

## Komunikat Komisji przedstawiający wytyczne w sprawie pomocy państwa uzupełniającej wspólnotowe finansowanie uruchamiania autostrad morskich

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 317/08)

### WPROWADZENIE

1. W opublikowanej w 2001 r. białej księdze zatytułowanej „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” <sup>(1)</sup> wprowadzono pojęcie „autostrad morskich” jako wysokiej jakości usług transportowych opartych na żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Autostrady morskie składają się z infrastruktury, wyposażenia i usług obejmujących co najmniej dwa państwa członkowskie. Mają one na celu przesunięcie znacznej części przewozów towarowych z transportu drogowego na transport morski. Ich pomyslnie wprowadzenie w życie pomogłoby osiągnąć dwa główne cele europejskiej polityki transportowej, tzn. doprowadziłyby do zmniejszenia natężenia ruchu drogowego oraz do ograniczenia negatywnego oddziaływania przewozów towarowych na środowisko. W przeglądzie średniookresowym białej księgi <sup>(2)</sup> zwrócono uwagę na narastający problem przeciążenia infrastruktury drogowej, obciążający Wspólnotę kosztami w wysokości około 1 % PKB, oraz na zagrożenie, jakie stanowią emisje gazów cieplarnianych pochodzące z transportu, w odniesieniu do realizacji celów protokołu z Kioto, a także potwierdzono znaczenie autostrad morskich.

### UZUPEŁNIAJĄCA POMOC PAŃSTWA DLA PROJEKTÓW MARCO POLO II „AUTOSTRADY MORSKIE”

2. Dział 10 wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego <sup>(3)</sup> dopuszcza pod pewnymi warunkami pomoc, o maksymalnym okresie trwania wynoszącym trzy lata i o maksymalnej intensywności 30 % kosztów operacyjnych i 10 % kosztów inwestycyjnych, na uruchomienie nowych lub udoskonalonych usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.
3. Drugi program „Marco Polo” (zwany dalej Marco Polo II), ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiającym drugi program Marco Polo dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko (Marco Polo II) i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1382/2003 <sup>(4)</sup>, Marco Polo II wspiera głównie usługową funkcję autostrad morskich. Wsparcie to jest przyznawane w drodze corocznego zaproszenia do składania wniosków kierowanego bezpośrednio do przedsiębiorstw. Wielkość przyznawanego wsparcia finansowego ograniczona jest wysokością dotacji dostępnych ramach programu Marco Polo. Finansowanie autostrad morskich może odbywać się również w ramach polityki regionalnej.
4. Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 objęte programem Marco Polo II działania związane z autostradami morskimi kwalifikują się pod pewnymi warunkami do uzyskania wspólnotowej pomocy finansowej o maksymalnej intensywności wynoszącej 35 % łącznych wydatków związanych z uruchomieniem i funkcjonowaniem usługi transportowej oraz o maksymalnym okresie trwania wynoszącym 60 miesięcy, jak określono w załączniku I, pkt 1 lit. a) i pkt 2 lit. a), kolumna B.
5. Artykuł 7 rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 stanowi: „Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań objętych programem nie wyklucza udzielenia pomocy państwa dla tych działań na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, o ile pomoc ta jest zgodna z ustaleniami dotyczącymi pomocy państwa określonymi w Traktacie i nie przekracza skumulowanych limitów dla każdego typu działania przedstawionych w załączniku I.”
6. Zatem zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 organy państw członkowskich mogą uzupełnić finansowanie wspólnotowe poprzez przyznanie własnych środków finansowych projektom wybranym zgodnie z kryteriami i procedurami określonymi we wspomnianym rozporządzeniu i w ramach przewidzianych w nim limitów. Celem art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 jest umożliwienie przedsiębiorstwom zainteresowanym danym projektem uzyskania określonej wcześniej kwoty

<sup>(1)</sup> COM(2006) 370.

<sup>(2)</sup> COM(2006) 314 wersja ostateczna. Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego — Utrzymać Europę w ruchu — Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu — Przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.

<sup>(3)</sup> Komunikat Komisji C(2004) 43 (Dz.U. C 13 z 17.1.2004, s. 3).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 328 z 24.11.2006, s. 1.

finansowania publicznego, niezależnie od źródła finansowania. W rzeczywistości może dojść do sytuacji, w której wspólnotowe środki finansowe przyznane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1692/2006 nie są wystarczające, aby wszystkie wybrane projekty mogły uzyskać wsparcie w maksymalnej możliwej wysokości. Jeżeli w danym roku zostanie przedstawiona znaczna liczba kwalifikujących się projektów, niektórym z nich może zostać przyznana ograniczona kwota finansowania wspólnotowego. Duża liczba wybranych projektów świadczyłaby o sukcesie programu Marco Polo II, jednak sukces ten byłby wątpliwy, jeżeli zaangażowane przedsiębiorstwa musiałyby wycofać swoje wnioski lub rezygnowałyby ze składania wniosków w następnych latach ze względu na brak finansowania publicznego koniecznego do uruchomienia odnośnych usług. Ponadto niezmienna, określona wcześniej kwota finansowania publicznego, na którą można liczyć, ma podstawowe znaczenie dla potencjalnych wnioskodawców.

7. W tym kontekście Komisja zauważyła, że wśród zainteresowanych stron i organów państw członkowskich pojawiają się wątpliwości co do możliwości przyznania przez te ostatnie uzupełniającej pomocy państwa dla projektów objętych programem Marco Polo II, przekraczającej limity dozwolone w odniesieniu do żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w dziale 10 Wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego. Warunki kwalifikowalności programów określone we Wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego różnią się nieznacznie od warunków ustanowionych w programie Marco Polo II. W wytycznych przewidziano maksymalną intensywność wynoszącą 30 % kosztów operacyjnych (35 % łącznych wydatków w Marco Polo II) i maksymalny okres trwania wynoszący trzy lata (w porównaniu do pięciu lat w przypadku Marco Polo II). Różnice te prawdopodobnie dezorientują potencjalnych wnioskodawców o finansowanie działań związanych z autostradami morskimi.
8. W związku z powyższym Komisja jest zdania, że maksymalny okres trwania i maksymalna intensywność pomocy państwa i finansowania wspólnotowego w odniesieniu do projektów wybranych zgodnie z wspomnianym rozporządzeniem powinny być takie same. Zatem, na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, w przypadku braku finansowania wspólnotowego lub w zakresie, w jakim jest ono niedostępne, Komisja zatwierdzi pomoc państwa, o maksymalnej intensywności 35 % kosztów operacyjnych i o maksymalnym okresie trwania wynoszącym pięć lat, na uruchomienie projektów działań związanych z autostradami morskimi w ramach programu Marco Polo II <sup>(1)</sup>. To samo dotyczy projektów wybranych w ramach Marco Polo II, ale finansowanych ostatecznie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego <sup>(2)</sup> (EFRR) lub Funduszu Spójności <sup>(3)</sup>.
9. Pomoc na uruchomienie projektu pokrywająca koszty operacyjne nie może przekroczyć określonego powyżej okresu trwania i intensywności, niezależnie od źródła finansowania. Pomoc nie może być łączona z rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych. Komisja przypomina również, że w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych nie można korzystać z dwóch instrumentów finansowania wspólnotowego.
10. Państwa członkowskie będą musiały powiadomić Komisję o pomocy państwa, którą mają zamiar przyznać na podstawie niniejszego komunikatu projektom wybranym zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1692/2006.

#### UZUPEŁNIAJĄCA POMOC PAŃSTWA DLA PROJEKTÓW TEN-T „AUTOSTRADY MORSKIE”

11. Artykuł 12a decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej <sup>(4)</sup> przewiduje stworzenie „autostrad morskich” w celu skoncentrowania „przepływu przewozów towarowych na trasach morskich o odpowiedniej logistyce, w taki sposób, aby poprawić istniejące połączenia morskie, które są niezawodne, regularne i częste w transporcie towarów między państwami członkowskimi, lub stworzyć nowe połączenia, aby ograniczyć ruch na drogach i/lub poprawić obsługę państw i regionów peryferyjnych i wyspiarskich”. Transeuropejskie sieci autostrad morskich muszą składać się z wyposażenia i infrastruktury obejmujących co najmniej dwa porty w dwóch państwach członkowskich.
12. Wspólnotowe wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej dotyczą wspierania przez Wspólnotę rozwoju infrastruktury, w tym również autostrad morskich. Jednakże art. 12(a) ust. 5 tiret drugie decyzji nr 1692/96/WE przewiduje, bez uszczerbku dla art. 87 i 88 Traktatu, możliwość przyznania pomocy Wspólnoty na uruchomienie projektu. Pomoc taka może zostać przyznana w

<sup>(1)</sup> Należy zauważyć, że zapis w załączniku I ust. 2 lit. b) rozporządzenia dotyczącego programu Marco Polo II (na temat limitów finansowania w oparciu o przewozy w rzeczywistości przeniesione z transportu drogowego) dotyczy finansowania wspólnotowego, a nie uzupełniającej pomocy państwa, która jest przedmiotem niniejszego komunikatu.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1080/2006 z dnia 5 lipca 2006 r., Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 1.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r., Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 79.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.

zakresie, w jakim „dla zapewnienia finansowania projektu niezbędne jest wsparcie sektora publicznego”. W rzeczywistości może dojść do sytuacji, w której dane konsorcjum portów i operatorów poniesie straty związane z rozpoczęciem projektu w okresie uruchamiania usług autostrady morskiej.

13. Pomoc na uruchomienie zgodnie ze Wspólnotowymi wytycznymi dotyczącymi rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej jest ograniczona do „należycie uzasadnionych wydatków inwestycyjnych”, co należy rozumieć jako pomoc inwestycyjną. Może ona obejmować amortyzację statków przydzielonych do świadczenia usług <sup>(1)</sup>. Pomoc na uruchomienie zgodnie ze Wspólnotowymi wytycznymi dotyczącymi rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej jest ograniczona do dwóch lat i maksymalnej intensywności wynoszącej 30 %.
14. W ramach projektów TEN-T środki finansowe mogą być zapewniane przez państwa członkowskie w zakresie, w jakim niedostępne jest finansowanie wspólnotowe. W przypadku pomocy na uruchomienie usług transportu morskiego art. 12a ust. 5 tiret drugie decyzji nr 1692/96/WE zawiera odniesienie do przepisów Traktatu dotyczących pomocy państwa. Ponieważ w dziedzinie pomocy dla żeglugi morskiej bliskiego zasięgu wytyczne na temat stosowania przepisów dotyczących pomocy państwa zostały przedstawione w dziale 10 Wspólnotowych wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego, przepisy tego działu stosuje się również do uzupełniającej pomocy państwa. Wspólnotowe wytyczne w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego zezwalają na pomoc inwestycyjną o maksymalnej intensywności 10 % w ciągu trzech lat. W konsekwencji jeżeli projekt autostrady morskiej zostanie wybrany jako projekt TEN-T, ale nie uzyska maksymalnego wsparcia inwestycyjnego Wspólnoty, tzn. 30 % w ciągu dwóch lat, może mieć miejsce sytuacja, w której pomoc publiczna nie osiągnie maksymalnej dopuszczalnej kwoty, jeżeli pomoc państwa nie może przekroczyć intensywności 10 % w ciągu trzech lat, na którą zezwalają Wspólnotowe wytyczne w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego. Ponadto różnice w maksymalnym okresie trwania między tymi dwoma systemami (dwa lata zgodnie z decyzją nr 1692/96/WE i trzy lata zgodnie ze Wspólnotowymi wytycznymi w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego) mogą prowadzić do niepewności i nieporozumień. W celu zachowania jasności oraz umożliwienia określenia z góry kwoty pomocy publicznej na rzecz przedsiębiorstw uczestniczących w projekcie autostrad morskich TEN-T, maksymalna intensywność i okres trwania pomocy państwa ze strony państw członkowskich powinny być takie same jak maksymalna intensywność i okres trwania finansowania wspólnotowego.
15. W związku z powyższym, na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, w przypadku braku finansowania wspólnotowego na pomoc na uruchomienie lub w odniesieniu do części niepokrytej przez finansowanie wspólnotowe, Komisja zatwierdzi inwestycyjną pomoc państwa o maksymalnej intensywności wynoszącej 30 % i o maksymalnym okresie trwania wynoszącym dwa lata dla projektów zgodnych z art. 12a decyzji 1692/96/WE i wybranych zgodnie z procedurą określoną w rozporządzeniu (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiającym ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych <sup>(2)</sup>. To samo dotyczy projektów, w przypadku których państwa członkowskie zdecydowały o ich finansowaniu ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego lub Funduszu Spójności.
16. Pomoc na uruchomienie inwestycji nie może przekroczyć określonego powyżej okresu trwania i określonej powyżej intensywności, niezależnie od źródła finansowania. Pomoc ta nie może być łączona z rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych. Również w tym przypadku Komisja przypomina, że w odniesieniu do tych samych kosztów kwalifikowalnych nie można korzystać z dwóch instrumentów finansowania wspólnotowego.
17. Państwa członkowskie będą musiały powiadomić Komisję o pomocy państwa, którą mają zamiar przyznać na podstawie niniejszego komunikatu projektom wybranym zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 680/2007.

#### ZASTOSOWANIE

18. Komisja będzie stosować wytyczne przedstawione w niniejszym komunikacie od następnego dnia po ich opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

---

<sup>(1)</sup> Vademecum z dnia 28 lutego 2005 r. wydane w powiązaniu z zaproszeniem do składania wniosków dotyczących TEN-T 2005; pkt 4.3 (Pomoc na uruchomienie projektów związana z kosztami inwestycyjnymi).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 162 z 22.6.2007, s. 1.