

Rozporządzenie
Ministra Infrastruktury¹⁾
z dnia 2008 r.
w sprawie pomocy na inwestycje w zakresie transportu intermodalnego
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.

1. Rozporządzenie określa szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy, zwanej dalej „pomocą”, polegającej na wsparciu ze środków publicznych inwestycji w zakresie transportu intermodalnego, w tym transportu kombinowanego i multimodalnego, na liniach kolejowych i w portach morskich, realizowanych na podstawie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013, zwanego dalej „PO IiŚ”.
2. Przez transport intermodalny rozumie się transport multimodalny i kombinowany, o których mowa w art.1 Dyrektywy Rady 92/106/EEC z dnia 7 grudnia 1992 r.

§ 2.

Pomoc ma na celu wspieranie rozwoju gospodarczego kraju, tworzenie zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego poprzez rozwój łańcuchów transportowych wykorzystujących transport kolejowy i morski oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko naturalne.

§ 3.

1. O pomoc mogą ubiegać się przedsiębiorcy z państw członkowskich Unii Europejskiej, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, a w szczególności:
 - 1) operatorzy terminali kontenerowych i centrów logistycznych;
 - 2) zarządy portów morskich.- zwani dalej „beneficjentem pomocy”.
2. Pomoc nie może być udzielana lub wypłacana beneficjentom pomocy:
 - 1) na których ciąży obowiązek zwrotu pomocy, wynikający z wcześniejszych decyzji Komisji Europejskiej, uznających pomoc za niezgodną z prawem oraz wspólnym rynkiem;
 - 2) znajdującym się w trudnej sytuacji ekonomicznej w rozumieniu pkt 9-11 Komunikatu Komisji w sprawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz. Urz. UE C 244, z 01.10.2004, str. 2-17).

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działami administracji rządowej – transport, gospodarka morską na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 i 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216 poz. 1594).

§ 4.

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

- 1) cel i przedmiot realizacji projektu są zgodne z celami i przedmiotem projektu określonymi odpowiednio w § 2 i § 5;
- 2) wydatki na realizację projektu ponoszone są w zakresie określonym w § 7;
- 3) intensywność pomocy nie przekracza wartości określonych w § 8;
- 4) zapewniony zostanie dostęp do terminali wybudowanych lub przebudowanych w ramach projektu wszystkim zainteresowanym podmiotom na równych, niedyskryminujących zasadach;
- 5) zobowiąże się, że projekt nie zostanie poddany zasadniczym modyfikacjom, o których mowa w art. 57 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. U. UE L Nr 210 z 31.07.2006, str. 25), zwanego dalej „Rozporządzeniem 1083/2006”, przez okres co najmniej 5 lat od dnia jego zakończenia;
- 6) zobowiąże się, że dofinansowany sprzęt lub infrastruktura będą wykorzystywane wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego.

§ 5.

Pomoc może być udzielona na budowę, przebudowę i remont terminali kontenerowych i centrów logistycznych na liniach kolejowych i w portach morskich, a w szczególności na:

- 1) zakup lub remont urządzeń dźwigowych oraz urządzeń do przeładunku, których przewidywany okres użytkowania będzie dłuższy niż pięć lat;
- 2) zakup lub remont systemów teleinformatycznych oraz wyposażenia logistycznego i systemów związanych z transportem intermodalnym, a także wydatki na ich wdrożenie;
- 3) infrastrukturę wykorzystywaną wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego w zakresie:
 - a) budowy, przebudowy oraz nabycia prawa do gruntów pod budowę:
 - placów składowych i przeładunkowych, parkingów, zaplecza technicznego dla obsługi taboru, dróg wewnętrznych i dojazdowych, przejść podziemnych i magazynów,
 - torów dojazdowych, przeładunkowych i podsuwnicowych, przejazdów i rozjazdów kolejowych oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - b) remont urządzeń telekomunikacyjnych, urządzeń zaopatrzenia w wodę, instalacji wodno-kanalizacyjnych, systemów odwodnienia i instalacji energetycznych;
- 4) prace projektowe i dokumentację związaną z inwestycjami, o których mowa w pkt 1-3;

§ 6.

1. Pomoc udzielana jest w trybie konkursowym zgodnie z zasadami systemu realizacji PO IiŚ przyjętymi na podstawie ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (zwana dalej „ustawą”) na wniosek złożony do podmiotu udzielającego pomocy, o którym mowa w art. 21 ust. 2 ustawy.
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) nazwę beneficjenta pomocy,
 - 2) tytuł i miejsce realizacji projektu,
 - 3) cel realizacji projektu,
 - 4) opis projektu,
 - 5) opis rezultatów realizacji projektu,
 - 6) planowane daty rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu,
 - 7) wartość projektu,
 - 8) wydatki kwalifikowalne,
 - 9) wnioskowaną kwotę dofinansowania.
3. Pomoc udzielana jest w formie bezzwrotnego dofinansowania, przeznaczonego na pokrycie części wydatków kwalifikowalnych, na podstawie umowy o dofinansowanie zawartej pomiędzy beneficjentem pomocy a podmiotem udzielającym pomocy.

§ 7.

1. Do wydatków kwalifikowalnych zalicza się, niezbędne do realizacji projektu, wydatki lub koszty poniesione na:
 - 1) prace związane z przygotowaniem projektu, w tym
 - a) niezbędną dokumentację,
 - b) opłaty związane z koniecznością uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych na etapie przygotowania przedsięwzięcia;
 - 2) zarządzanie projektem, w tym:
 - a) nadzór nad robotami budowlanymi,
 - b) wydatki związane z wdrażaniem projektu,
 - c) koszty ogólne (w czasie realizacji projektu),
 - d) wydatki osobowe,
 - e) zakup i instalację informatycznych systemów wspomagających zarządzanie i monitorowanie;
 - 3) nabycie własności nieruchomości niezabudowanych lub zabudowanych lub innego prawa do tych nieruchomości (w tym wydatki związane z nabyciem prawa do nieruchomości);
 - 4) budowę i montaż, w tym również:
 - a) odtworzenie nawierzchni drogi poza pasem prowadzenia robót,
 - b) wykonanie robót dodatkowych;
 - 5) sprzęt i wyposażenie, w tym:
 - a) środki trwałe stanowiące część wydatków inwestycyjnych zainstalowane na stałe w ramach projektu,
 - b) przenośne środki trwałe stanowiące część wydatków inwestycyjnych, niezbędne dla realizacji celu projektu lub dla poprawnego funkcjonowania infrastruktury wytworzonej w wyniku realizacji projektu,
 - c) sprzęt będący środkiem trwałym zakupiony/wytworzony na czas realizacji projektu, (w wysokości odpisów amortyzacyjnych w okresie, w którym był wykorzystywany dla realizacji projektu),
 - d) wartości niematerialne i prawne,
 - e) amortyzację,
 - f) zakup używanego sprzętu,

- g) wydatki związane z zastosowaniem technik finansowania nie powodujących natychmiastowego przeniesienia prawa własności,
 - h) zakup materiałów nie stanowiących środków trwałych wykorzystywanych przez czas realizacji projektu;
 - 6) działania informacyjno – promocyjne;
 - 7) podatek od towarów i usług (VAT), o ile beneficjentowi nie przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego lub ubiegania się o zwrot VAT;
 - 8) niezbędne opłaty.
2. Do wydatków kwalifikowalnych, o których mowa w ust. 5, nie zalicza się wydatków związanych z zakupem kontenerów większych niż kontenery 40-stopowe oraz kontenerów 40-stopowych, których wysokość przekracza 2,6 m.
 3. Wydatki poniesione na wypełnienie formularza wniosku o dofinansowanie nie są wydatkami kwalifikowalnymi.
 4. Z zastrzeżeniem przestrzegania zasad obowiązujących w systemie realizacji PO IiŚ, za kwalifikowalne mogą zostać uznane wydatki, które zostały faktycznie poniesione pomiędzy dniem 1 stycznia 2007 r. a dniem 31 grudnia 2015 r.

§ 8.

Maksymalna intensywność pomocy wynosi:

- 1) 30% - na zakup sprzętu, o którym mowa w § 5 pkt 1 i 2;
- 2) 50% - na infrastrukturę, prace projektowe, przygotowanie studium wykonalności, o których mowa w § 5 pkt 3 i 4.

§ 9.

1. Pomoc udzielana na podstawie rozporządzenia, w odniesieniu do tych samych wydatków kwalifikowalnych, podlega kumulacji z inną pomocą lub pomocą „de minimis”, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1998/2006 z dnia 15.12.2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L 379 z 28.12.2006, str. 5), udzieloną beneficjentowi pomocy, niezależnie od jej formy i źródła.
2. Skumulowana pomoc, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć maksymalnej intensywności pomocy określonych w § 8.
3. Beneficjent pomocy informuje organ udzielający pomocy o każdej innej pomocy otrzymanej na realizację tego samego projektu.
4. Podmiot udzielający pomocy finansowej stanowiącej pomoc publiczną informuje beneficjenta pomocy o numerze referencyjnym programu pomocowego, na podstawie którego ta pomoc jest udzielana.

§ 10.

Pomoc jest udzielana do dnia 31 grudnia 2015 r.

§ 11.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

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 kraju oraz tworzenie zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego poprzez rozwój łańcuchów transportowych wykorzystujących transport kolejowy lub morski.

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 na inwestycje w transporcie intermodalnym stanowią nową problematykę w prawie polskim, która częściowo regulowana jest rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 4 września 2006 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków współfinansowania inwestycji kolejowych w transporcie intermodalnym (Dz. U. z 2006 r. Nr 162, poz. 1150). W prawie wspólnotowym brak jest specyficznych ram prawnych określających warunki udzielania pomocy w tej dziedzinie.

Transport intermodalny jest silnie wspierany przez Unię Europejską jako alternatywa dla transportu drogowego pozwalająca na odciążenie sieci drogowej z części przewozów towarowych, a także na ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. Tymczasem transport intermodalny wciąż odgrywa w Polsce rolę marginalną. Głównym problemem jest brak odpowiedniej infrastruktury. Dotyczy to w szczególności braku dostatecznej liczby terminali kontenerowych i centrów logistycznych na liniach kolejowych i w portach morskich.

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

Projektowana regulacja podlegać będzie notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z art. 88 ust. 3 TWE, w trybie określonym w ustawie z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404).

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej 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 przedsiębiorców prowadzących lub podejmujących działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, w szczególności działalność przewozową, logistyczną oraz z zakresu zarządzania infrastrukturą transportową.

2. Konsultacje społeczne

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

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

Projekt rozporządzenia został zaopiniowany również przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Uwagi zgłoszone w konsultacjach dotyczyły głównie następujących zagadnień: zakresu podmiotowego i przedmiotowego rozporządzenia, wydatków kwalifikowanych, braków i nieścisłości terminologicznych oraz usterek legislacyjnych.

Powyższe uwagi zostały przeanalizowane i w większości, z pominięciem uwag niezasadnych, uwzględnione w projekcie rozporządzenia.

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

Pomoc udzielana na podstawie niniejszego rozporządzenia będzie finansowana środkami Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013. Alokacja z Funduszu Spójności przeznaczona na projekty intermodalne w ramach działania 7.4 PO IiŚ wynosi obecnie około 111 mln euro. Przewiduje się, że maksymalnie cała alokacja (ok. 111 mln euro) może zostać przeznaczona dla potencjalnych beneficjentów programu pomocowego.

4. Wpływ rozporządzenia na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie stwarza warunki umożliwiające tworzenie nowych miejsc pracy, w szczególności w przedsiębiorstwach otrzymujących pomoc (operatorzy terminali

i centrów logistycznych) oraz ich otoczeniu funkcjonalnym (hotele, baza gastronomiczna, warsztaty naprawcze).

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

Projektowane rozporządzenie stwarza warunki umożliwiające podniesienie konkurencyjności polskiej gospodarki poprzez powiązanie różnych typów transportu oraz optymalizację wykonywanych przewozów towarów.

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 centrami logistycznymi i terminalami, realizującymi poszczególne procesy, co może spowodować wzrost PKB danego regionu. Ponadto nastąpi zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego.