

PROJEKT z dnia 20.03.08

**Rozporządzenie
Ministra Rozwoju Regionalnego¹⁾
z dnia 2007 r.
w sprawie udzielania pomocy na inwestycje w zakresie transportu multimodalnego
w ramach regionalnych programów operacyjnych**

Na podstawie art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658 oraz z 2007 r. Nr 140, poz. 984) zarządza się ,co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy, przeznaczonej na inwestycje w zakresie transportu multimodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) mikroprzedsiębiorcy, małym lub średnim przedsiębiorcy – należy przez to rozumieć przedsiębiorstwo spełniające warunki określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw (Dz. Urz. WE L 10 z 13.01.2001, str. 33; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 2, str. 141), w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 364/2004 z dnia 25 lutego 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 70/2001 i rozszerzającym jego zakres w celu włączenia pomocy dla badań i rozwoju (Dz. Urz. UE L 63 z 28.02.2004, str. 22; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 64);
- 2) podmiocie udzielającym pomocy – należy przez to rozumieć podmiot udzielający pomocy, o którym mowa w art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju;
- 3) przedsiębiorcy - należy przez to rozumieć przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 1 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw, w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Komisji (WE) nr 364/2004 z dnia 25 lutego 2004 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 70/2001 i rozszerzającym jego zakres w celu włączenia pomocy dla badań i rozwoju;

¹⁾ Minister Rozwoju Regionalnego kieruje działem administracji rządowej – rozwój regionalny, na podstawie § 1 ust. 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Rozwoju Regionalnego (Dz. U. Nr 216, poz. 1600) .

- 4) transporcie multimodalnym – należy przez to rozumieć przewóz ładunków przy wykorzystaniu dwóch lub więcej gałęzi transportu.

§ 3. 1. Pomoc może być udzielana przedsiębiorcom zarządzającym infrastrukturą transportu multimodalnego oraz prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie transportu multimodalnego, zwanym dalej „beneficjentami pomocy”.

2. Pomoc nie może być udzielana beneficjentom pomocy:

- 1) na których ciąży obowiązek zwrotu pomocy, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej pomoc za niezgodną z prawem oraz ze wspólnym rynkiem;
- 2) w trudnej sytuacji ekonomicznej, spełniającym kryteria określone w przepisach prawa Unii Europejskiej².

§ 4. 1. Pomoc ma na celu wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego regionu poprzez rozwój systemów transportu multimodalnego jako systemów alternatywnych do transportu drogowego oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko naturalne.

2. Pomoc może być udzielana na realizację projektów dotyczących transportu multimodalnego na terenie województwa objętego danym regionalnym programem operacyjnym polegających w szczególności na:

- 1) budowie, przebudowie lub modernizacji centrów logistycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą niezbędną do realizacji projektu;
- 2) budowie, przebudowie lub modernizacji terminali transportu multimodalnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą niezbędną do realizacji projektu;
- 3) budowie, przebudowie lub modernizacji infrastruktury technicznej lub operacyjnej, w tym placów składowych i przeładunkowych, magazynów, parkingów, dróg wewnętrznych;
- 4) zakupie lub modernizacji urządzeń wykorzystywanych wyłącznie przy świadczeniu usług transportu multimodalnego;
- 5) zakupie lub modernizacji systemów teleinformatycznych.

3. Pomoc może być udzielona na projekt, o którym mowa w ust 2 pkt 1 wyłącznie w przypadku gdy służy on rozwojowi transportu multimodalnego.

§ 5. 1. Do wydatków kwalifikowanych zalicza się niezbędne do realizacji projektu wydatki poniesione na:

- 1) nabycie prawa własności lub wieczystego użytkowania gruntów;
- 2) nabycie prawa własności lub wieczystego użytkowania nieruchomości zabudowanej;
- 3) nabycie lub wytworzenie środków trwałych, w tym:
 - a) budowli i budynków, pod warunkiem, że ich nabycie pozostaje w bezpośrednim związku z celami projektu objętego pomocą,
 - b) maszyn i urządzeń,
 - c) narzędzi, przyrządów i aparatury,
 - d) wyposażenia technicznego dla prac biurowych,

² Kryteria te zostały określone w pkt 9-11 Wytocznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz. Urz. UE C 244, z 01.10.2004, str. 2).

- e) infrastruktury technicznej, w szczególności drogi wewnętrznej, przewodów lub urządzeń wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłowniczych, elektrycznych, gazowych lub telekomunikacyjnych;
- 4) nabycie środków transportu;
- 5) nabycie wartości niematerialnych i prawnych związanych z transferem technologii przez nabycie patentów, licencji, know-how lub nieopatentowanej wiedzy technicznej, jeżeli spełniają łącznie następujące warunki:
- a) będą wykorzystywane wyłącznie w ramach przedsiębiorstwa, które otrzymało pomoc,
 - b) będą podlegać amortyzacji zgodnie z przepisami o rachunkowości,
 - c) będą nabyte od osób trzecich na warunkach rynkowych,
 - d) będą stanowić aktywa beneficjenta pomocy przez co najmniej 5 lat, a w przypadku mikroprzedsiębiorcy, małego i średniego przedsiębiorcy przez co najmniej 3 lata;
- 6) prace związane z przygotowaniem projektu, w tym przygotowanie ekspertyz, badań, analiz technicznych, finansowych, ekonomicznych oraz specjalistycznych, koszt nadzoru technicznego i dokumentacji technicznej.
2. Nabycie środków trwałych, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4, może nastąpić również w drodze umowy leasingu.
3. W przypadku gdy przedmiotem umowy, o której mowa w ust. 2, jest leasing ruchomych środków trwałych, powinna ona zawierać zobowiązanie do przeniesienia własności tych środków na beneficjenta pomocy po zakończeniu trwania umowy.
4. W przypadku gdy przedmiotem umowy, o której mowa w ust. 2, jest leasing nieruchomości, powinien on trwać przez okres co najmniej 5 lat od przewidywanego zakończenia realizacji inwestycji. Podmiot udzielający pomocy może skrócić ten okres do 3 lat, gdy beneficjentem pomocy jest mikroprzedsiębiorca, mały lub średni przedsiębiorca.
5. Środki transportu, o których mowa w ust. 1 pkt 4 kwalifikują się do wsparcia wyłącznie w przypadku gdy ich nabycie pozostaje w bezpośrednim związku z realizacją projektów, o których mowa w § 4 ust. 2.
6. Do wydatków kwalifikowanych, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b, nie zalicza się wydatków związanych z zakupem kontenerów większych niż kontenery 40-stopowe oraz kontenerów 40-stopowych, których wysokość przekracza 2,6 m.
7. Cenę nabycia i koszt wytworzenia środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych ustala się zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2002 r. Nr 76, poz. 694, z późn. zm.³).
8. Wydatki, o których mowa w ust. 1, pomniejsza się o podatek od towarów i usług, chyba że zgodnie z odrębnymi przepisami beneficjentowi pomocy nie przysługuje prawo jego zwrotu lub odliczenia.

³ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 60, poz. 535, Nr 124, poz. 1152, Nr 139, poz. 1324 i Nr 229, poz. 2276, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 145, poz. 1535, Nr 146, poz. 1546 i Nr 213, poz. 2155, z 2005 r. Nr 10, poz. 66, Nr 184, poz. 1539 i Nr 267, poz. 2252 oraz z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 i Nr 208, poz. 1540.

§ 6. 1. Maksymalna intensywność pomocy liczona jako stosunek ekwiwalentu dotacji brutto do wydatków kwalifikowanych wynosi w przypadku:

- 1) infrastruktury transportu multimodalnego - 50%,
- 2) urządzeń wykorzystywanych przy świadczeniu usług transportu multimodalnego – 30 %.

2. Pomoc udzielana w odniesieniu do tych samych wydatków kwalifikowanych podlega sumowaniu z każdą inną pomocą, w tym pomocą de minimis w rozumieniu rozporządzenia Komisji (WE) nr 1998/2006 z dnia 15 grudnia 2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L 379 z 28.12.2006, str. 5) oraz pomocą z budżetu Unii Europejskiej, udzieloną beneficjentowi pomocy, niezależnie od jej formy i źródła.

3. Łączna wartość pomocy, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć maksymalnej intensywności pomocy określonej w ust. 1.

§ 7. 1. Beneficjent pomocy może otrzymać pomoc, jeżeli zostaną spełnione kryteria odnoszące się do:

- 1) celu i przedmiotu realizacji projektu, o których mowa w § 4,
- 2) wydatków kwalifikowanych, o których mowa w § 5,
- 3) intensywności pomocy, o której mowa w § 6,
- 4) równego dostępu do wytworzonej w ramach projektu infrastruktury wszystkim zainteresowanym podmiotom na niedyskryminujących zasadach,
- 5) trwałości realizacji projektu.

2. Warunek, o którym mowa w ust 1 pkt 5 uznaje się za spełniony w przypadku, gdy inwestycja zostanie utrzymana w regionie, w którym udzielono pomocy przez okres co najmniej 5 lat od dnia jej zakończenia. W przypadku gdy beneficjentem pomocy jest mikroprzedsiębiorca, mały lub średni przedsiębiorca termin ten może zostać skrócony do 3 lat.

3. Wymiana maszyn lub urządzeń, które z uwagi na szybki postęp technologiczny stały się przestarzałe w okresie, o którym mowa w ust. 2, nie będzie uznana za nieutrzymanie inwestycji, o ile działalność gospodarcza związana z inwestycją będzie prowadzona przez beneficjenta pomocy przez minimalny wymagany okres.

§ 8. 1. Beneficjent pomocy składa wniosek o dofinansowanie w ramach regionalnego programu operacyjnego do podmiotu udzielającego pomocy.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 zawiera w szczególności:

- 1) nazwę beneficjenta pomocy,
- 2) tytuł i miejsce realizacji projektu,
- 3) cel realizacji projektu,
- 4) opis projektu,
- 5) opis rezultatów realizacji projektu,
- 6) harmonogram realizacji projektu,
- 7) wartość projektu,
- 8) wydatki kwalifikowane,
- 9) wnioskowaną kwotę dofinansowania.

3. Podmiot udzielający pomocy przeprowadza ocenę wniosku w oparciu o:

- 1) kryteria, o których mowa w § 7,

- 2) kryteria, o których mowa w art. 65 lit a Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie WE nr 1260/1999 (Dz. Urz. L 210 z 31.07.2006, str. 25).
4. Po przeprowadzeniu oceny, o której mowa w ust 3, beneficjentowi pomocy przyznawana jest pomoc w formie bezzwrotnego dofinansowania, przeznaczonego na pokrycie części wydatków kwalifikowanych, o których mowa w § 5, na podstawie umowy o dofinansowanie.

§ 9. Pomoc jest udzielana do dnia 30 czerwca 2015 r.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER ROZWOJU REGIONALNEGO

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658).

Celem regulacji jest wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego regionu poprzez rozwój transportu multimodalnego jako systemu alternatywnego do transportu drogowego oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko naturalne.

Projekt rozporządzenia reguluje szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy publicznej przeznaczonej na inwestycje w zakresie transportu multimodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych. W prawie wspólnotowym brak jest specyficznych ram prawnych określających warunki udzielania pomocy publicznej w tej dziedzinie.

W § 1 określony został zakres regulacji.

W § 2 określono zakres podmiotowy pomocy. Beneficjentem pomocy może być każdy przedsiębiorca (rozumiany jako podmiot prowadzący działalność gospodarczą) zarządzający infrastrukturą transportu multimodalnego lub prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu multimodalnego. W przepisie tym zawarte zostało również wyłączenie podmiotowe, obejmujące podmioty, na których ciąży obowiązek zwrotu pomocy, wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji Europejskiej, uznającej pomoc za niezgodną z prawem oraz ze wspólnym rynkiem a także podmioty zagrożone w rozumieniu Komunikatu Komisji w sprawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.

W § 3 wprowadzone zostały definicje: przedsiębiorcy, mikroprzedsiębiorcy, małego i średniego przedsiębiorcy, podmiotu udzielającego pomocy oraz transportu multimodalnego

W § 4 określono cel i zakres przedmiotowy pomocy. Pomoc może być udzielona na realizację projektu dotyczącego transportu multimodalnego, zlokalizowanego w województwie objętym danym regionalnym programem operacyjnym, polegającego w szczególności na: budowie lub przebudowie centrów logistycznych (wyłącznie w przypadku gdy służy to rozwojowi transportu multimodalnego) lub terminali transportu multimodalnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, budowie przebudowie lub modernizacji infrastruktury technicznej lub operacyjnej, zakupie lub modernizacji urządzeń wykorzystywanych przy świadczeniu usług transportu multimodalnego, zakupie lub modernizacji systemów teleinformatycznych związanych z transportem multimodalnym.

Jedną z podstawowych barier wzrostu multimodalności w Polsce jest brak infrastruktury (centrów logistycznych/terminali transportowych) na liniach kolejowych i w portach morskich. Dla pełnej i optymalnej obsługi logistycznej kraju w zakresie transportu multimodalnego konieczne jest zwiększenie liczby lokalizacji terminali transportu multimodalnego i centrów logistycznych, między innymi o infrastrukturę o mniejszym zasięgu obsługi i współpracującą z centrami regionalnymi. Rozbudowa i wzmocnienie infrastruktury mulitmodalnej pozwoli na zbudowanie nowoczesnej sieci przedmiotowego transportu o wysokim poziomie funkcjonalności i efektywności. W konsekwencji nastąpi wzrost konkurencyjności cenowej, a przez to zwiększenie zainteresowania tą formą przewozów ze strony użytkowników innych gałęzi transportu.

W § 5 zawarto wyszczególnienie wydatków kwalifikowanych. Środki transportu, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 4 oznaczają specjalistyczne środki transportu wykorzystywane w ramach transportu multimodalnego (np. specjalistyczne lokomotywy, wagony).

§ 6 określa maksymalną dopuszczalną intensywność pomocy (obliczoną jako stosunek ekwiwalentu dotacji brutto do wydatków kwalifikowanych) oraz zasady związane z kumulacją pomocy. Intensywności zostały ustalone na poziomie: 50% dla infrastruktury oraz 30% dla wyposażenia i urządzeń, co jest zgodne z praktyką KE w tym zakresie.

§ 7 stanowi o tym jakiego rodzaju warunki muszą być spełnione aby beneficjent pomocy mógł otrzymać pomoc państwa. Jednym z podstawowych warunków jest dostępność do wytworzonej w ramach projektu infrastruktury dla wszystkich zainteresowanych na niedyskryminujących zasadach.

W § 8 opisuje się tryb udzielenia pomocy publicznej, wylicza niezbędne elementy wniosku o dofinansowanie, który jednocześnie stanowi wniosek o udzielenie pomocy publicznej oraz wskazuje się na kryteria wg których wnioski będzie oceniany.

W przepisie tym wskazano także, że pomoc udzielana będzie w formie bezzwrotnego dofinansowania, przeznaczonego na pokrycie części wydatków kwalifikowanych oraz że pomoc udzielana jest w drodze umowy o dofinansowanie projektu.

W § 9 określono termin, do którego będzie można udzielać pomocy publicznej na warunkach określonych w rozporządzeniu – do dnia 30 czerwca 2015 r.

W § 10 określono termin wejścia w życie rozporządzenia tj. po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. u. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej (na podstawie art. 87 ust.3 lit.c Traktatu ustanawiającego Wspólnoty Europejskiej) w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404).

Rozporządzenie jest zgodne z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej. Żadne podmioty nie wyraziły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie przepisów ww. ustawy.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel wprowadzenia rozporządzenia

Celem rozporządzenia jest ustanowienie warunków udzielania pomocy publicznej przeznaczonej na inwestycje w zakresie transportu multimodalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2007-2013.

2. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Rozporządzenie oddziałuje na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu, w szczególności działalność przewozową, logistyczną oraz z zakresu zarządzania infrastrukturą transportową, a także na podmiot udzielający pomocy.

3. Wpływ rozporządzenia na sektor finansów publicznych

Pomoc publiczna udzielana na warunkach i w trybie określonych w niniejszym rozporządzeniu będzie finansowana środkami regionalnych programów operacyjnych, tj.: z budżetu państwa w tym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ok. 41,6 mln euro), zgodnie z przyjętymi zasadami przepływów finansowych w ramach perspektywy 2007-2013.

4. Wpływ rozporządzenia na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie stwarza warunki umożliwiające tworzenie nowych miejsc pracy, w szczególności w przedsiębiorstwach otrzymujących pomoc (operatorzy terminali) oraz w przedsiębiorstwach działających w sektorze transportu wykorzystujących te terminale.

5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowane rozporządzenie stwarza warunki umożliwiające podniesienie konkurencyjności polskiej gospodarki, dzięki zwiększeniu możliwości wykonywania przewozów towarów w sposób przyjazny dla środowiska naturalnego.

6. Wpływ rozporządzenia na sytuację i rozwój regionów

Projektowane rozporządzenie stanowi jeden z elementów systemu wdrażania regionalnych programów operacyjnych na lata 2007-13. Programy te, ze względu na bezprecedensową skalę finansowania, stanowią jeden z najsilniejszych bodźców rozwojowych dla polskich regionów w całej dotychczasowej historii ich istnienia.

7. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został przekazany celem zaopiniowania następującym partnerom społecznym i gospodarczym:

- 1) Marszałkom Województw,
- 2) Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”,
- 3) Forum Związków Zawodowych,
- 4) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych,
- 5) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych,
- 6) Konfederacji Pracodawców Polskich,
- 7) Business Centre Club,
- 8) Związkowi Województw RP,
- 9) Związkowi Miast Polskich,

- 10) Związku Gmin Wiejskich RP,
- 11) Unii Metropolii Polskich,
- 12) Unii Miasteczek Polskich,
- 13) Związku Powiatów Polskich,
- 14) Radzie Działalności Pożytku Publicznego,
- 15) Krajowej Izbie Gospodarczej.

Projekt rozporządzenia został umieszczony również na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Projekt rozporządzenia został zaopiniowany również przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Uwagi do przedmiotowego projektu zgłosili głównie przedstawiciele regionalnych władz samorządowych, które będą pełniły rolę Instytucji Zarządzających regionalnymi programami operacyjnymi.

Uwagi zgłoszone w konsultacjach dotyczyły głównie następujących zagadnień: zakresu określonych wydatków kwalifikowanych oraz zakresu podmiotowego i przedmiotowego rozporządzenia, braków i nieścisłości terminologicznych, usterek legislacyjnych,.

Powyższe uwagi zostały przeanalizowane i w większości, z pominięciem uwag niezasadnych, uwzględnione w projekcie rozporządzenia.