, w tym fundusze rozwoju regionalnego;
- d) niezależne samorządy lokalne z rocznym budżetem poniżej 10 mln EUR oraz liczbą mieszkańców poniżej 5 000.

3. „Przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają przedsiębiorstwa, które pozostają w jednym z poniższych związków:
 - a) przedsiębiorstwo posiada większość praw głosu w innym przedsiębiorstwie w roli wspólnika lub członka;
 - b) przedsiębiorstwo ma prawo wyznaczyć lub odwołać większość członków organu administracyjnego, zarządzającego lub nadzorczego innego przedsiębiorstwa;
 - c) przedsiębiorstwo ma prawo wywierać dominujący wpływ na inne przedsiębiorstwo zgodnie z umową zawartą z tym przedsiębiorstwem lub zgodnie z postanowieniami w jego statucie lub umowie spółki;
 - d) przedsiębiorstwo będące wspólnikiem lub członkiem innego przedsiębiorstwa kontroluje samodzielnie, zgodnie z umową z innymi wspólnikami lub członkami tego przedsiębiorstwa, większość praw głosu wspólników lub członków w tym przedsiębiorstwie.

Zakłada się, że wpływ dominujący nie istnieje, jeżeli inwestorzy wymienieni w ust. 2 akapit drugi nie angażują się bezpośrednio lub pośrednio w zarządzanie danym przedsiębiorstwem, bez uszczerbku dla ich praw jako udziałowców/akcjonariuszy.

Przedsiębiorstwa, które pozostają w jednym ze związków opisanych w akapicie pierwszym za pośrednictwem co najmniej jednego przedsiębiorstwa, lub jednego z inwestorów, o których mowa w ust. 2, również uznaje się za powiązane.

Przedsiębiorstwa pozostające w jednym z takich związków za pośrednictwem osoby fizycznej lub grupy osób fizycznych działających wspólnie również uznaje się za przedsiębiorstwa powiązane, jeżeli prowadzą one swoją działalność lub część działalności na tym samym rynku właściwym lub rynkach pokrewnych.

Za „rynek pokrewny” uważa się rynek dla danego produktu lub usługi znajdujący się bezpośrednio na wyższym lub niższym szczeblu rynku w stosunku do rynku właściwego.

4. Poza przypadkami określonymi w ust. 2 akapit drugi przedsiębiorstwa nie można uznać za małe lub średnie przedsiębiorstwo, jeżeli co najmniej 25 % kapitału lub praw głosu kontroluje bezpośrednio lub pośrednio, wspólnie lub indywidualnie, co najmniej jeden organ publiczny.

5. Przedsiębiorstwa mogą złożyć oświadczenie o swoim statusie prawnym przedsiębiorstwa samodzielnego, przedsiębiorstwa partnerskiego lub przedsiębiorstwa powiązanego, załączając dane dotyczące pułapów określonych w art. 2. Oświadczenie można złożyć nawet wtedy, gdy kapitał jest rozdrobniony w stopniu uniemożliwiającym dokładne określenie właściciela, w którym to przypadku przedsiębiorstwo może oświadczyć w dobrej wierze, że w sposób prawnie uzasadniony może przyjąć, iż co najmniej 25 % jego kapitału nie jest w posiadaniu innego przedsiębiorstwa ani we wspólnym posiadaniu większej liczby powiązanych przedsiębiorstw. Oświadczenia takie nie wykluczają kontroli i postępowań wyjaśniających przewidzianych w przepisach krajowych lub unijnych.

Artykuł 4

Dane wykorzystywane w celu określania liczby zatrudnionych i kwot finansowych oraz okres odniesienia

1. Do określenia liczby zatrudnionych i kwot finansowych wykorzystuje się dane odnoszące się do ostatniego zatwierdzonego okresu obrachunkowego, obliczane w skali rocznej. Uwzględnia się je od dnia zamknięcia ksiąg rachunkowych. Kwota wybrana jako obrót jest obliczana z pominięciem podatku od wartości dodanej (VAT) i innych podatków pośrednich.

2. Jeżeli w dniu zamknięcia ksiąg rachunkowych dane przedsiębiorstwo stwierdza, że w skali rocznej przekroczyło pułapy zatrudnienia lub pułapy finansowe określone w art. 2, lub spadło poniżej tych pułapów, uzyskanie lub utrata statusu mikroprzedsiębiorstwa, małego lub średniego przedsiębiorstwa następuje tylko wówczas, gdy zjawisko to powtórzy się w ciągu dwóch kolejnych okresów obrachunkowych.

3. W przypadku nowo utworzonych przedsiębiorstw, których księgi rachunkowe nie zostały jeszcze zatwierdzone, odpowiednie dane pochodzą z szacunków dokonanych w dobrej wierze w trakcie roku obrotowego.

Artykuł 5

Liczba zatrudnionych

Liczba zatrudnionych odpowiada liczbie rocznych jednostek pracy, tj. liczbie osób zatrudnionych na pełny etat w obrębie danego przedsiębiorstwa lub na jego rzecz w ciągu całego uwzględnianego roku odniesienia. Praca osób, które nie przepracowały pełnego roku, osób, które pracowały w niepełnym wymiarze godzin, bez względu na długość okresu zatrudnienia, oraz pracowników sezonowych jest obliczana jako część ułamkowa rocznej jednostki pracy. W skład personelu wchodzi:

- a) pracownicy;
- b) osoby pracujące dla przedsiębiorstwa, podlegające mu i uważane za pracowników na mocy prawa krajowego;
- c) właściciele-kierownicy;
- d) wspólnicy prowadzący regularną działalność w przedsiębiorstwie i czerpiący z niego korzyści finansowe.

Praktykanci lub studenci odbywający szkolenie zawodowe na podstawie umowy o praktyce lub szkoleniu zawodowym nie wchodzi w skład personelu. Nie wlicza się okresu trwania urlopu macierzyńskiego ani wychowawczego.

Artykuł 6

Ustalenie danych przedsiębiorstwa

1. W przypadku przedsiębiorstwa samodzielnego dane, w tym dane dotyczące liczby personelu, ustalane są wyłącznie na podstawie jego ksiąg rachunkowych.

2. W przypadku przedsiębiorstwa mającego przedsiębiorstwo partnerskie lub przedsiębiorstwa powiązane dane, w tym dane dotyczące liczby personelu, określa się na podstawie ksiąg rachunkowych i innych danych przedsiębiorstwa lub, jeżeli istnieją, skonsolidowanego sprawozdania finansowego danego przedsiębiorstwa lub skonsolidowanego sprawozdania finansowego innego przedsiębiorstwa, w którym ujęte jest dane przedsiębiorstwo.

Dane, o których mowa w pierwszym akapicie, uzupełnia się danymi dotyczącymi każdego przedsiębiorstwa partnerskiego znajdującego się bezpośrednio na wyższym lub niższym szczeblu rynku w stosunku do danego przedsiębiorstwa. Uzupełnienie danych jest proporcjonalne do procentowego udziału w kapitale lub prawach głosu (zależnie od tego, która z tych wartości jest większa). W przypadku holdingów typu cross-holding stosuje się większy udział procentowy.

Dane, o których mowa w pierwszym i drugim akapicie, uzupełnia się pełnymi danymi każdego przedsiębiorstwa, które jest bezpośrednio lub pośrednio powiązane z danym przedsiębiorstwem, jeśli dane te nie zostały podane wcześniej w ramach skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

3. Do celów stosowania ust. 2 dane przedsiębiorstw partnerskich danego przedsiębiorstwa pochodzą z ich ksiąg rachunkowych i innych danych, w tym skonsolidowanego sprawozdania finansowego, o ile istnieje. Dane te uzupełnia się pełnymi danymi przedsiębiorstw, które są powiązane z tymi przedsiębiorstwami partnerskimi, jeśli dane te nie zostały podane wcześniej w ramach skonsolidowanego sprawozdania finansowego.

Do celów stosowania tego samego ust. 2 dane przedsiębiorstw, które są powiązane z danym przedsiębiorstwem, pochodzą z ich ksiąg rachunkowych i innych danych, w tym skonsolidowanego sprawozdania finansowego, o ile istnieje. Dane te uzupełnia się proporcjonalnie danymi każdego ewentualnego przedsiębiorstwa partnerskiego takiego przedsiębiorstwa powiązanego, znajdującego się na wyższym lub niższym szczeblu rynku, chyba że zostały one już ujęte w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym w stosunku co najmniej proporcjonalnym do udziału określonego w ust. 2 akapit drugi.

4. W przypadku gdy w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym brakuje danych dotyczących liczby personelu w danym przedsiębiorstwie, dane te oblicza się przez proporcjonalne zestawienie danych od przedsiębiorstw partnerskich oraz przez dodanie danych od przedsiębiorstw, z którymi dane przedsiębiorstwo jest powiązane.

ZAŁĄCZNIK II

INFORMACJE DOTYCZĄCE POMOCY PAŃSTWA WYŁĄCZONEJ NA WARUNKACH NINIEJSZEGO
ROZPORZĄDZENIA

CZĘŚĆ I – Informacje, które należy przekazać za pomocą systemu elektronicznej notyfikacji udostępnionego przez Komisję, jak określono w art. 19

Oznaczenie środka pomocy	[wypełnia Komisja]	
Państwo członkowskie	.....	
Numer referencyjny nadany przez państwo członkowskie	.....	
Region	Nazwa regionu lub regionów (NUTS) ⁽¹⁾	Status pomocy regionalnej ⁽²⁾
Organ przyznający pomoc	Nazwa	.....
	Adres pocztowy Adres internetowy	..... .....
Nazwa środka pomocy	.....	
Krajowa podstawa prawna (odesłanie do właściwego krajowego dziennika urzędowego)	.....	
Adres strony internetowej zawierającej pełny tekst środka pomocy	.....	
Rodzaj środka	☐ Program pomocy	
	☐ Pomoc <i>ad hoc</i>	Nazwa beneficjenta i grupy ⁽³⁾ , do której należy
Zmiana istniejącego programu pomocy lub pomocy <i>ad hoc</i>		Numer referencyjny nadany przez Komisję SA.
	☐ Przedłużenie	
	☐ Zmiana	
Okres realizacji ⁽⁴⁾	☐ Program pomocy	od dd/mm/rrrr do dd/mm/rrrr
Data przyznania pomocy	☐ Pomoc <i>ad hoc</i>	dd/mm/rrrr
Sektor(y) gospodarki	☐ Wszystkie sektory gospodarki kwalifikujące się do otrzymania pomocy	
	☐ Pomoc ograniczona do konkretnych sektorów: Proszę wskazać sektor NACE na poziomie grupy ⁽⁵⁾	
Rodzaj beneficjenta	☐ MŚP	
	☐ Małe spółki o średniej kapitalizacji	
	☐ Duże przedsiębiorstwa	
Szacunkowa liczba beneficjentów:	☐ do 10	
	☐ od 11 do 50	
	☐ od 51 do 100	
	☐ od 101 do 500	
	☐ od 501 do 1 000	
	☐ ponad 1 000	

Budżet	Łączna roczna kwota budżetu planowanego w ramach programu pomocy ⁽⁶⁾	Waluta krajowa ... (pełne kwoty)	
	Całkowita kwota pomocy <i>ad hoc</i> przyznanej przedsiębiorstwu ⁽⁷⁾	Waluta krajowa ... (pełne kwoty)	
Instrument pomocy	☐ Dotacja/dotacja na spłatę odsetek		
	☐ Pożyczka/zaliczki zwrotne		
	☐ Gwarancja (w stosownych przypadkach z odniesieniem do decyzji Komisji) ⁽⁸⁾ Odniesienie do decyzji Komisji SA		
	☐ Korzyść podatkowa lub zwolnienie podatkowe		
	☐ Inwestycja kapitałowa lub quasi-kapitałowa		
	☐ Inne [proszę określić]: Proszę wskazać, do której z poniższych szerokich kategorii należałoby przypisać środki pod względem jego wpływu/funkcji: ☐ Dotacja ☐ Pożyczka ☐ Gwarancja ☐ Korzyść podatkowa ☐ Inwestycja kapitałowa lub quasi-kapitałowa		
☐ W przypadku współfinansowania z funduszu (funduszy) UE	Nazwa funduszu (funduszy) UE:	Kwota finansowania (z poszczególnych funduszy UE)	Waluta krajowa ... (pełne kwoty)

⁽¹⁾ NUTS — wspólna klasyfikacja jednostek terytorialnych do celów statystycznych. Region określa się zazwyczaj na poziomie 2.

⁽²⁾ Art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE (status „A”), art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE (status „C”), obszary nieobjęte pomocą, tj. obszary niekwalifikujące się do pomocy regionalnej (status „N”).

⁽³⁾ „Do celów reguł konkurencji określonych w Traktacie oraz do celów niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstwem jest każdy podmiot wykonujący działalność gospodarczą niezależnie od jego formy prawnej i sposobu finansowania. Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że podmioty kontrolowane (z mocy prawa lub faktycznie) przez ten sam podmiot należy uznać za jedno przedsiębiorstwo.

⁽⁴⁾ Okres, w którym organ przyznający pomoc może się zobowiązać do przyznania pomocy.

⁽⁵⁾ NACE Rev. 2.1 — statystyczna klasyfikacja działalności gospodarczej we Wspólnocie Europejskiej. Sektor określa się zwykle na poziomie grupy.

⁽⁶⁾ W przypadku programu pomocy: proszę wskazać całkowitą kwotę rocznego budżetu planowanego na podstawie programu lub szacowaną roczną stratę podatkową w odniesieniu do wszystkich instrumentów pomocy objętych programem.

⁽⁷⁾ W przypadku przyznania pomocy *ad hoc*: proszę wskazać całkowitą kwotę pomocy lub stratę podatkową.

⁽⁸⁾ Ewentualnie odesłanie do decyzji Komisji zatwierdzającej sposób obliczenia ekwiwalentu dotacji brutto zgodnie z art. 5 ust. 2. lit. d) niniejszego rozporządzenia.

CZĘŚĆ II – Informacje, które należy przekazać za pomocą systemu elektronicznej notyfikacji udostępnionego przez Komisję, jak określono w art. 19

Należy wskazać, na podstawie którego przepisu niniejszego rozporządzenia wdrażany jest środek pomocy.

Główny cel pomocy	Maksymalna intensywność pomocy w %	Maksymalna kwota pomocy w walucie krajowej (pełne kwoty)
Program pomocy operacyjnej na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu (art. 10)	... (na program rocznie)	....

Główny cel pomocy		Maksymalna intensywność pomocy w %	Maksymalna kwota pomocy w walucie krajowej (pełne kwoty)
Program pomocy operacyjnej na uruchomienie nowych komercyjnych towarowych połączeń kolejowych i nowych komercyjnych towarowych połączeń wodnych śródlądowych (art. 11)	Pierwszy rok funkcjonowania	...	.....
	Drugi rok funkcjonowania	...	
	Trzeci rok funkcjonowania	...	
	Czwarty rok funkcjonowania	...	
	Piąty rok funkcjonowania	...	
Program pomocy inwestycyjnej na obiekty kolejowej infrastruktury usługowej, obiekty infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiekty infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego (art. 12)		... (na projekt)	....
Pomoc inwestycyjna <i>ad hoc</i> na towarowe terminale kolejowe lub żeglugi śródlądowej (art. 12)		... (na projekt)	...
Program pomocy inwestycyjnej na bocznicę prywatną (art. 13)		... (na projekt)	....
Program pomocy inwestycyjnej na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego (art. 14)		... (pożyczki bazowej)	....
Program pomocy inwestycyjnej na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych lub dźwigów montowanych na pokładzie statków (art. 15)	Intermodalne jednostki ładunkowe	...	....
	Dźwigi montowane na pokładzie statków	...	
Programy pomocy inwestycyjnej na interoperacyjność (art. 16)	Projekty inwestycyjne, o których mowa w ust. 3 lit. a) i b)	...	...
	Projekty inwestycyjne, o których mowa w ust. 3 lit. c) do j)	...	
Program pomocy inwestycyjnej na dostosowanie techniczne i modernizację w sektorach zrównoważonego transportu lądowego (art. 17)		...	...

ZAŁĄCZNIK III

PRZEPISY DOTYCZĄCE PUBLIKOWANIA INFORMACJI OKREŚLONYCH W ART. 9 UST. 1 LIT. C) I UST. 2

Zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. c) publikuje się następujące informacje o każdym przypadku przyznania pomocy indywidualnej:

- a) Nazwa beneficjenta;
- b) Identyfikator beneficjenta;
- c) Rodzaj przedsiębiorstwa (MŚP/mała spółka o średniej kapitalizacji/duże przedsiębiorstwo) w momencie przyznania pomocy;
- d) Region, w którym beneficjent ma siedzibę, na poziomie NUTS II ⁽¹⁾;
- e) Sektor działalności na poziomie grupy NACE ⁽²⁾;
- f) Element pomocy, wyrażony jako pełna kwota w walucie krajowej ⁽³⁾;
- g) Instrument pomocy ⁽⁴⁾ (Dotacja/Dotacja na spłatę odsetek, Pożyczka/Zaliczki zwrotne/Dotacja podlegająca zwrotowi, Gwarancja, Korzyść podatkowa lub zwolnienie podatkowe, Inwestycja kapitałowa lub quasi-kapitałowa, Inne [proszę określić]);
- h) Data przyznania pomocy;
- i) Cel pomocy;
- j) Organ przyznający pomoc;
- k) Numer środka pomocy ⁽⁵⁾.

Jak określono w art. 9 ust. 2, w przypadku gdy państwa członkowskie organizują swoje kompleksowe strony internetowe dotyczące pomocy państwa w taki sposób, aby umożliwić łatwy dostęp do informacji, informacje publikuje się w formacie arkusza kalkulacyjnego, który umożliwia wyszukiwanie, pobieranie i łatwe publikowanie danych w internecie, na przykład w formacie CSV lub XML. Wszystkie zainteresowane strony mogą korzystać z dostępu do strony internetowej bez ograniczeń. Dostęp do strony nie wymaga wcześniejszej rejestracji użytkownika.

⁽¹⁾ NUTS – wspólna klasyfikacja jednostek terytorialnych do celów statystycznych. Region określa się zazwyczaj na poziomie 2.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1893/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie statystycznej klasyfikacji działalności gospodarczej NACE Rev. 2 i zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3037/90 oraz niektóre rozporządzenia WE w sprawie określonych dziedzin statystycznych (Dz.U. L 393 z 30.12.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj>).

⁽³⁾ W przypadku pomocy operacyjnej – roczna kwota pomocy na beneficjenta. W przypadku pomocy inwestycyjnej – kwota inwestycji. W przypadku środków objętych art. 14 – ekwiwalent dotacji brutto.

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

⁽⁵⁾ Podany przez Komisję w ramach procedury na mocy art. 19 niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK IV

DEFINICJA MAŁEJ SPÓŁKI O ŚREDNIEJ KAPITALIZACJI

Definicja małych spółek o średniej kapitalizacji [ang. small mid-cap enterprises]

1. Przedsiębiorstwo

Za przedsiębiorstwo uważa się podmiot prowadzący działalność gospodarczą bez względu na jego formę prawną. Obejmuje to spółki lub stowarzyszenia prowadzące regularną działalność gospodarczą.

2. Pułap zatrudnienia oraz pułapy finansowe

Do kategorii małych spółek o średniej kapitalizacji należą przedsiębiorstwa, które nie są małymi i średnimi przedsiębiorstwami zgodnie z załącznikiem I, zatrudniają mniej niż 750 osób i których roczny obrót nie przekracza 150 milionów EUR lub których całkowity bilans roczny nie przekracza 129 milionów EUR.

3. Rodzaje przedsiębiorstw brane pod uwagę przy obliczaniu liczby zatrudnionych i kwot finansowych

3.1. „Przedsiębiorstwo samodzielne” oznacza każde przedsiębiorstwo, które nie jest zakwalifikowane jako przedsiębiorstwo partnerskie w rozumieniu pkt 3.2 ani jako przedsiębiorstwo powiązane w rozumieniu pkt 3.5.

3.2. „Przedsiębiorstwa partnerskie” oznaczają wszystkie przedsiębiorstwa, które nie są zakwalifikowane jako przedsiębiorstwa powiązane w rozumieniu pkt 3.4 oraz, gdy jedno przedsiębiorstwo (przedsiębiorstwo wyższego szczebla) posiada, samodzielnie lub wspólnie z co najmniej jednym przedsiębiorstwem powiązanym w rozumieniu pkt 3.5, co najmniej 25 % kapitału innego przedsiębiorstwa (przedsiębiorstwa niższego szczebla) lub praw głosu w takim przedsiębiorstwie.

3.3. Poza przypadkami określonymi w pkt 3.4 przedsiębiorstwa nie można uznać za małą spółkę o średniej kapitalizacji, jeżeli co najmniej 25 % kapitału lub praw głosu kontroluje bezpośrednio lub pośrednio, wspólnie lub indywidualnie, co najmniej jeden podmiot publiczny.

3.4. Na zasadzie odstępstwa od pkt 3.2 przedsiębiorstwo można zakwalifikować jako samodzielne i w związku z tym niemające żadnych przedsiębiorstw partnerskich, nawet jeśli niżej wymienieni inwestorzy osiągnęli lub przekroczyli pułap 25 % kapitału lub praw głosu, pod warunkiem że nie są oni powiązani, w rozumieniu pkt 3.5, indywidualnie ani wspólnie, z danym przedsiębiorstwem:

- a) publiczne korporacje inwestycyjne, fundusze *venture capital* lub *private equity*, osoby fizyczne lub grupy osób fizycznych prowadzące regularną działalność inwestycyjną w oparciu o kapitał wysokiego ryzyka, które inwestują w firmy nienotowane na giełdzie, (tzw. anioły biznesu), pod warunkiem że całkowita kwota inwestycji tych aniołów biznesu w to samo przedsiębiorstwo wynosi mniej niż 5 000 000 EUR;
- b) uczelnie wyższe lub ośrodki badawcze nienastawione na zysk;
- c) inwestorzy instytucjonalni, w tym fundusze rozwoju regionalnego;
- d) niezależne samorządy lokalne z rocznym budżetem poniżej 10 mln EUR oraz liczbą mieszkańców poniżej 5 000.

3.5. „Przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają przedsiębiorstwa, które pozostają w jednym z poniższych związków:

- a) przedsiębiorstwo posiada większość praw głosu w innym przedsiębiorstwie w roli wspólnika lub członka;
- b) przedsiębiorstwo ma prawo wyznaczyć lub odwołać większość członków organu administracyjnego, zarządzającego lub nadzorczego innego przedsiębiorstwa;
- c) przedsiębiorstwo ma prawo wywierać dominujący wpływ na inne przedsiębiorstwo zgodnie z umową zawartą z tym przedsiębiorstwem lub zgodnie z postanowieniami w jego statucie lub umowie spółki;

- d) przedsiębiorstwo będące wspólnikiem lub członkiem innego przedsiębiorstwa kontroluje samodzielnie, zgodnie z umową z innymi wspólnikami lub członkami tego przedsiębiorstwa, większość praw głosu wspólników lub członków w tym przedsiębiorstwie.

Zakłada się, że wpływ dominujący nie istnieje, jeżeli inwestorzy wymienieni w pkt 3.4 nie angażują się bezpośrednio ani pośrednio w zarządzanie danym przedsiębiorstwem, bez uszczerbku dla swoich praw jako udziałowców/akcjonariuszy.

- 3.5.1. Przedsiębiorstwa, które pozostają w jednym ze związków określonych w pkt 3.5 powyżej za pośrednictwem co najmniej jednego przedsiębiorstwa, lub jednego z inwestorów, o których mowa w pkt 3.4, również uznaje się za powiązane.
- 3.5.2. Przedsiębiorstwa pozostające w jednym ze związków określonych w pkt 3.5 powyżej za pośrednictwem osoby fizycznej lub grupy osób fizycznych działających wspólnie również uznaje się za przedsiębiorstwa powiązane, jeżeli prowadzą one swoją działalność lub część działalności na tym samym rynku właściwym lub rynkach pokrewnych. Do celów tego punktu za „rynek pokrewny” uważa się rynek dla danego produktu lub usługi znajdujący się bezpośrednio na wyższym lub niższym szczeblu w stosunku do rynku właściwego.
- 3.5.3. W przypadku gdy alternatywny fundusz inwestycyjny zdefiniowany w art. 4 pkt 1 lit. a) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/61/UE⁽¹⁾ zainwestował w przedsiębiorstwo, do celów pkt 3.5 za „przedsiębiorstwa powiązane” nie należy uznawać:
 - a) tego przedsiębiorstwa i tego alternatywnego funduszu inwestycyjnego;
 - b) tego przedsiębiorstwa i zarządzającego tym alternatywnym funduszem inwestycyjnym;
 - c) tego przedsiębiorstwa i innego przedsiębiorstwa, w które zainwestował ten alternatywny fundusz inwestycyjny.

Akapit pierwszy ma zastosowanie, o ile spełnione są wszystkie następujące warunki:

- a) alternatywny fundusz inwestycyjny i jego zarządzający oraz zainteresowane przedsiębiorstwa prowadzą rozdzielną księgowość;
 - b) alternatywny fundusz inwestycyjny i jego zarządzający posiadają z góry określoną strategię wyjścia z przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw, której celem jest między innymi realizacja ich wartości poprzez sprzedaż przedsiębiorstwa lub w inny sposób.
- 3.6. Przedsiębiorstwa mogą złożyć oświadczenie o swoim statusie prawnym przedsiębiorstwa samodzielnego, przedsiębiorstwa partnerskiego lub przedsiębiorstwa powiązanego, załączając dane dotyczące pułapów określonych w pkt 2. Oświadczenie można złożyć nawet wtedy, gdy kapitał jest rozdrobniony w stopniu uniemożliwiającym dokładne określenie właściciela, w którym to przypadku przedsiębiorstwo może oświadczyć w dobrej wierze, że w sposób prawnie uzasadniony może przyjąć, iż co najmniej 25 % jego kapitału nie jest w posiadaniu innego przedsiębiorstwa ani we wspólnym posiadaniu większej liczby powiązanych przedsiębiorstw. Oświadczenia takie nie wykluczają kontroli i postępowań wyjaśniających przewidzianych w przepisach krajowych lub unijnych.
- 4. Dane wykorzystywane w celu określania liczby zatrudnionych i kwot finansowych oraz okres odniesienia
 - 4.1. Do określenia liczby zatrudnionych i kwot finansowych wykorzystuje się dane odnoszące się do ostatniego zatwierdzonego okresu obrachunkowego, obliczane w skali rocznej. Uwzględnia się je od dnia zamknięcia ksiąg rachunkowych. Kwota wybrana jako obrót jest obliczana z pominięciem podatku VAT i innych podatków pośrednich.
 - 4.2. Jeżeli w dniu zamknięcia ksiąg rachunkowych dane przedsiębiorstwo stwierdza, że w skali rocznej przekroczyło pułapy zatrudnienia lub pułapy finansowe określone w pkt 2, lub spadło poniżej tych pułapów, uzyskanie lub utrata statusu małej spółki o średniej kapitalizacji następuje tylko wówczas, gdy zjawisko to powtórzy się w ciągu dwóch kolejnych okresów obrachunkowych.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/61/UE z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie zarządzających alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi i zmiany dyrektyw 2003/41/WE i 2009/65/WE oraz rozporządzeń (WE) nr 1060/2009 i (UE) nr 1095/2010 (Dz.U. L 174 z 1.7.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj>).

- 4.3. W przypadku nowo utworzonych przedsiębiorstw, których księgi rachunkowe nie zostały jeszcze zatwierdzone, odpowiednie dane pochodzą z szacunków dokonanych w dobrej wierze w trakcie roku obrotowego.
5. Liczba zatrudnionych
- 5.1. Liczba zatrudnionych odpowiada liczbie osób zatrudnionych na pełny etat w obrębie danego przedsiębiorstwa lub na jego rzecz w ciągu całego uwzględnianego roku odniesienia („roczne jednostki robocze”). Praca osób, które nie przepracowały pełnego roku, osób, które pracowały w niepełnym wymiarze godzin, bez względu na długość okresu zatrudnienia, oraz pracowników sezonowych jest obliczana jako część ułamkowa rocznych jednostek roboczych. Do osób zatrudnionych zalicza się:
- a) pracowników;
 - b) osoby pracujące dla przedsiębiorstwa, podlegające mu i uważane za pracowników na mocy prawa krajowego;
 - c) właścicieli-kierowników;
 - d) wspólników prowadzących regularną działalność w przedsiębiorstwie i czerpiących z niego korzyści finansowe.
- 5.2. Praktykanci lub studenci odbywający szkolenie zawodowe na podstawie umowy o praktyce lub szkoleniu zawodowym nie wchodzi w skład personelu. Nie wlicza się okresu trwania urlopu macierzyńskiego ani wychowawczego.
6. Ustalenie danych przedsiębiorstwa
- 6.1. W przypadku przedsiębiorstwa samodzielnego dane, w tym dane dotyczące liczby personelu, ustalane są wyłącznie na podstawie jego ksiąg rachunkowych.
- 6.2. W przypadku przedsiębiorstwa mającego przedsiębiorstwo partnerskie lub przedsiębiorstwa powiązane, o których mowa w pkt 3, dane, w tym dane dotyczące liczby zatrudnionych, ustala się na podstawie ksiąg rachunkowych i innych danych przedsiębiorstwa lub, jeżeli istnieją, skonsolidowanego sprawozdania finansowego danego przedsiębiorstwa lub skonsolidowanego sprawozdania finansowego innego przedsiębiorstwa, w którym ujęte jest dane przedsiębiorstwo.
- Dane, o których mowa w pierwszym akapicie, uzupełnia się danymi dotyczącymi każdego przedsiębiorstwa partnerskiego znajdującego się bezpośrednio na wyższym lub niższym szczeblu rynku w stosunku do danego przedsiębiorstwa. Uzupełnienie danych jest proporcjonalne do procentowego udziału w kapitale lub prawach głosu, zależnie od tego, która z tych wartości jest większa. W przypadku holdingów typu cross-holding stosuje się większy udział procentowy.
- Dane, o których mowa w pierwszym i drugim akapicie, uzupełnia się pełnymi danymi każdego przedsiębiorstwa, które jest bezpośrednio lub pośrednio powiązane z danym przedsiębiorstwem, jeśli dane te nie zostały podane wcześniej w ramach skonsolidowanego sprawozdania finansowego.
- 6.3. Do celów stosowania pkt 6.2 dane przedsiębiorstw partnerskich danego przedsiębiorstwa pochodzą z ich ksiąg rachunkowych i innych danych, w tym skonsolidowanego sprawozdania finansowego, o ile istnieje. Dane te uzupełnia się pełnymi danymi przedsiębiorstw, które są powiązane z tymi przedsiębiorstwami partnerskimi, jeśli dane te nie zostały podane wcześniej w ramach skonsolidowanego sprawozdania finansowego.
- Do celów stosowania tego samego pkt 6.2 dane przedsiębiorstw, które są powiązane z danym przedsiębiorstwem, pochodzą z ich ksiąg rachunkowych i innych danych, w tym skonsolidowanego sprawozdania finansowego, o ile istnieje. Dane te uzupełnia się proporcjonalnie danymi każdego ewentualnego przedsiębiorstwa partnerskiego takiego przedsiębiorstwa powiązanego, znajdującego się na wyższym lub niższym szczeblu rynku, chyba że zostały one już ujęte w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym w stosunku co najmniej proporcjonalnym do udziału określonego w pkt 6.2 akapit drugi.
- 6.4. W przypadku gdy w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym brakuje danych dotyczących zatrudnienia w danym przedsiębiorstwie, dane te oblicza się przez proporcjonalne zestawienie danych od przedsiębiorstw partnerskich oraz przez dodanie danych od przedsiębiorstw, z którymi dane przedsiębiorstwo jest powiązane.