



**PREZES**  
**URZĘDU OCHRONY**  
**KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**  
*TOMASZ CHRÓSTNY*

Warszawa, 20 września 2024 r.

DMP-3.560.1.2024

**Pani Lindsay McCallum**  
**Zastępca Dyrektora Generalnego**  
**Komisja Europejska**

*Szanowna Pani,*

w związku z trwającymi konsultacjami publicznymi projektów:

- 1) *rozporządzenia Komisji uznającego 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 (dalej: projekt TBER),*
- 2) *wytycznych w sprawie transportu lądowego i multimodalnego (dalej: projekt LMTG),*

pragnę przedstawić stanowisko władz polskich, wraz z wykazem szczegółowych uwag do ww. projektów.

W odniesieniu do **projektu TBER** i **projektu LMTG**, władze polskie proponują m.in.:

- w przypadku pomocy na uruchomienie nowych komercyjnych kolejowych połączeń pasażerskich - usunięcie warunku odległości między stacjami wynoszącej ponad 400 km<sup>1</sup>, po to aby umożliwić udzielanie takiej pomocy również w przypadku połączeń na krótszym dystansie. Ww. warunek odległości może bowiem być dyskryminujący i nadmiernie ograniczający, zniechęcając przewoźników do uruchamiania nowych krajowych połączeń kolejowych;
- w przypadku pomocy na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, usunięcie warunku<sup>2</sup>, stanowiącego iż pomoc przyznawana jest wyłącznie przedsiębiorstwom klasyfikującym się jako nowe podmioty na rynku kolejowym lub jako MŚP, jako że świadczeniem usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych

---

<sup>1</sup> Art. 11 ust. 2 projektu TBER i pkt 107 lit. b projektu LMTG.

<sup>2</sup> Art. 14 ust. 3 lit. b projektu TBER i część 4.2.2.3 projektu LMTG.

- kolejowych przewozów pasażerskich zajmują się głównie duże przedsiębiorstwa, a pomoc na inwestycje w tabor kolejowy powinna być dostępna dla wszystkich uczestników rynku;
- aby pomoc na zakup środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego była udzielana także w formie dotacji i preferencyjnych kredytów (w zał. C przekazuję 4. *Raport Platformy w sprawie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich IRP*, w którym m.in. podnosi się konieczność większej dostępności finansowania dla przedsiębiorstw kolejowych<sup>3</sup>);
  - w ramach niektórych innych rodzajów pomocy, włączenie kosztów serwisowania i utrzymania do kosztów kwalifikowalnych.

Dodatkowo, w odniesieniu do **projektu TBER**, władze polskie proponują m.in.:

- dodanie nowego przeznaczenia pomocy w formie rekompensaty za świadczenie usług publicznych w transporcie towarowym;
- zwiększenie progu wyłączającego obowiązek notyfikacji do Komisji:
  - a) z kwoty 20 mln EUR do 50 mln EUR w przypadku 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 (art. 4 lit. b projektu TBER);
  - b) z kwoty 10 mln EUR do 20 mln EUR w przypadku pomocy inwestycyjnej *ad hoc* na budowę, modernizację i odnowienie multimodalnych towarowych terminali kolejowych i żeglugi śródlądowej (art. 4 lit. c projektu TBER).

Powyższą propozycję uzasadnia fakt, że większość projektów inwestycyjnych przekraczać będzie ustanowione w projekcie TBER progi i tym samym – przy braku zmiany ww. progu – będzie podlegała notyfikacji.

Szczegółowy wykaz uwag przekazuję w załączniku A (projekt TBER) i B (projekt LMTG).

*Z poważaniem,*  
*Tomasz Chrósty*  
*Prezes*  
*Urzędu Ochrony Konkurencji i*  
*Konsumentów*  
*/podpisano elektronicznie/*

W załączeniu:

- A. Zestawienie uwag do projektu TBER.
- B. Zestawienie uwag do projektu LMTG.
- C. 4. *Raport Platformy w sprawie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich IRP*.

---

<sup>3</sup> Zob. np. pkt 4.2.4 i 4.3 raportu.

