

**TABELA UWAG – LMTG (HT.5524)**

Ogólne uwagi i spostrzeżenia (General comments and observations)					
PL			EN		
Referencje Numer	Uwaga	Uzasadnienie	Comment	Reasoning / Justification	
1.	W odniesieniu do sektora żeglugi śródlądowej, Wytyczne powinny przewidywać możliwość wsparcia nie tylko kosztów inwestycyjnych lecz również kosztów serwisowania i utrzymania zmodernizowanej floty i sprzętu w odniesieniu do MŚP.	Sektor żeglugi śródlądowej składa się głównie z MŚP, firm rodzinnych i mniejszych portów, co utrudnia im angażowanie się w kosztowne inwestycje w celu osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu. Ukierunkowanie pomocy na ten sektor bez uwzględnienia kosztów późniejszego serwisowania i konserwacji zmodernizowanej floty i sprzętu można uznać za barierę dla MŚP inwestujących i sięgających po dedykowaną pomoc.	With regard to the inland navigation sector the Guidelines should provide for supporting not only investment costs but also the costs of servicing and maintaining the modernised fleet and equipment – in case of SMEs.	The inland waterways sector consists mostly of SMEs, family businesses and smaller ports, which makes it difficult for them to engage in expensive investments in order to reach the goals of the European Green Deal. Targeting aid to this sector without including the cost of subsequent servicing and maintenance of the upgraded fleet and equipment can be identified as a barrier to SMEs investing and reaching out for dedicated aid.	
SZCZEGÓLNE UWAGI (DETAILED COMMENTS)			ENG		
Referencje Numer	Rozdział / Sekcja / Punkt / Podpunkt (Chapter / Section / Point / Subpoint)	Uwaga	Uzasadnienie	Comment	Reasoning / Justification
1.	4.1. 77	Pkt 77 projektu wytycznych powinien zostać uzupełniony wzorem art. 1 ust. 5 lit. a GBER oraz art. 1 ust. 2 lit. (e) pkt (i) projektu TBER o następujące zdanie: „Dozwolony jest jednak wymóg posiadania w momencie wypłaty pomocy zakładu lub	Zaproponowana zmiana ma na celu zachowanie spójności z innymi aktami prawa dotyczącymi pomocy publicznej. Jest to także istotne z punktu widzenia praktyki udzielania i rozliczania	Point 77 should be supplemented by the following sentence, modelled on Article 1(5)(a) of the GBER and article 1(2)(e)(i) of the TBER proposal: “However, the requirement to have an establishment or branch in the aid granting Member State at the moment of payment of the aid is allowed”.	The aim of the proposed amendment is to maintain consistency with other legal acts concerning state aid. It is also important from the point of view of the practice of granting and accounting of state aid.

		oddziału w państwie członkowskim przyznającym pomoc;”	udzielanej pomocy publicznej.		
2.	4.2.1.2. 107(b)	<p>Władze polskie proponują zmianę brzmienia pkt 107 b) dotyczącego wsparcia państwa na uruchomienie nowych kolejowych połączeń komercyjnych:</p> <p><u>Obecny zapis:</u> “ W niniejszych wytycznych przewidziano szczegółowe zasady dotyczące pomocy na uruchomienie:</p> <p>b) nowych komercyjnych pasażerskich połączeń kolejowych przez przedsiębiorstwa kolejowe organizujące 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> “W niniejszych wytycznych przewidziano szczegółowe zasady dotyczące pomocy na uruchomienie:</p> <p>b) nowych komercyjnych pasażerskich połączeń</p>	<p>Propozycja władz polskich przededagowania zapisów w punkcie 107 b) 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 na terenie</p>	<p>The Polish authorities propose to change the wording of point 107 b) concerning State Aid for launching new rail commercial connections:</p> <p><u>Current form:</u> “These Guidelines provide for specific rules on aid to launch:</p> <p>(b) new commercial rail passenger connections by railway undertakings organising scheduled passenger services between transport terminals located either in different Member states (cross-border rail passenger services) or more than 400 kilometers from one another (long-distance rail passenger services).”</p> <p><u>New, suggested form:</u> “These Guidelines provide for specific rules on aid to launch:</p> <p>(b) new commercial rail passenger connections by railway undertakings organising scheduled passenger services between stations located in different Member states <b>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).</b>”</p>	<p>The proposal of the Polish authorities to reformulate the provisions under point 107(b) 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 the territory of Member States.</p> <p>Additionally, it is suggested to include within the scope of the Guidelines these connections which are between Member States and third-countries.</p>

		<p>kolejowych przez przedsiębiorstwa kolejowe organizujące regularne przewozy pasażerskie między terminalami transportowymi znajdującymi się w różnych państwach członkowskich <b>albo w państwie członkowskim i w państwie trzecim („transgraniczne kolejowe usługi pasażerskie”)</b> <b>albo w państwie członkowskim („dalekobieżne i regionalne kolejowe usługi pasażerskie”)</b>”.</p>	<p>państwa członkowskich.</p> <p>Dodatkowo proponuje się ująć w ramach połączeń kolejowych również te, które są realizowane między państwem członkowskim a państwem trzecim, np. Polska-Ukraina.</p>		
3.	4.2.2.3 159	<p>Pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego nie powinna być przyznawana wyłącznie nowym podmiotom w sektorze kolejowym lub MŚP.</p> <p>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 nowym podmiotom w sektorze kolejowym lub jeśli kwalifikują się jako MŚP.</p>	<p>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 <a href="#">załącznika I</a> do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem</p>	<p>Aid granted for the purchase of means of railway transport or inland waterway transport should not be granted exclusively to SMEs.</p> <p>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 qualify as SMEs.</p>	<p>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 <a href="#">Annex I</a> 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</p>

		<p>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 śródlądowego na wszystkie podmioty, bez względu na status tych przedsiębiorstw.</p> <p>Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że zgodnie z pkt 159 projektu LMTG, 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</p>		<p>waterway transport to all entities, regardless of the status of these enterprises.</p> <p>According to point 159 of the LMTG 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 fulfil 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 Guidance 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.</p>
--	--	--	--	---

## Załącznik B

			<p>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 Wytucznych 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 transportu drogowego na kolejowy, musi być wymieniony zarówno przez nowych, jak i</p>		<p>Therefore, excluding publicly-owned railway 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>
--	--	--	--	--	---

			<p>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>		
4.	4.2.2.3 159	<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</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>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.</p> <p>Ponadto, jak wynika z 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.</p>		<p>In addition, according to past consultations with the public, bank guarantees will not adequately stimulate the sector to replace inland rolling stock.</p>
5.	4.2.2.4. 175	<p>Wytyczne przewidują 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</p>	<p>Przewoźnicy zwracają uwagę, że w obliczu malejącego udziału w rynku i spadającej rentowności, duży koszt przedsięwzięcia (wliczając w to zarówno koszty inwestycyjne jak i koszty utrzymania) może stanowić istotną</p>	<p>The Guidelines provide 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 State aid covers up most of the investment cost of the</p>	<p>Carriers point out that in the face of declining market share and profitability, the high costs (both investment and maintenance) of the venture may be a significant barrier to its implementation.</p>

		<p>rzecz interoperacyjności”), ale należy zauważyć, że nawet jeśli pomoc publiczna pokryje większość kosztów zakupu sprzętu, przewoźnicy zostaną obciążeni ogromnymi kosztami jego obsługi i utrzymania.</p> <p>Aby pomoc na rzecz interoperacyjności miała efekt zachęty, powinna częściowo pokrywać także koszty serwisu i utrzymania.</p>	barierę w jego realizacji.	<p>equipment, the carriers will be burdened with huge costs of servicing and maintenance .</p> <p>For interoperability aid to have an incentive effect, it should also partially cover costs of servicing and maintenance.</p>	
6.	4.2.2.5. 194 & 195	<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 Wytoczne powinny umożliwić wspieranie również tego typu kosztów (związanych z serwisowaniem i utrzymaniem floty) - w odniesieniu do MSP i nowych podmiotów na rynku.</p>	Koszty utrzymania i serwisowania floty są znaczące, dlatego mogą stanowić istotną barierę dla mniejszych podmiotów (MŚP) i potencjalnych nowych podmiotów przed inwestowaniem.	<p>Eligible / supported 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 from investing.</p> <p>The Guidelines should therefore make it possible to also support such costs (related to servicing and maintenance of fleet) for SMEs and new market entrants.</p>	The costs of maintaining and servicing the fleet are significant and therefore may constitute a significant barrier for smaller entities (SMEs) and potential new entrants against investing.
7.	4.2.2.4 187	Pomoc dotycząca GSM-R powinna również zostać objęta Wytocznymi.	Zgodnie z proponowanym	Aid for the GSM-R should also be covered by the proposal.	Under point proposed, concerning aid for

## Załącznik B

			<p>punktem, 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 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 potrwa dłużej i może negatywnie wpłynąć na pozycję konkurencyjną kolei, zagrażając przeniesieniu transportu towarowego i pasażerskiego z dróg</p>		<p>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 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 proposal.</p>
--	--	--	---	--	---

## Załącznik B

			na kolej. Dlatego też pomoc dotycząca GSM-R powinna również zostać objęta wytycznymi.		
--	--	--	---	--	--