

TABELA UWAG – TBER (HT.5524)

Ogólne uwagi i spostrzeżenia (General comments and observations)

PL			EN	
Referencje Numer	Uwaga	Uzasadnienie	Comment	Reasoning / Justification
1.	Wsparcie państwa dla sektora transportu, które nie wymaga uprzedniej notyfikacji do Komisji, powinno również uwzględniać wsparcie w sytuacjach wystąpienia tzw. siły wyższej w transporcie, takiej jak np. epidemia COVID-19 czy agresja Rosji wobec Ukrainy .	<p>Państwa członkowskie powinny mieć możliwość automatycznego udzielania wsparcia bez potrzeby jego wcześniejszej notyfikacji do Komisji, w przypadkach wystąpienia tzw. 'siły wyższej', takiej jak np. epidemia COVID-19 czy agresja Rosji wobec Ukrainy, bez zbędnego czekania na wytyczne czy komunikaty KE dotyczące danej sytuacji kryzysowej.</p> <p>Przykładowo, Komunikat KE – <i>Tymczasowe kryzysowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki po agresji Rosji wobec Ukrainy</i>, został wydany po wybuchu wojny i opóźnił udzielenie wsparcia przewoźnikom kolejowym, którzy zaangażowali się w pomoc Ukrainie np. uruchomienie dodatkowych pociągów, wzmocnienie taboru dodatkowymi wagonami, bezpłatne przejazdy.</p>	It should also be possible in the transport sector to grant State Aid that does not require prior notification, in the event of 'force majeure', such as the COVID-19 epidemic and the Russian aggression against Ukraine .	<p>Member States should have the possibility to independently provide aid without its prior notification to the European Commission in the event of 'force majeure', such as e.g. COVID-19 epidemic or the Russian aggression against Ukraine. Member States should have the possibility to immediately adjust national law in order to respond to the above mentioned events, without unnecessary delays induced by waiting for Guidelines or Communications from the European Commission.</p> <p>For instance, European Commission's Communication – <i>Temporary Crisis Framework for State Aid measures to support the economy following the aggression against Ukraine by Russia</i> was issued after the war broke out and delayed the provision of aid to railway carriers, which were involved in helping Ukraine, e.g. launch of additional trains, strengthening the fleet with additional wagons, free rides.</p>
2.	Do TBER należy dodać wyłączenie grupowe dla pomocy w formie rekompensaty za świadczenie usług	W zawiadomieniu Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych na temat rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego	A block exemption for aid in the form of compensation for the provision of public services in freight transport should be added to the TBER.	In the Commission notice on interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by

	<p>publicznych w transporcie towarowym.</p>	<p>transportu pasażerskiego (2023/C 222/01) Komisja Europejska stwierdziła, że niektóre usługi kolejowego transportu towarowego mogą być klasyfikowane jako usługi publiczne i finansowane przez państwo. Obecnie, aby zapewnić finansowanie niektórych usług kolejowego transportu towarowego, państwa członkowskie muszą spełnić warunki określone przez TSUE w orzeczeniu Altmark lub zgłosić pomoc Komisji Europejskiej zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE. Stanowi to znaczne obciążenie administracyjne. We wniosku w zakresie rozporządzenia Rady 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 (COM(2022) 327 final), zaproponowano wprowadzenie wyłączenia grupowego dotyczącego rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowego transportu towarowego. Jednakże wyjątek ten nie został uwzględniony w projekcie TBER. Zdaniem władz polskich, niektóre usługi kolejowego transportu towarowego mogą być realizowane wyłącznie przy wsparciu publicznym. Dzięki ich finansowaniu możliwe będzie przeniesienie transportu towarowego z dróg na kolej i tym samym osiągnięcie celów Europejskiego Zielonego Ładu. Władze polskie proponują dodanie do rozporządzenia wyłączenia grupowego dotyczącego pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w kolejowym transporcie towarowym.</p>		<p>road (2023/C 222/01), the European Commission has stated that some freight transport services can be qualified as public services and financed by public authorities. Currently, to provide financing of some railway freight services, Member States have to fulfil Altmark conditions or notify the aid to the European Commission under Article 108(3) TFEU. It represents a significant administrative burden. In the Proposal for a Council regulation on the application of Articles 93, 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union to certain categories of State aid in the rail, inland waterway and multimodal transport sector (COM(2022) 327 final), it has been proposed the introduction of block exemption for public service compensation for railway freight transport. However, this exemption was not included in TBER's proposal. In the opinion of the Polish authorities, some railway freight transport services can only be carried out with public support. With their funding, it will be possible to shift freight from roads to rail and thus achieve the Green Deal goals. The Polish authorities propose adding a block exemption to the regulation for aid in the form of compensation for the provision of public services in freight transport.</p>
--	---	---	--	---

SZCZEGÓŁOWE UWAGI (DETAILED COMMENTS)

Reference Number	Rozdział / Sekcja / Punkt / Litera (Chapter / Section / Point / Subpoint)	Uwaga	Uzasadnienie	Comment	Reasoning / Justification
1.	Article 2(u) - <i>Definitions</i> ; Article 11(2)(b) – <i>Aid to launch new commercial connections</i>	Władze polskie proponują zdefiniowanie pojęcia „terminal” w przewozach pasażerskich.	W kolejowych przewozach pasażerskich nie występują „terminale”, lecz dworce kolejowe, stacje kolejowe lub przystanki kolejowe.	The Polish authorities propose to define what „terminal” is in passenger transport.	In rail passenger transport there are no “terminals”, but railway stations.
2.	Article 4(b) – <i>Notification thresholds</i>	Proponujemy zwiększyć do 50 mln euro próg notyfikacyjny w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej przyznanej w ramach programu na budowę, modernizację i odnowienie obiektów infrastruktury kolejowej, obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiektów infrastruktury kolejowej i infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego.	Ustanowienie progu notyfikacyjnego na poziomie 20 mln EUR powoduje, że przy obecnych cenach rynkowych większość inwestycji będzie podlegała notyfikacji z uwagi na wysokie koszty. W przypadku większości projektów pomoc przekroczy 20 mln EUR.	We propose to increase the notification threshold of the Regulation to EUR 50 million for investment aid granted under the programme for the construction, modernisation and renewal of railway infrastructure facilities, inland waterway infrastructure facilities and railway and inland waterway infrastructure facilities for multimodal transport.	The threshold in the amount of EUR 20 million means that, at current market prices, most investments will be subject to notification due to their high costs. In most of the projects aid would exceed EUR 20 million.
3.	Article 4(c) – <i>Notification thresholds</i>	Proponujemy zwiększyć do 20 mln EUR próg notyfikacyjny w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej ad hoc na budowę, modernizację i odnowienie multimodalnych towarowych terminali kolejowych i żeglugi śródlądowej.	Z dotychczasowych doświadczeń w udzielaniu wsparcia w zakresie terminali intermodalnych wynika, że zaproponowany w projekcie TBER próg 10 mln EUR może okazać się niewystarczający. W konsekwencji będzie to skutkowało koniecznością zgłaszania KE indywidualnych	We propose to increase the notification threshold of the Regulation to EUR 20 million for ad hoc investment aid for the construction, upgrade and renewal of rail and inland waterways multimodal freight terminals.	The experience gained so far in supporting intermodal terminals shows that the threshold of EUR 10 million proposed in the TBER project may prove insufficient. As a result, it will be necessary to notify individual cases of aid to the EC, which will create an unnecessary

			przypadków pomocy, które będą powodować niepotrzebne i nadmierne obciążenie administracyjne zarówno KE, jak i w państwach członkowskich.		and excessive administrative burden for both the EC and the Member States.
4.	Article 6(2) – <i>Incentive effect</i>	Proponujemy zmodyfikować efekt zachęty, w taki sposób, aby beneficjent mógł złożyć do danego państwa członkowskiego pisemny wniosek o przyznanie pomocy również po rozpoczęciu prac nad projektem lub po rozpoczęciu działalności.	Beneficjenci znając z wyprzedzeniem daty ogłoszenia konkursów realizują inwestycje zakładając, że będzie można refinansować poniesione koszty. Transport kolejowy to najbardziej ekologiczna forma transportu zbiorowego, stąd istotne jest dla podtrzymania inwestycji realizowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe dopuszczenie również refinansowania poniesionych kosztów inwestycji.	Our proposal is to modify the incentive effect in such a way that the beneficiary can submit a written application for aid to the Member State concerned also following the start of works on the project or after the start of activity.	Beneficiaries, knowing in advance the dates of announcing the competitions, carry out investments assuming that it will be possible to refinance the costs already incurred. Railway transport is the most ecological form of collective transport, hence it is important to allow the refinancing of the investment costs incurred to sustain the investments carried out by railway companies.
5.	Article 11(2)(b)	<p>Władze polskie proponują zmianę brzmienia art. 11 ust. 2 lit. b) dotyczącego wsparcia państwa na uruchomienie nowych kolejowych połączeń komercyjnych:</p> <p><u>Obecny zapis:</u> "Pomoc jest przyznawana:</p> <p>b) przedsiębiorstwom kolejowym organizującym regularne przewozy pasażerskie między terminalami transportowymi znajdującymi się w różnych państwach członkowskich („transgraniczne kolejowe usługi pasażerskie”) albo oddalonymi od siebie o ponad 400 km („dalekobieżne kolejowe usługi pasażerskie”).</p> <p><u>Proponowany zapis:</u> "Pomoc jest przyznawana:</p>	<p>Propozycja władz polskich przededagowania przepisów w art. 11 ust. 2 polega na ich dostosowaniu do definicji międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich, zawartej w art. 3 pkt. 16 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw pasażerów i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.</p> <p>Ustanowienie odległości w wysokości 400 km między stacjami kolejowymi może być dyskryminujące i zniechęcać do uruchomienia przez przewoźnika danego połączenia kolejowego, które np. w celu zapewnienia rentowności ma postoje na stacjach kolejowych w odległości mniejszej niż 400 km</p>	<p>The Polish authorities propose to change the wording of Article 11(2) concerning State Aid for launching new rail commercial connections:</p> <p><u>Current form:</u> "The aid is provided:</p> <p>(b) to railway undertakings organising scheduled passenger services between transport terminals located either in different Member States ('cross-border rail passenger services') or more than 400 kilometres from one another ('long-distance rail passenger services').</p> <p><u>New, suggested wording:</u></p> <p>"The aid is provided:</p> <p>(b) to railway undertakings organising scheduled passenger services between</p>	<p>The proposal of the Polish authorities to reformulate the provisions under Article 11(2) consists of adapting them to the definition of the International Rail Passenger Services, contained in Art. 3(16) of the <i>Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) 2021/782 of 29 April 2021 on rail passengers' rights and obligations.</i></p> <p>Setting the 400km distance criterium can be discriminatory and disincentivise carriers from launching certain connections which, for instance, in order to ensure commercial viability, have stops on stations laying in a distance smaller than 400km from one another, on</p>

		b) przedsiębiorstwom kolejowym organizującym regularne przewozy pasażerskie między terminalami transportowymi znajdującymi się w różnych państwach albo w państwie członkowskim i w państwie trzecim („transgraniczne kolejowe usługi pasażerskie”) albo w państwie członkowskim („dalekobieżne i regionalne kolejowe usługi pasażerskie”)	na terenie państwa członkowskich. Dodatkowo proponuje się ująć w ramach połączeń kolejowych również te, które są realizowane między państwem członkowskim a państwem trzecim, np. Polska-Ukraina.	transport terminals located either in different Member States (‘cross-border rail passenger services’) or in a Member state and a third country (cross-border rail passenger services) or within a Member state (long-distance and regional rail passenger services)” .	the territory of Member States. Additionally, it is suggested to include within the scope of the Guidelines these connections which are between Member States and third-countries.
6.	Article 14(3)– <i>Aid for the purchase of rail transport or inland waterway transport</i>	Pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego nie powinna być przyznawana wyłącznie nowym podmiotom w sektorze kolejowym lub MŚP. Pomoc ta powinna być dostępna dla wszystkich uczestników rynku. Proponujemy aby usunąć warunek, że pomoc jest przyznawana <i>Przedsiębiorstwom kolejowym, przewoźnikom żeglugi śródlądowej lub operatorom leasingowym w sektorach kolei i żeglugi śródlądowej</i> – jeśli są nowymi podmiotami w sektorze kolejowym lub jeśli kwalifikują się jako MŚP.	Świadczeniem usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich zajmują się głównie przedsiębiorstwa kolejowe, które posiadają status dużego przedsiębiorcy, tj. takiego, który nie jest mikroprzedsiębiorcą, małym przedsiębiorcą i średnim przedsiębiorcą w rozumieniu załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i art. 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.). W trosce o równe traktowanie podmiotów występujących na tym samym rynku, a także z uwagi na dążenie do unikania zakłócania konkurencji, wskazane jest rozszerzenie pomocy na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego	Aid granted for the purchase of means of railway transport or inland waterway transport should not be granted exclusively to SMEs. This category of aid should be available to all market players. We propose to delete the provision that the aid is granted to <i>Railway businesses, inland waterway carriers or leasing operators in the railway and inland waterway sectors</i> – provided that they are new entrants in the rail sector or <i>they</i> qualify as SMEs.	The provision of public services in the field of regional rail passenger transport is mainly performed by railway undertakings that have the status of a large entrepreneur, i.e. one that is neither a micro-, small nor medium-sized enterprise within the meaning of Annex I to Commission Regulation (EU) No 651/2014 of 17 June 2014 declaring certain categories of aid compatible with the internal market in application of Article 107 and Article 108 of the Treaty (O. J. L of the EU 187 dated 26 June 2014, page 1, as amended). In the interest of equal treatment of entities operating on the same market, as well as in order to avoid distorting competition, it is advisable to extend the aid to the purchase of means of railroad transport or inland waterway transport to all

		<p>śródlądowego na wszystkie podmioty, bez względu na status tych przedsiębiorstw.</p> <p>Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 14 projektu TBER, pomoc na nabycie taboru kolejowego będzie udzielana wyłącznie nowym podmiotom na rynku kolejowym. Jako nowe podmioty w sektorze kolejowym klasyfikowane są przedsiębiorstwa kolejowe, które spełniają następujące warunki: otrzymały licencję mniej niż 20 lat przed przyznaniem pomocy i nie są powiązane z przedsiębiorstwem kolejowym, które otrzymało licencję przed 1 stycznia 2010 r. Biorąc pod uwagę historię rozwoju sektora transportu kolejowego w Polsce, oznacza to, że przedsiębiorstwa kolejowe będące własnością publiczną będą wykluczone z możliwości otrzymania pomocy. W opinii władz polskich, jest to nieuzasadniona dyskryminacja. Zaproponowane rozwiązanie można także uznać za naruszenie art. 345 TFUE. Zgodnie z tym artykułem, traktaty nie przesądzają w niczym zasad prawa własności w Państwach Członkowskich. Projekt rozporządzenia preferuje własność prywatną względem własności publicznej.</p> <p>Ponadto tabor w Polsce jest w dużym stopniu przestarzały. Aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu i przenieść pasażerów z</p>	<p>entities, regardless of the status of these enterprises.</p> <p>It should be noted also, that according to article 14 of the TBER's proposal, aid for the acquisition of railway rolling stock will be provided only to new entrants in the railway sector. As new entrants in the railway sector are classified railway undertakings that fulfill the following conditions: received a licence less than 20 years before the aid is granted and are not linked to a railway undertaking that received a licence before 1 January 2010. Considering the history of the development of the rail transport sector in Poland, this means that publicly-owned railway undertakings would be excluded from receiving aid. In the opinion of the Polish authorities, this is unjustified discrimination. The proposed solution may also be considered a violation of Article 345 TFEU. According to this article, the Treaties shall in no way prejudice the rules in Member States governing the system of property ownership. The draft regulation gives preference to private property over public property.</p> <p>Moreover, the rolling stock in Poland is largely outdated. It must be replaced by both new and old market players to achieve the goals of the European Green Deal and shift passengers from road to rail. Therefore, excluding publicly-owned railway</p>
--	--	---	---

			<p>transportu drogowego na kolejowy, musi być wymieniony zarówno przez nowych, jak i starych uczestników rynku. Z tego względu wykluczenie przedsiębiorstw kolejowych będących własnością publiczną mogłoby mieć negatywny wpływ na sektor transportu kolejowego i szerzej rozumiany europejski system transportu. Zdaniem władz polskich, pomoc na inwestycje w tabor kolejowy powinna być dostępna dla wszystkich uczestników rynku.</p>		<p>undertakings could negatively impact the rail transport sector and the broader European transport system. In the opinion of the Polish authorities, aid for rolling stock investments should be available to all market players.</p>
7.	<p>Article 14(4) – <i>Aid for the purchase of rail transport or inland waterway transport</i></p>	<p>Pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego powinna być udzielana także w formie dotacji i preferencyjnych kredytów.</p>	<p>Ograniczenie możliwości udzielania pomocy na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego wyłącznie do formy w postaci gwarancji należy ocenić jako zbyt rygorystyczne. Opracowania będące w posiadaniu Polski, dotyczące wsparcia dla branży intermodalnej, wyraźnie wskazują, że oczekiwaną i najskuteczniejszą formą wsparcia jest dotacja. Poza nią powinno się umożliwić udzielanie pomocy w formie preferencyjnych kredytów.</p> <p>Uzasadnieniem jest wysoki koszt zakupu i wyposażenia środków transportu kolejowego jak również nowych statków. Można wskazać również na późniejsze uzależnienie dochodów od aktualnie panujących poziomów wód, które warunkują możliwość prowadzenia transportu wodnego śródlądowego. Ponadto, jak wynika z</p>	<p>Aid for the acquisition of vehicles for rail or inland waterways transport should also take the form of a grant and preferential loans.</p>	<p>Limiting the possibility of granting aid for the purchase of rail or inland waterway transport vehicles to the form of a guarantee should be considered too strict. Studies available in Poland on support for the intermodal industry clearly show that the most expected and effective form of support is a subsidy. It should be possible to grant aid also in the form of preferential loans.</p> <p>The rationale for this is the high cost of purchasing of vehicles for rail transport and equipping new vessels. It is worth noting that fact of subsequent dependence of revenues on the current prevailing water levels, which condition the feasibility of inland waterway transportation.</p> <p>In addition, according to past consultations with the public, bank guarantees will not adequately stimulate the</p>

			dotychczasowych konsultacji ze stroną społeczną, gwarancje bankowe nie będą odpowiednio stymulować sektora do wymiany taboru śródlądowego, ze względu na wysokie koszty zakupu statków, często nieosiągalne dla MŚP.		sector to replace inland rolling stock.
8.	Article 15(5) – <i>Aid for the acquisition of intermodal loading units and cranes on board of vessels</i>	W przypadku pomocy na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych i dźwigów montowanych na pokładzie statków, postuluje się utrzymanie dotychczasowego poziomu wsparcia w postaci 50% kosztów kwalifikowanych.	Zmniejszenie kwoty intensywności pomocy do 30% kosztów kwalifikowanych dla pomocy na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych w stosunku do dotychczasowych 50% należy uznać za przedwczesne. Branża intermodalna nie jest jeszcze na tyle rozwinięta, by zasadne było zmniejszanie wielkości wsparcia. Dokumenty programowe, którymi dysponuje Polska (przygotowany dla perspektywy finansowej UE 2021-2027 przez JASPERS – „Transport intermodalny – analiza optymalnych zachęt inwestycyjnych, w tym oszacowanie potrzeb finansowych” oraz dokument rządowy „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”, przyjęty uchwałą nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2022 r.) wskazują na konieczność wsparcia tego rodzaju zakupów. Zastosowanie ITU zmniejsza potrzebę obsługi ładunków, a tym samym poprawia bezpieczeństwo, zmniejsza ryzyko uszkodzeń i straty oraz umożliwia szybszy i bardziej wydajny transport ładunków. W konsekwencji	In the case of aid for the acquisition of intermodal loading units and cranes on board of vessels, it is suggested to maintain the current level of support at 50% of eligible costs.	The reduction of the aid intensity for the purchase of intermodal loading units from the current 50% to 30% of eligible costs should be considered premature. The intermodal industry is not yet sufficiently developed to justify a reduction in the level of support. The programme documents available to Poland (prepared for the EU Financial Perspectives 2021-2027 by JASPERS and the government document “Directions of development of intermodal transport until 2030 with a perspective until 2040”, adopted by Resolution No. 177/2022 of the Council of Ministers of 26 August 2022.) indicate the need to support this type of purchases. The use of ITU reduces the need for cargo handling, thus improving safety, reducing the risk of damage and loss, and enabling faster and more efficient cargo transport. As a result, the popularisation of rail transport of semi-trailers would lead not only to a significant reduction in expenditure on maintaining road infrastructure, but also to a measurable reduction in the costs of treating road accident

			upowszechnienie kolejowego transportu naczepr przełożyłoby się nie tylko na istotne ograniczenie wydatków na utrzymywanie infrastruktury drogowej, lecz także na wymierne ograniczenie kosztów leczenia ofiar wypadków komunikacyjnych oraz pacjentów zapadających na schorzenia związane z ruchem samochodowym.		victims and patients suffering from road traffic related illnesses.
9.	Article 16(3) – <i>Aid for interoperability</i>	Rozporządzenie przewiduje szczegółowe zasady dotyczące pomocy mającej na celu promowanie inwestycji w technologie zapewniające nieprzerwany przepływ towarów i pasażerów między sieciami krajowymi i środkami transportu („pomoc na rzecz interoperacyjności”), ale należy zauważyć, że nawet jeśli UE pokryje większość kosztów sprzętu, przewoźnicy zostaną obciążeni ogromnymi kosztami ich obsługi. Aby pomoc na rzecz interoperacyjności miała efekt zachęty, powinna częściowo pokrywać także koszty serwisu i utrzymania .	Przewoźnicy zwracają uwagę, że w obliczu malejącego udziału w rynku i spadającej rentowności, duży koszt przedsięwzięcia może stanowić istotną barierę w jego realizacji.	The Regulation provides for specific rules on aid intended to promote investments in technologies that ensure uninterrupted traffic flows of goods and passengers between national networks and transport modes (‘interoperability aid’) but it needs to be pointed up that even if EU covers up most of the cost of the equipment, the carriers will be burdened with the huge costs of servicing them. To have an incentive effect, interoperability aid should also partially cover costs of servicing and maintenance.	Carriers point out that in the face of declining market share and declining profitability, the substantial cost of the venture may be a significant barrier to its implementation.
10.	Article 16(4) – <i>Aid for interoperability</i>	Pomoc dotycząca GSM-R powinna również zostać objęta TBER.	Zgodnie z proponowanym art. 16, dotyczącym pomocy na interoperacyjność, koszty związane z GSM-R nie kwalifikują się do wsparcia. Władze polskie nie rozumieją tego wyjątku. GSM-R jest zasadniczym elementem Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Od 2000 roku GSM-R został	Aid for the GSM-R should also be covered by the TBER's proposal.	Under proposed article 16, concerning aid for interoperability, cost related to GSM-R shall not be eligible for support. The Polish authorities do not understand this exception. GSM-R is an essential European Rail Traffic Management System (ERTMS) element. From 2000 onwards, GSM-R has

			<p>wprowadzony w całej Europie jako wspólny standard dla operacji kolejowych krytycznych dla interoperacyjności, a także w wielu innych częściach świata. Jednakże proces wdrażania GSM-R nadal trwa. Wiele pojazdów kolejowych w Polsce musi być wyposażonych w GSM-R. Bez wsparcia publicznego proces ten będzie trwał dłużej i może negatywnie wpłynąć na pozycję konkurencyjną kolei, zagrażając przeniesieniu transportu towarowego i pasażerskiego z dróg na kolej. Dlatego też pomoc dotycząca GSM-R powinna również zostać objęta TBER.</p>		<p>been introduced all over Europe as a common standard for railway operations critical to interoperability and in many other parts of the world. However, the GSM-R implementation process is still ongoing. Many railway vehicles in Poland need to be equipped with GSM-R. Without public support, this process will take longer and may negatively impact the railway's competitive position, threatening the shift of freight and passengers from road to rail. Therefore, aid for the GSM-R should also be covered by the TBER's proposal.</p>
11.	<p>Article 17(3) & 17(4) - <i>Aid for the technical adaptation and modernisation of vehicles for rail or inland waterways transport and equipment for sustainable multimodal transport</i></p>	<p>Koszty kwalifikowalne nie obejmują kosztów związanych z serwisowaniem i utrzymaniem floty, co może stanowić istotną barierę dla mniejszych podmiotów (MŚP) i potencjalnych nowych podmiotów przed inwestowaniem.</p> <p>W związku z tym rozporządzenie powinna umożliwić wspieranie również tego typu kosztów w odniesieniu do MŚP i nowych podmiotów na rynku.</p>	<p>Koszty utrzymania i serwisowania floty są znaczące dlatego mogą stanowić istotną barierę dla mniejszych podmiotów (MŚP) i potencjalnych nowych podmiotów przed inwestowaniem.</p>	<p>Eligible costs do not include costs related to servicing and maintenance of fleet, which can be a significant barrier for smaller entities (SME's) and potential new entrants to investing.</p> <p>The Regulation should therefore make it possible to also support such costs for SMEs and new market entrants.</p>	<p>The costs of maintaining and servicing the fleet are significant and may therefore constitute a significant barrier for smaller entities (SMEs) and potential new entities against investing.</p>