

**Rozporządzenie  
Ministra Transportu<sup>1)</sup>  
z dnia ..... 2007 r.  
w sprawie pomocy publicznej na nabycie lub modernizację  
pasażerskiego taboru kolejowego oraz modernizację dworców kolejowych  
w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013**

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 publicznej, zwanej dalej „pomocą”, polegającej na wsparciu ze środków publicznych inwestycji w zakresie nabycia lub modernizacji pasażerskiego taboru kolejowego oraz modernizacji dworców kolejowych, realizowanych na podstawie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013.

§ 2.

1. Pomoc może być udzielana:

- 1) podmiotom świadczącym usługi transportu kolejowego w zakresie międzynarodowych i międzyregionalnych pasażerskich przewozów kolejowych – w ramach inwestycji polegających na modernizacji istniejącego lub zakupie nowego taboru kolejowego,
- 2) podmiotom zarządzającym dworcami kolejowymi – w ramach projektów modernizacji dworców wymienionych w § 4 pkt 2,

– zwanym dalej „beneficjentem pomocy”.

2. Pomoc może być udzielana beneficjentom pomocy, na których nie ciąży obowiązek zwrotu pomocy, wynikający z wcześniejszych decyzji Komisji Europejskiej, uznających pomoc za niezgodną z prawem oraz wspólnym rynkiem, w rozumieniu art. 87 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (Dz. U. UE C 321 E, z 29.12.2006).

§ 3.

Pomoc ma na celu wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego kraju poprzez zapewnienie wysokiego udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, poprawę jakości usług transportowych i infrastruktury transportowej oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

§ 4.

Pomoc może być udzielana na:

- 1) nabycie nowego lub modernizację istniejącego pasażerskiego taboru kolejowego, mające na celu, w szczególności:
  - a) polepszenie jakości taboru,
  - b) poprawę ekonomiki eksploatacji,

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

- c) zapewnienie taboru dla nowomodernizowanych linii kolejowych,
  - d) zwiększenie bezpieczeństwa podróży,
  - e) przystosowanie taboru do przewozu osób niepełnosprawnych,
  - f) ograniczenie negatywnego oddziaływania taboru na środowisko naturalne,
  - g) skrócenie czasu przejazdów;
- 2) modernizację dworców kolejowych:
- a) Warszawa Centralna,
  - b) Kraków Główny,
  - c) Wrocław Główny,
- mającą na celu, w szczególności:
- wzmocnienie lub remont konstrukcji budynku,
  - modernizację lub renowację bryły budynku,
  - modernizację lub remont peronów i hal z usprawnieniem komunikacji między nimi,
  - wykonanie izolacji układu torowo-peronowego,
  - budowę lub modernizację niezbędnych instalacji,
  - aranżację wnętrz,
  - instalację monitoringu wizualnego;
- 3) przygotowanie kompleksowej dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji zadań, o których mowa w pkt 2.

#### § 5.

1. Pomoc udzielana jest na wniosek o dofinansowanie złożony przez beneficjenta do ministra właściwego do spraw transportu.
2. Pomoc udzielana jest w formie bezzwrotnego dofinansowania, przeznaczonego na pokrycie części wydatków kwalifikowalnych, o których mowa w § 6 oraz § 7, na podstawie umowy o dofinansowanie zawartej pomiędzy beneficjentem pomocy a podmiotem udzielającym pomocy.

#### § 6.

Do wydatków kwalifikowalnych w ramach projektów, o których mowa w § 4 pkt 1, zalicza się niezbędne do realizacji projektu, wydatki poniesione na nabycie nowego lub modernizację istniejącego pasażerskiego taboru kolejowego.

#### § 7.

Do wydatków kwalifikowalnych w ramach projektów, o których mowa w § 4 pkt 2, 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 inwestycyjnego objętego pomocą,
  - b) maszyn i urządzeń,
  - c) narzędzi, przyrządów i aparatury,
  - d) wyposażenia technicznego dla prac biurowych,
  - e) infrastruktury technicznej, związanej z inwestycją

- 4) nabycie wartości niematerialnych i prawnych związanych z transferem technologii w formie patentów, licencji lub nieopatentowanej wiedzy technicznej, technologicznej lub z zakresu organizacji i zarządzania, jeżeli spełniają łącznie następujące warunki:
  - a) będą wykorzystywane wyłącznie przez beneficjenta pomocy,
  - 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 pięć lat;
- 5) instalacje i uruchomienie środków trwałych;
- 6) nabycie materiałów budowlanych lub robót budowlanych;
- 7) prace związane z przygotowaniem projektu w tym przygotowanie ekspertyz, badań, analiz technicznych, finansowych, ekonomicznych oraz specjalistycznych, koszt nadzoru technicznego i dokumentacji technicznej;
- 8) działania informacyjno – promocyjne.

§ 8.

1. Maksymalna intensywność pomocy wynosi 50% wydatków kwalifikowalnych.
2. Intensywność pomocy ze środków Unii Europejskiej jest ograniczona warunkami określonymi w:
  - 1) rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. U. UE L Nr 210 z 31.07.2006, str. 25), zwanym dalej „Rozporządzeniem 1083/2006”.
  - 2) rozporządzeniu Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1164/94 (Dz. U. UE L Nr 210 z 31.07.2006, str. 79).

§ 9.

Beneficjent pomocy może otrzymać pomoc na podstawie rozporządzenia w przypadku gdy:

- 1) cel i przedmiot realizacji projektu są zgodne z celami określonymi w § 3 i § 4;
- 2) wydatki na realizację projektu ponoszone są w zakresie określonym w § 6 i § 7;
- 3) intensywność pomocy nie przekracza wartości określonych w § 8;
- 4) projekt nie zostanie poddany zasadniczym modyfikacjom, o których mowa w art. 57 ust. 1 Rozporządzenia 1083/2006 przez okres co najmniej 5 lat od dnia jego zakończenia.

§ 10.

1. Pomoc udzielana na podstawie rozporządzenia, w odniesieniu do tych samych wydatków kwalifikowalnych, podlega kumulacji z inną pomocą publiczną lub pomocą „de minimis” udzieloną beneficjentowi pomocy, niezależnie od jej formy i źródła.
2. Skumulowana pomoc, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć maksymalnej intensywności pomocy określonej w § 8.
3. Beneficjent pomocy informuje ministra właściwego do spraw transportu o każdej innej pomocy otrzymanej na realizację tego samego projektu.
4. Beneficjent pomocy, w przypadku przekroczenia maksymalnej intensywności pomocy, zwraca kwotę stanowiącą nadwyżkę ministrowi właściwemu do spraw transportu.

§ 11.

Pomoc jest udzielana na podstawie rozporządzenia do dnia 31 grudnia 2015 r.

§ 12.

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

**MINISTER TRANSPORTU**

## 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, oraz z 2007 r. Nr 140, poz. 984).

Celem regulacji jest wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego kraju poprzez zapewnienie wysokiego udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, poprawę jakości usług transportowych i infrastruktury transportowej oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne.

Niniejszy projekt rozporządzenia reguluje zasady udzielania pomocy spełniającej przesłanki z art. 87 Traktatu WE, tj. wsparcia udzielanego przez państwo (organy administracji centralnej, regionalnej lub lokalnej) lub ze środków publicznych podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą.

Zasady udzielania pomocy publicznej na zakup i modernizację pasażerskiego taboru kolejowego oraz modernizację dworców kolejowych stanowią nową problematykę, która nie była dotąd objęta szczegółowymi regulacjami prawa polskiego. W prawie wspólnotowym, co do zasady zagadnienie to reguluje Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 1107/70 w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej. Rozporządzenie to nie przewiduje jednak udzielania pomocy na zakup lub modernizację środków transportu. Istnieją jednak precedensowe decyzje KE dopuszczające udzielenie pomocy publicznej na zakup taboru kolejowego, oparte bezpośrednio o art. 87.3 (c) TWE.

Obecna sytuacja spółek kolejowych w Europie oraz obniżający się z roku na rok udział pasażerskiego transportu kolejowego w ogólnej liczbie przewiezionych osób, wymaga przyspieszenia procesu zastępowania wysłużonego taboru kolejowego nowym, w celu promowania kolei i zapewnienia jej równych zasad konkurencji w porównaniu z innymi środkami transportu, a zwłaszcza transportem samochodowym.

Wieloletnie niedofinansowanie sektora kolejowego i ograniczone środki z budżetu państwa, przy jednoczesnym otwarciu wspólnego rynku przewozów kolejowych, determinują brak konkurencyjności polskiego sektora pasażerskich przewozów kolejowych. Przeciętny wiek eksploatowanego taboru kolejowego sięga prawie trzydziestu lat, z czego około 80% lokomotyw i wagonów nie spełnia parametrów dotyczących prędkości, ulega częstym awariom i jest bardzo kosztowna w obsłudze. Jednostki napędowe nie odpowiadają normom emisji hałasu, zaś niedostosowane i wysłużone wagony sprawiają poważne trudności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. Restrukturyzowana spółka PKP nie jest w stanie samodzielnie finansować zakupu nowego taboru, zaś bez niezbędnego wsparcia polskie koleje pozostaną na wiele lat niekonkurencyjne.

Dworce kolejowe w Warszawie, Krakowie i Wrocławiu zlokalizowane są na modernizowanych przez PKP PLK liniach i są integralnie z nimi związane. Są głównymi węzłami komunikacyjnymi w kraju obsługującymi miliony pasażerów rocznie. Istniejące budynki nie spełniają jednak zasadniczych wymogów nowoczesnych obiektów użyteczności publicznej m.in. w zakresie bezpieczeństwa, ciągów komunikacyjnych i dostępności dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Nie stanowią także pozytywnej wizytówki głównych miast Polski.

Projekty planowane do realizacji w ramach zakupu i modernizacji pasażerskiego taboru kolejowego oraz modernizacji dworców kolejowych wpisują się w plan działań na rzecz organizacji przez Polskę i Ukrainę Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012.

Koniec okresu kwalifikowalności wydatków dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko stanowi data 31 grudnia 2015 r., określona w oparciu o art. 56

Projekt z dnia 06.09.07

rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006. Została ona jednocześnie przyjęta za datę końcową obowiązywania niniejszego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia podlega notyfikacji w Komisji Europejskiej, zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

**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), zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.**

**Projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.**

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny**

Rozporządzenie oddziałuje na podmioty świadczące usługi pasażerskiego transportu kolejowego oraz podmioty zarządzające wyszczególnionymi dworcami kolejowymi.

### **2. Konsultacje społeczne**

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

- 1) Business Centre Club;
- 2) Railway Business Forum;
- 3) Forum Związków Zawodowych;
- 4) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 5) Krajowej Izbie Gospodarczej;
- 6) Marszałkom Województw;
- 7) NSZZ Solidarność;
- 8) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;
- 9) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych;
- 10) Radzie Działalności Pożytku Publicznego;
- 11) Stowarzyszeniu na Rzecz Forum Inicjatyw Pozarządowych;
- 12) Unii Metropolii Polskich;
- 13) Unii Miasteczek Polskich;
- 14) Związkowi Rzemiosła Polskiego;
- 15) Związkowi Miast Polskich;
- 16) Związkowi Powiatów Polskich;
- 17) Związkowi Województw RP.

### **3. Wpływ rozporządzenia na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Pomoc publiczna udzielana na podstawie niniejszego rozporządzenia będzie finansowana środkami Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013. Ze

względu na to, że alokacje finansowe w ramach tego programu określone są na poziomie priorytetów, a nie poszczególnych operacji (działań), nie sposób jest z góry określić, jaka część dostępnych środków będzie przeznaczona przez Instytucję Zarządzającą na realizację działań objętych postanowieniami niniejszego rozporządzenia.

**4. Wpływ rozporządzenia na rynek pracy**

Projektowane rozporządzenie stwarza warunki umożliwiające tworzenie nowych miejsc pracy, w szczególności u podmiotów świadczących usługi pasażerskiego transportu kolejowego oraz podmiotów zarządzających wyszczególnionymi dworcami kolejowymi oraz ich otoczeniu funkcjonalnym (baza usługowo – handlowa).

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

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało znaczącego wpływu na ogólną konkurencyjność polskiej gospodarki. Zakłada się, że skutki przedmiotowej pomocy są ograniczone, bowiem planowany zakup taboru do przewozów pasażerskich nie zwiększy zdolności przewozowych podmiotu (PKP), gdyż nowy tabor zastąpi dotychczas eksploatowany i nie będzie miał wpływu na działalność w zakresie przewozu towarów przez beneficjenta. Dodatkowo, zakup ten byłby dokonywany w interesie wspólnym, mając na uwadze jeden z podstawowych celów europejskiej polityki transportowej, którym jest rewitalizacja sektora kolejowego. Rozporządzenie zwiększy natomiast zdolność podmiotów świadczących usługi pasażerskiego transportu kolejowego do konkurowania z podmiotami wykorzystującymi inne środki transportu (np. autobusy, busy).

**6. Wpływ rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny**

Projektowane rozporządzenie będzie oddziaływało pośrednio na sytuację i rozwój regionalny, poprzez stworzenie możliwości rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw współpracujących z podmiotami świadczącymi usługi pasażerskiego transportu kolejowego, a także zarządcami dworców kolejowych. Ponadto nastąpi zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego.