

Komunikat Komisji**Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych**

(2008/C 184/07)

1. WSTĘP**1.1. Kontekst ogólny: sektor kolejowy**

1. Koleje dysponują unikatowymi atutami: jest to środek transportu bezpieczny i niepowodujący zanieczyszczeń. Transport kolejowy może więc w znacznym stopniu przyczynić się do rozwoju zrównoważonego transportu w Europie.
2. Biała Księga „Europejska polityka transportowa na 2010 rok: czas decyzji” ⁽¹⁾ i jej przegląd średniookresowy ⁽²⁾ podkreślają ważną rolę dynamicznego sektora kolejowego, który przyczynia się do stworzenia jednolitego i stale rozwijającego się rynku europejskiego, dla stworzenia wydajnego, bezpiecznego i czystego systemu przewozów towarowych i osobowych. Zatory drogowe, na które cierpią miasta i niektóre obszary Wspólnoty, konieczność znalezienia odpowiedzi na wyzwania związane ze zmianami klimatu, rosnące ceny paliw ukazują, jak konieczne jest wspieranie rozwoju transportu kolejowego. Z tego względu należy przypomnieć, że także wspólna polityka transportowa powinna dążyć do osiągnięcia celów związanych z ochroną środowiska, wyznaczonych przez Traktat ⁽³⁾.
3. Sektor transportu kolejowego w Europie nie ma jednak dobrego wizerunku. Począwszy od lat sześćdziesiątych do końca dwudziestego wieku transport kolejowy stale podupadał. Przewozy kolejowe, tak towarowe jak i pasażerskie, utraciły na znaczeniu w porównaniu z innymi rodzajami transportu. Wielkość kolejowych przewozów towarowych w wartościach bezwzględnych obniżyła się nawet: w roku 1970 przewożono koleją więcej ładunków niż w roku 2000. Istotnie, tradycyjne przedsiębiorstwa kolejowe nie były w stanie zaoferować niezawodności i terminowości, których wymagali klienci, co doprowadziło do odejścia od transportu kolejowego na rzecz innych rodzajów transportu, przede wszystkim transportu drogowego ⁽⁴⁾. Nawet jeśli kolejowe przewozy pasażerskie w dalszym ciągu rosły w kategoriach bezwzględnych, to jednak wzrost ten wydaje się ograniczony w porównaniu z przyrostem transportu drogowego i lotniczego ⁽⁵⁾.
4. Nawet jeżeli można ostatnio zaobserwować tendencję odwrotną ⁽⁶⁾, droga do silnego i konkurencyjnego transportu kolejowego jest jeszcze długa. W szczególności w sektorze towarowego transportu kolejowego utrzymują się poważne problemy wymagające działań organów władzy publicznej ⁽⁷⁾.
5. Trudności europejskiego sektora kolejowego wynikają w dużej mierze z organizacji podaży usług transportowych w przeszłości, która była ukierunkowana głównie na potrzeby krajowe i była zmonopolizowana.
6. Po pierwsze, w sytuacji braku konkurencji na poziomie sieci krajowych, przedsiębiorstwa kolejowe nie były zainteresowane redukcją kosztów operacyjnych i rozwojem nowych usług. Ich działalność nie przynosiła dochodów wystarczających do pokrycia całości kosztów i niezbędnych inwestycji. Konieczne inwestycje nie zawsze były realizowane. W niektórych przypadkach państwa członkowskie

⁽¹⁾ COM(2001) 370 z 12.9.2001, str. 18.

⁽²⁾ Komunikat Komisji „Utrzymać Europę w ruchu — Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu” (COM(2006) 314 z 22.6.2006, str. 21).

⁽³⁾ Artykuł 2 Traktatu, wśród zasadniczych zadań Wspólnoty wymienia popieranie „stałego i nieinflacyjnego wzrostu, wysokiego poziomu ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego”. Te postanowienia zostały uzupełnione szczegółowymi celami określonymi w art. 174, który precyzuje, że polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego przyczynia się w szczególności do zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Zgodnie z art. 6 Traktatu: „przy ustalaniu i realizacji polityk i działań Wspólnoty, o których mowa w artykule 3, w szczególności w celu wspierania stałego rozwoju, muszą być brane pod uwagę wymogi ochrony środowiska naturalnego”.

⁽⁴⁾ Od 1995 do 2005 r. kolejowe przewozy towarowe (wyrażone w tonokilometrach) wzrastały średnio o 0,9 % rocznie, wobec + 3,3 % średniego rocznego przyrostu transportu drogowego w tym samym okresie (źródło: Eurostat).

⁽⁵⁾ Od 1995 do 2004 r. kolejowe przewozy pasażerów (wyrażone w pasażerokilometrach) wzrastały średnio o 0,9 % rocznie, zaś średni roczny wzrost przewozów samochodami osobowymi w tym samym okresie wyniósł + 1,8 % (źródło: Eurostat).

⁽⁶⁾ Od 2002 r., szczególnie w krajach, które otworzyły swoje rynki dla konkurencji. W 2006 r. odnotowano 3,7 % roczny wzrost kolejowych przewozów towarowych i 3 % w przypadku przewozów osób. Ten pozytywny trend powinien potwierdzić się w 2007 r.

⁽⁷⁾ Komunikat Komisji „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 i SEC(2007) 1325 z 18.10.2007).

zmuszały państwowe przedsiębiorstwa kolejowe do ich realizacji, chociaż te nie były w stanie sfinansować ich w wystarczającym stopniu z własnych środków. Na skutek tego przedsiębiorstwa popadały w znaczące zadłużenie, co z kolei wpływało niekorzystnie na ich rozwój.

7. Po drugie, rozwój transportu kolejowego w Europie był ograniczony ze względu na brak ujednolicenia i interoperacyjności sieci, podczas gdy przewoźnicy drogowi i lotniczy rozwinęli całą gamę usług międzynarodowych. Wspólnota Europejska odziedziczyła mozaikę krajowych sieci kolejowych, charakteryzujących się różnym rozstawem torów i odmiennymi systemami sygnalizacji oraz bezpieczeństwa, co nie pozwala przedsiębiorstwom kolejowym na czerpanie korzyści z ekonomii skali, które zapewniłaby koncepcja infrastruktury i taboru kolejowego opracowana z myślą o jednym dużym rynku, a nie o 25 ⁽¹⁾ rynkach krajowych.
8. Wspólnota Europejska prowadzi politykę mającą na celu przywrócenie dynamiki sektorowi kolejowemu koncentrując się na trzech głównych kierunkach działania:
 - a) stopniowe wprowadzanie warunków umożliwiających powstanie konkurencji na rynkach kolejowych usług transportowych;
 - b) wspieranie normalizacji i harmonizacji technicznej na poziomie europejskich sieci kolejowych w celu osiągnięcia pełnej interoperacyjności na szczeblu europejskim;
 - c) przyznawanie pomocy finansowej na poziomie Wspólnoty (w ramach programu TEN-T i funduszy strukturalnych).
9. Wspólnota Europejska otworzyła zatem stopniowo rynki transportu kolejowego dla konkurencji. Pierwszy pakiet liberalizujący został przyjęty w 2001 r. i zawierał dyrektywę 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽²⁾, dyrektywę 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ⁽³⁾ oraz dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa ⁽⁴⁾. Następnie, w 2004 r. przyjęto drugi pakiet zawierający rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową ⁽⁵⁾, dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa ⁽⁶⁾, dyrektywę 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej ⁽⁷⁾, a także dyrektywę 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁸⁾. W 2007 r. przyjęto trzeci pakiet zawierający rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70 ⁽⁹⁾, rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym ⁽¹⁰⁾, dyrektywę 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/WE w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej ⁽¹¹⁾, a także dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty ⁽¹²⁾. W rezultacie w dniu 15 marca 2003 r. rynek przewozów kolejowych został otwarty dla konkurencji na obszarze transeuropejskiej kolejowej

⁽¹⁾ Malta i Cypr nie dysponują siecią transportu kolejowego.

⁽²⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/58/WE (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 44).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 114.

⁽⁸⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 1.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 14.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 44.

⁽¹²⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 51.

sieci towarowej, w dniu 1 stycznia 2006 r. dla międzynarodowych przewozów kolejowych, a od dnia 1 stycznia 2007 r. dla kabotażu kolejowego. Trzeci pakiet kolejowy wyznacza dzień 1 stycznia 2010 r. jako datę otwarcia dla konkurencji międzynarodowych przewozów pasażerskich. Niektóre państwa członkowskie, jak Zjednoczone Królestwo, Niemcy, Niderlandy i Włochy już otworzyły (częściowo) swoje wewnętrzne rynki przewozów pasażerskich.

10. Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽¹⁾ ustanawia nowe instytucjonalne i organizacyjne ramy dla podmiotów sektora kolejowego, obejmujące:
 - a) oddzielenie przedsiębiorstw kolejowych ⁽²⁾ od zarządzających infrastrukturą ⁽³⁾ na płaszczyźnie księgowej i organizacyjnej;
 - b) niezależność zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi;
 - c) zarządzanie przedsiębiorstwami kolejowymi zgodnie z zasadami stosowanymi do spółek handlowych;
 - d) osiągnięcie równowagi finansowej przez przedsiębiorstwa kolejowe dzięki racjonalnym planom operacyjnym;
 - e) zgodność pomocy finansowej państwa członkowskiego z przepisami dotyczącymi pomocy państwa ⁽⁴⁾.
11. Równoległe do tego procesu liberalizacji Komisja zaczęła wspierać, na drugim poziomie, interoperacyjność europejskich sieci kolejowych. Działaniom tym towarzyszą wspólnotowe inicjatywy, mające na celu wzmocnienie poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego ⁽⁵⁾.
12. Trzeci poziom interwencji państwa na rzecz sektora kolejowego polega na pomocy finansowej. Komisja uważa, że pomoc ta może być w pewnych okolicznościach uzasadniona z uwagi na wysokie koszty dostosowania sektora kolejowego.
13. Komisja zauważa ponadto, że sektor transportu kolejowego zawsze był w dużym stopniu wspierany z funduszy publicznych. Od 2004 r. wszystkie państwa Unii Europejskiej (UE 25) przeznaczyły łącznie ok. 17 mld EUR na budowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej ⁽⁶⁾. W ramach rekompensaty z tytułu świadczenia nierentownych usług przewozów pasażerskich państwa członkowskie przekazują przedsiębiorstwom kolejowym 15 mld EUR rocznie ⁽⁶⁾.
14. Przyznanie pomocy państwa sektorowi kolejowemu jest możliwe wówczas, gdy pomoc ta służy tworzeniu zintegrowanego rynku europejskiego, otwartego dla konkurencji i interoperacyjnego, oraz wspólnotowym celom zrównoważonej mobilności. W związku z tym Komisja musi upewnić się, czy pomoc finansowa przyznawana przez organy władz publicznych nie prowadzi do zakłóceń konkurencji sprzecznych ze wspólnym interesem. W niektórych przypadkach Komisja będzie mogła żądać od państw członkowskich podjęcia zobowiązań dotyczących celów wspólnotowych w związku z przyznaną pomocą.

1.2. Cel i zakres stosowania niniejszych wytycznych

15. Celem niniejszych wytycznych jest przedstawienie kierunków mających zapewnić zgodność pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych z Traktatem, określonych w dyrektywie 91/440/EWG i w opisanym powyżej kontekście. Ponadto, w rozdziale 3, mają one również zastosowanie do przedsiębiorstw pasażerskich przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych. Opierają się one przede wszystkim na zasadach ustalonych przez wspólnotowego prawodawcę w trzech kolejnych pakietach

⁽¹⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/58/WE.

⁽²⁾ Artykuł 3 dyrektywy 91/440/EWG definiuje przedsiębiorstwa kolejowe jako „każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, koncesjonowane zgodnie ze stosowanym prawodawstwem wspólnotowym, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie rzeczy lub osób koleją z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewniać trakcję; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają trakcję”.

⁽³⁾ Artykuł 3 dyrektywy 91/440/EWG definiuje zarządcę infrastruktury jako „każdy organ lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom”.

⁽⁴⁾ Artykuł 9 ust. 3 dyrektywy 91/440/EWG: „Pomoc przyznana przez państwa członkowskie na likwidację długów określonych w niniejszym artykule udzielana jest zgodnie art. 73, 87 i 88 Traktatu”.

⁽⁵⁾ W szczególności dyrektywa 2004/49/WE.

⁽⁶⁾ Źródło: Komisja Europejska na podstawie danych przekazywanych co roku przez państwa członkowskie. Te wielkości liczbowe mogłyby być nawet wyższe, gdyby zgłaszano wszystkie formy pomocy finansowej, a w szczególności współfinansowanie w ramach funduszy strukturalnych lub funduszy spójności.

kolejowych. Ich celem jest poprawa przejrzystości finansowania z funduszy publicznych oraz pewności prawnej w odniesieniu do postanowień Traktatu WE w kontekście otwarcia rynków. Wytyczne te nie dotyczą finansowania publicznego na rzecz zarządców infrastruktury.

16. Artykuł 87 ust. 1 Traktatu WE przewiduje, że wszelka pomoc przyznawana przez państwo, która grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest z zasady niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Niemniej jednak taka pomoc państwa może, w pewnych sytuacjach, być uzasadniona z punktu widzenia wspólnego interesu Unii Europejskiej. Niektóre z takich sytuacji zostały wymienione w art. 87 ust. 3 Traktatu i dotyczą sektora transportu oraz innych sektorów gospodarki.
17. Ponadto art. 73 Traktatu przewiduje, że zgodna ze wspólnym rynkiem jest „pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”. Artykuł ten stanowi przepis szczególny w ogólnych zasadach Traktatu. Na podstawie tego artykułu prawodawca wspólnotowy przyjął dwa akty specyficzne dla sektora transportu: są to rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej ⁽¹⁾ i rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej ⁽²⁾. Także rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾ przewiduje, że państwa członkowskie mogą przyznawać przedsiębiorstwom kolejowym rekompensaty.
18. Zgodnie z art. 3 rozporządzenia (EWG) nr 1107/70 państwa członkowskie nie podejmują żadnych środków koordynacyjnych ani nie nakładają zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które obejmują przyznawanie pomocy na podstawie art. 73 Traktatu, z wyjątkiem przypadków i okoliczności wskazanych w tym rozporządzeniu, nie naruszając jednak przepisów rozporządzeń (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1192/69. Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawie „Altmark” ⁽⁴⁾ pomocy państwa, która nie może zostać zatwierdzona na podstawie rozporządzeń (EWG) nr 1107/70, (EWG) nr 1191/69 lub (EWG) nr 1192/69, nie można uznać za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 73 Traktatu ⁽⁵⁾. Ponadto należy przypomnieć, że rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych niespełniające warunków art. 73 Traktatu nie mogą zostać uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 86 ust. 2 ani na podstawie żadnego innego postanowienia Traktatu ⁽⁶⁾.
19. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 („rozporządzenie KDTP”), które wejdzie w życie 3 grudnia 2009 r. i uchyli rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 oraz (EWG) nr 1107/70, stworzy nowe ramy prawne. Niniejsze wytyczne nie obejmują zatem kwestii związanych z rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych.
20. Po wejściu w życie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, art. 73 Traktatu będzie można stosować jako bezpośrednią podstawę prawną uzasadniającą zgodność z Traktatem pomocy nieobjętej rozporządzeniem KDTP, w tym zwłaszcza pomocy na potrzeby koordynacji transportu kolejowego. Należy zatem opracować ogólne podejście stosowane przy sprawdzaniu zgodności pomocy na potrzeby koordynacji z art. 73 Traktatu. Niniejsze wytyczne mają w szczególności na celu ustalenie kryteriów takiego sprawdzania oraz progów intensywności. Uwzględniając treść art. 73 Komisja powinna jednak pozostawić państwom członkowskim możliwość wykazania, jeśli to niezbędne, konieczności i proporcjonalności środków przekraczających ustalone wartości progowe.
21. Niniejsze wytyczne dotyczą stosowania art. 73 i 87 Traktatu oraz ich wykonania w zakresie finansowania publicznego przedsiębiorstw kolejowych w rozumieniu dyrektywy 91/440/EWG. Rozpatruje się następujące aspekty: wsparcie publiczne przedsiębiorstw kolejowych poprzez finansowanie infrastruktury (rozdział 2), pomoc na rzecz zakupu i wymiany taboru (rozdział 3), anulowanie długów

⁽¹⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 130 z 15.6.1970, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).

⁽⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspraesidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark”), Rec. 2003, str. I-7747.

⁽⁵⁾ Wyrok w sprawie Altmark, wcześniej cytowany, pkt 107.

⁽⁶⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 28 listopada 2005 r. w sprawie stosowania art. 86 ust. 2 Traktatu WE do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 312 z 29.11.2005, str. 67, pkt 17).

przez państwo, mające na celu uzdrowienie finansów przedsiębiorstw kolejowych (rozdział 4), pomoc w celu restrukturyzacji przedsiębiorstw kolejowych (rozdział 5), pomoc na potrzeby koordynacji transportu (rozdział 6) i gwarancje państwowe dla przedsiębiorstw kolejowych (rozdział 7). Niniejsze wytyczne nie omawiają natomiast szczegółowych zasad stosowania rozporządzenia KDTP, w odniesieniu do którego Komisja nie stworzyła jeszcze praktyki decyzyjnej ⁽¹⁾.

2. WSPARCIE PUBLICZNE PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH POPRZEZ FINANSOWANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

22. Infrastruktura kolejowa nabiera ogromnego znaczenia dla rozwoju sektora kolejowego w Europie. Niezbędne są poważne inwestycje w infrastrukturę kolejową, zarówno w zakresie interoperacyjności jak i bezpieczeństwa czy rozwoju kolei dużych prędkości ⁽²⁾.
23. Niniejsze wytyczne dotyczą wyłącznie przedsiębiorstw kolejowych. W powyższym kontekście ich zadaniem nie jest definiowanie, w odniesieniu do zasad obowiązujących w zakresie pomocy państwa, ram prawnych stosowanych w finansowaniu infrastruktury ze środków publicznych. Rozpatrywane są wyłącznie skutki, jakie publiczne finansowanie infrastruktury ma dla przedsiębiorstw kolejowych.
24. Finansowanie publiczne rozbudowy infrastruktury może rzeczywiście przynosić pośrednio korzyść przedsiębiorstwom kolejowym i tym samym stanowić pomoc. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, trzeba ocenić, czy środek zastosowany na rzecz infrastruktury daje skutek gospodarczy w postaci zmniejszenia kosztów, które w normalnych okolicznościach obciążają budżet przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾. Konieczną przesłanką dla stwierdzenia takiej sytuacji jest uzyskanie przez dane przedsiębiorstwo wybiórczej korzyści, której źródłem jest finansowanie przedmiotowej infrastruktury ⁽⁴⁾.
25. Jeśli wszyscy potencjalni użytkownicy mają równoważny i niedyskryminujący dostęp do korzystania z infrastruktury i za dostęp do infrastruktury pobierane są opłaty w wysokości zgodnej z prawodawstwem wspólnotowym (dyrektywa 2001/14/WE), Komisja zwykle uznaje, że finansowanie publiczne infrastruktury nie stanowi pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych ⁽⁵⁾.
26. Komisja przypomina ponadto, że jeżeli finansowanie publiczne infrastruktury kolejowej stanowi pomoc dla jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych, może ono zostać zatwierdzone, np. na podstawie art. 73 Traktatu, o ile infrastruktura ta odpowiada potrzebom koordynacji transportu. W takim przypadku rozdział 6 niniejszych wytycznych stanowi punkt odniesienia dla potrzeb oceny zgodności.

3. POMOC W CELU ZAKUPU I WYMIANY TABORU

3.1. Cel

27. Park lokomotyw i wagonów wykorzystywanych do przewozów pasażerskich jest stary i w niektórych przypadkach bardzo zniszczony, zwłaszcza w nowych państwach członkowskich. W 2005 r. 70 % lokomotyw (spalinowych i elektrycznych) i 65 % wagonów w państwach UE-25 miało ponad 20 lat ⁽⁶⁾. W przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Unii Europejskiej w 2004 roku,

⁽¹⁾ Niniejsze wytyczne nie dotyczą już również stosowania rozporządzenia (EWG) nr 1192/69.

⁽²⁾ Komunikat Komisji „Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu”.

⁽³⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie C-382/99, Niderlandy przeciwko Komisji. Rec. 2002 r., str. I-5163.

⁽⁴⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-156/98, Niemcy przeciwko Komisji. Rec. 2000 r., str. I-6857.

⁽⁵⁾ Decyzja Komisji z dnia 7 czerwca 2006 r., N 478/04 Gwarancje państwa dla kredytów kapitałowych przedsiębiorstwa Coras Iompair Eirann (CIE) przeznaczonych na inwestycje w infrastrukturę, (Dz.U. C 209 z 31.8.2006, str. 8); decyzja Komisji z dnia 8 marca 2006 r., N 284/05, Irish Broadband, (Dz.U. C 207 z 30.8.2006, str. 3), pkt 34; oraz następujące decyzje Komisji: decyzja 2003/227/WE z 2.8.2002 dotycząca Terra Mitica (Benidorm, Alicante, Hiszpania), (Dz.U. L 91 z 8.4.2003, str. 23), pkt 64; decyzja z 20 kwietnia 2005 r. N 355/04 PPP Antwerp Airport, (Dz.U. C 176 z 16.7.2005, str. 11), pkt 34; decyzja z 11 grudnia 2001 r. N 550/01 Partnerstwo publiczno-prywatne przy budowie instalacji załadunkowych i wyładunkowych, (Dz.U. C 24 z 26.1.2002, str. 2), pkt 24; decyzja z 20 grudnia 2001 r. N 649/01 Freight Facilities Grant, (Dz.U. C 45 z 19.2.2002, str. 2), pkt 45; decyzja z 17 lipca 2002 r. N 356/02 Network Rail, (Dz.U. C 232 z 28.9.2002, str. 2), pkt 70; N 511/95 Jaguar Cars Ltd. Zob. także: Wytyczne Komisji w sprawie stosowania art. 92 i 93 Traktatu i art. 61 Porozumienia o EOG w zakresie pomocy państwa w sektorze lotniczym, (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, str. 5, pkt 12; Biała księga w sprawie opłat za korzystanie z infrastruktury COM(1998) 466 wersja ostateczna, pkt 43; Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie poprawy standardu portów europejskich COM(2001) 35 wersja ostateczna, str. 11).

⁽⁶⁾ Źródło: UIC Rolling stock fleet in EU-25 + Norway (2005) (Międzynarodowy Związek Kolei: Park pojazdów w krajach UE-25 i Norwegii w 2005 r.).

82 % lokomotyw i 62 % wagonów miało ponad 20 lat w 2005 r. ⁽¹⁾. Na podstawie dostępnych jej informacji Komisja szacuje tymczasem, że co roku jest odnawiany 1 % tej floty.

28. Opisany powyżej trend stanowi oczywiście odzwierciedlenie generalnie trudnej sytuacji sektora kolejowego, która działa demotywująco i ogranicza zdolności przedsiębiorstw kolejowych do inwestowania w modernizację i/lub odnowę taboru kolejowego. Inwestycje takie są jednak niezbędne dla utrzymania konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych środków transportu, bardziej zanieczyszczających lub generujących większe koszty zewnętrzne. Są one także konieczne dla ograniczenia wpływu transportu kolejowego na środowisko naturalne, w szczególności poprzez zmniejszenie uciążliwości wywołanych hałasem i poprawę bezpieczeństwa. Również poprawa interoperacyjności poszczególnych sieci krajowych wiąże się z koniecznością dostosowania obecnego parku pojazdów szynowych w celu utrzymania spójności systemu.
29. W świetle powyższego wynika, że pomoc na cele zakupu i wymiany taboru może w pewnych warunkach przyczynić się do realizacji wielu różnych celów leżących we wspólnym interesie i wobec tego może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem.
30. Celem niniejszego rozdziału jest określenie warunków, zgodnie z którymi Komisja przeprowadza takie oceny zgodności.

3.2. Zgodność

31. Ocena zgodności powinna być przeprowadzana pod kątem celu pomocy, który musi służyć wspólnemu interesowi.
32. Komisja jest zdania, że zasadniczo potrzeby modernizacji parku pojazdów szynowych mogą być w wystarczającym stopniu uwzględnione, bądź poprzez realizowanie ogólnych zasad dotyczących pomocy państwa, bądź poprzez stosowanie art. 73 Traktatu, jeżeli pomoc ta stanowi pomoc na potrzeby koordynacji transportu (zob. rozdział 6).
33. Oceniając zgodność pomocy dotyczącej parku pojazdów szynowych, dla każdej z poniższych kategorii pomocy, Komisja stosuje zatem głównie kryteria określone w niniejszych wytycznych lub w innym odpowiednim dokumencie:
 - a) pomoc na koordynację transportu ⁽²⁾;
 - b) pomoc na restrukturyzację przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾;
 - c) pomoc dla małych i średnich przedsiębiorstw ⁽⁴⁾;
 - d) pomoc w celu ochrony środowiska naturalnego ⁽⁵⁾;
 - e) pomoc na rekompensatę kosztów związanych z obowiązkiem użyteczności publicznej w ramach umów o usługi użyteczności publicznej ⁽⁶⁾;
 - f) pomoc regionalna ⁽⁷⁾.
34. W odniesieniu do pomocy regionalnej na cele inwestycji początkowych, wytyczne dotyczące takiej pomocy przewidują, że „wydatki na zakup środków transportu (majątku ruchomego) w sektorze transportu nie kwalifikują się do pomocy na inwestycje początkowe” (pkt 50, przypis 48). Komisja uważa, że należy czynić odstępstwo od tej zasady w odniesieniu do pasażerskich przewozów kolejowych. Wynika to ze szczególnego charakteru tego środka transportu, a w szczególności z faktu, że w

⁽¹⁾ Źródło: Wspólnota Kolei Europejskich (CER) 2005 r.

⁽²⁾ Zob. rozdział 6.

⁽³⁾ Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw, (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, str. 2) oraz rozdział 5.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw, (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 33). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1976/2006 (Dz.U. L 368 z 23.12.2006, str. 85).

⁽⁵⁾ Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska naturalnego, (Dz.U. C 82 z 1.4.2008, str. 1).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 1191/69. Rozporządzenie KDTP, z którego należy przypomnieć art. 3 ust. 1: „W przypadku gdy właściwy organ podejmuje decyzję o przyznaniu wybranemu podmiotowi wyłącznego prawa lub rekompensaty, niezależnie od ich charakteru, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, następuje to w ramach umowy o świadczenie usług publicznych”.

⁽⁷⁾ Wytyczne w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013 pkt 8, (Dz.U. C 54 z 4.3.2006, str. 13), pkt 8.

tym sektorze tabor może być trwale związany z określonymi trasami lub usługami. Zatem, pod pewnymi warunkami określonymi poniżej, koszty nabycia taboru na potrzeby sektora pasażerskich przewozów kolejowych (lub innych środków transportu takich jak lekkie pociągi, metro lub tramwaje) są uznawane za koszty kwalifikowane w rozumieniu przedmiotowych wytycznych ⁽¹⁾. Natomiast koszty nabycia taboru przeznaczonego wyłącznie do transportu towarów nie są uznawane za kwalifikowane.

35. Uwzględniając sytuację opisaną w pkt 28 i 29 odstępstwo to znajduje zastosowanie do różnego rodzaju inwestycji początkowych w tabor kolejowy lub jego wymianę, jeżeli tabor ten jest wykorzystywany na trasach obsługujących systematycznie region, który może skorzystać z pomocy na podstawie art. 87 ust. 3 lit. a) Traktatu, będący regionem najbardziej oddalonym lub regionem słabo zaludnionym w rozumieniu ust. 80 i 81 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej ⁽²⁾. W innych regionach odstępstwo ma zastosowanie wyłącznie do inwestycji początkowych. Do inwestycji dotyczących wymiany taboru odstępstwo ma zastosowanie wyłącznie pod warunkiem, że całość modernizowanego dzięki pomocy taboru ma ponad 15 lat.
36. Aby zapobiec zakłóceniom konkurencji sprzecznym ze wspólnym interesem Komisja jest jednak zdania, że takie odstępstwo powinno być uzależnione od czterech warunków, które muszą być spełnione łącznie:
- a) tabor, którego dotyczy pomoc, ma być wykorzystywany wyłącznie do świadczenia usług w zakresie pasażerskich przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych w określonym regionie lub na określonej trasie obsługującej kilka regionów; w tym celu, dla potrzeb niniejszych wytycznych, „usługi w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich” oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb centrów miast lub zespołów miejskich oraz między nimi i otaczającymi je obszarami, a „usługi w zakresie przewozów regionalnych” oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb jednego lub kilku regionów. Usługi w zakresie przewozów obsługujące kilka regionów, w jednym lub kilku państwach członkowskich, mogą również wchodzić w zakres stosowania niniejszego punktu, jeżeli wykazanie ich wpływu na rozwój obsługiwanych regionów jest możliwe, w szczególności dzięki regularności usług. W takim przypadku Komisja sprawdza, czy pomoc nie zagrazi faktycznemu otwarciu międzynarodowego rynku przewozów pasażerskich i kabotażu, wynikającemu z wejścia w życie trzeciego pakietu kolejowego;
 - b) tabor, którego dotyczy pomoc, ma być wyłącznie wykorzystywany w określonym regionie lub na określonej trasie łączącej kilka regionów, w odniesieniu do której był objęty pomocą przez co najmniej 10 lat;
 - c) nowy tabor ma odpowiadać najnowszym normom interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego ⁽³⁾ stosowanym w danej sieci transportu;
 - d) państwo członkowskie wykazuje, że projekt wchodzi w skład spójnej strategii rozwoju regionalnego.
37. Komisja będzie czuwać, aby nie nastąpiło niepotrzebne zakłócenie konkurencji, w szczególności biorąc pod uwagę dodatkowe dochody, jakich mógłby dostarczyć wspomaganemu przedsiębiorstwu nowy tabor wykorzystywany na danej trasie, na przykład poprzez zbycie stronie trzeciej lub wykorzystanie go na innych rynkach. Z tego powodu Komisja może uzależnić przyznanie pomocy od zobowiązania się beneficjenta pomocy do zbycia na normalnych warunkach rynkowych całości lub części sprzętu, z którego przedsiębiorstwo to już nie korzysta, w celu umożliwienia innym przedsiębiorstwom dalszego użytkowania tego sprzętu; w takim przypadku dochód ze sprzedaży starego taboru zostanie odjęty od kosztów kwalifikowanych.

⁽¹⁾ Komisja stwierdza, że powyższe uzasadnienie może, w zależności od konkretnego przypadku i z uwzględnieniem niezbędnych zmian, stosować się do taboru wykorzystywanego w ramach publicznych przewozów drogowych, gdy jest on zgodny z najnowszymi wspólnotowymi normami dotyczącymi pojazdów nowych. W takim przypadku Komisja stosuje, w trosce o równość traktowania, opisane tutaj podejście do taboru kolejowego. Komisja zachęca państwa członkowskie przyznające taki rodzaj pomocy do wspierania najczystszych technologii i zamierza zbadać, do jakiego stopnia jest uzasadnione szczególne wsparcie finansowe prowadzące do przyznawania intensywniejszej pomocy na rzecz nowych technologii.

⁽²⁾ Regiony słabo zaludnione to regiony NUTS-II lub regiony wchodzące w ich skład, o zaludnieniu nieprzekraczającym 8 mieszkańców na km² i sąsiadujące z mniejszymi obszarami przyległymi spełniającymi takie same kryteria gęstości zaludnienia.

⁽³⁾ Pomoc na zakup nowych pojazdów transportowych, które odpowiadają normom wyższym niż normy wspólnotowe oraz przyczyniają się do ochrony środowiska naturalnego wobec braku norm wspólnotowych, jest możliwa w ramach Wspólnotowych wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska naturalnego.

38. W sposób bardziej ogólny Komisja będzie czuwać, aby pomoc nie była nieprawidłowo wykorzystywana. Zastosowanie znajdujących pozostałe warunki zawarte w wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej, w szczególności odnoszące się do pułapów intensywności, map pomocy regionalnej i zasad łączenia pomocy. Komisja zauważa, że pewne trasy transportowe mogą niekiedy przebiegać przez regiony, dla których obowiązują różne pułapy intensywności pomocy, w zależności od mapy pomocy regionalnej. W takim przypadku Komisja stosuje najwyższy z pułapów intensywności pomocy obowiązujących dla regionów regularnie obsługiwanych przez daną trasę, proporcjonalnie do regularności obsługi ⁽¹⁾.
39. W odniesieniu do projektów inwestycyjnych, w których wydatki kwalifikowane przekraczają 50 mln EUR Komisja uważa, że, wzięwszy pod uwagę szczególny charakter sektora pasażerskich przewozów kolejowych, należy zastosować odstępstwo od pkt 60–70 wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej. Punkty 64 i 67 tych wytycznych mają jednak wciąż zastosowanie, jeżeli projekt inwestycyjny dotyczy taboru wykorzystywanego na określonej trasie obsługującej kulka regionów.
40. Jeżeli beneficjent, któremu powierzono wykonywanie usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym łączące się z zakupem lub wymianą taboru, otrzymywał już rekompensatę z tego tytułu, taką rekompensatę należy uwzględnić w kwocie pomocy regionalnej, jaka może zostać przyznana przedmiotowemu podmiotowi, tak aby uniknąć nadmiernej rekompensaty.

4. ANULOWANIE DŁUGÓW

4.1. Cel

41. Jak już stwierdzono (w sekcji 1.1), przedsiębiorstwa kolejowe miały już w przeszłości do czynienia z sytuacją braku równowagi między dochodami a kosztami, w szczególności kosztami inwestycji. Doprowadziło to do znacznego zadłużenia, którego obsługa stanowi duże obciążenie finansowe dla przedsiębiorstw kolejowych i ogranicza ich zdolność do podejmowania niezbędnych inwestycji w infrastrukturę oraz na potrzeby wymiany taboru.
42. Dyrektywa 91/440/EWG wyraźnie bierze pod uwagę tę sytuację. Zgodnie z motywem siódmym tej dyrektywy, państwa członkowskie powinny „zapewnić, aby istniejące kolejowe przedsiębiorstwa transportowe będące własnością publiczną lub kontrolowane przez władze publiczne posiadały zdrową strukturę finansową”; w dyrektywie tej przewidziano również, że z tego powodu mogą okazać się niezbędne „zmiany w przepisach finansowych”. W art. 9 tej dyrektywy stwierdza się, że państwa członkowskie „wspólnie z obecnie istniejącymi przedsiębiorstwami kolejowymi będącymi przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne wprowadzają właściwe mechanizmy, które pomogą zmniejszyć zadłużenie takich przedsiębiorstw do poziomu, który nie będzie hamował zdrowego zarządzania finansowego oraz umożliwi poprawę ich sytuacji finansowej”. W ust. 3 tego samego artykułu przewiduje się przyznanie pomocy państwa „do celów anulowania długów określonych w niniejszym artykule” i wskazuje, że przyznanie tej pomocy musi następować zgodnie z art. 73, 87 i 88 Traktatu.
43. Na początku lat dziewięćdziesiątych, po wejściu w życie dyrektywy 91/440/EWG, państwa członkowskie znacznie zmniejszyły zadłużenie przedsiębiorstw kolejowych. Restrukturyzacja długów przedsiębiorstw kolejowych przybierała różne formy:
- a) przeniesienie całości lub części długów na instytucję zobowiązaną do zarządzania infrastrukturą, co pozwalało przedsiębiorstwu kolejowemu działać na zdrowszej podstawie finansowej. Przeniesienie takie mogło nastąpić podczas rozdziału świadczenia usług w zakresie transportu od zarządzania infrastrukturą;
 - b) tworzenie odrębnych jednostek na potrzeby finansowania projektów infrastrukturalnych (na przykład linii dla dużych prędkości), co uwalniało przedsiębiorstwa kolejowe od przyszłego obciążenia finansowego, jakie stanowiłoby finansowanie tej nowej infrastruktury;
 - c) restrukturyzacja finansowa przedsiębiorstw kolejowych, w szczególności umorzenie całości lub części zadłużenia.

⁽¹⁾ Jeżeli dana linia jest obsługiwana regularnie lub szczególna usługa jest wykonywana systematycznie (tzn. za każdym przejazdem) w regionie, do którego stosowany jest najwyższy pułap pomocy, pułap ten stosuje się do wszystkich wydatków kwalifikowanych. Jeżeli region, w odniesieniu do którego stosowany jest najwyższy pułap pomocy, jest obsługiwany w sposób okazjonalny, przedmiotowy najwyższy pułap stosuje się wyłącznie do tej części wydatków kwalifikowanych, która odnosi się do tego regionu.

44. Te trzy typy działań przyczyniły się do poprawy krótkoterminowej sytuacji finansowej przedsiębiorstw kolejowych. Zmniejszył się udział zadłużenia w pasywach ogółem oraz udział spłat odsetek w kosztach operacyjnych. Zmniejszenie długów pozwalało zwykle przedsiębiorstwu kolejowemu poprawić swoją sytuację finansową, dzięki zmniejszeniu spłacanych kwot kapitału i odsetek. Odciążenie finansowe przedsiębiorstw mogło się ponadto przyczynić do obniżki stóp oprocentowania, co ma istotny wpływ na obsługę finansową długu.
45. Komisja stwierdza jednak, że poziom zadłużenia wielu przedsiębiorstw kolejowych pozostaje niepokojący. W wielu przypadkach jest on wyższy od poziomu akceptowalnego w przypadku spółek handlowych, a zadłużone przedsiębiorstwa kolejowe nie są zdolne do samofinansowania i/lub finansowania swych potrzeb inwestycyjnych z dochodów uzyskiwanych z bieżącej i przyszłej działalności transportowej. W państwach członkowskich, które przystąpiły do Wspólnoty po dniu 1 maja 2004 r., stwierdza się ponadto znacznie wyższy poziom zadłużenia spółek sektora niż w pozostałych państwach Wspólnoty.
46. Ta sytuacja znajduje swoje odbicie w decyzji wspólnotowego prawodawcy o niezmienianiu, przy okazji przyjmowania dyrektyw 2001/12/WE i 2004/51/WE, przepisów dyrektywy 91/440/EWG. Przepisy te wpisują się w ogólne ramy utworzone przez kolejne pakiety kolejowe.
47. Celem niniejszego rozdziału jest określenie, w jaki sposób Komisja zamierza, w świetle wymogu określonego w prawie wtórnym, stosować przepisy Traktatu WE w zakresie pomocy państwa przeznaczonych na mechanizmy zmniejszania zadłużenia przedsiębiorstw kolejowych.

4.2. Istnienie pomocy państwa

48. Na wstępie Komisja przypomina, że zgodnie z zasadą przedstawioną w art. 87 ust. 1 Traktatu WE, niezgodna z Traktatem jest pomoc, która „zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów” i tylko „w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jeżeli pomoc finansowa przyznana przez państwo wzmacnia pozycję jednego przedsiębiorstwa wobec przedsiębiorstw konkurujących z nim w handlu wewnątrzwspólnotowym, należy uznać, że pomoc ta wywarła wpływ na te konkurencyjne przedsiębiorstwa ⁽¹⁾.
49. Wszelkie działania, które można przypisać państwu, prowadzące do całkowitego lub częściowego anulowania długów przy użyciu zasobów państwowych, i które są skierowane wyraźnie do jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych, są objęte zakresem stosowania art. 87 ust. 1 Traktatu, pod warunkiem, że dane przedsiębiorstwo kolejowe działa na rynkach otwartych dla konkurencji i że anulowanie długów wzmacnia jego pozycję na co najmniej jednym z tych rynków.
50. Komisja podkreśla, że dyrektywa 2001/12/WE otworzyła dla konkurencji rynek usług międzynarodowych przewozów towarowych na obszarze całej Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej od dnia 15 marca 2003 r. Wobec powyższego Komisja przyjmuje, że rynek został zasadniczo otwarty dla konkurencji najpóźniej w dniu 15 marca 2003 r.

4.3. Zgodność

51. Jeżeli anulowanie długów przedsiębiorstwa kolejowego stanowi pomoc państwa objętą art. 87 ust. 1 Traktatu, należy je zgłosić Komisji zgodnie z art. 88 Traktatu.
52. Zasadniczo, pomoc taka powinna zostać zbadana przez Komisję na podstawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw z 2004 r. (dalej „wytyczne dotyczące pomocy na restrukturyzację z 2004 r.”), z zastrzeżeniem rozdziału 5 niniejszych wytycznych.
53. W szczególnych przypadkach, gdy anulowane długi dotyczą wyłącznie koordynacji transportu, rekompensat z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych lub normalizacji rachunkowości, zgodność tej pomocy będzie oceniana na podstawie art. 73 Traktatu, rozporządzeń przyjętych w celu realizacji tego artykułu oraz rozporządzenia w sprawie normalizacji rachunkowości ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 września 1980 r., sprawa 730/79 Philip Morris, Niderlandy przeciwko Komisji, Rec. 1980, str. 2671, pkt 11.

⁽²⁾ Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69.

54. W świetle art. 9 dyrektywy 91/440/EWG, Komisja jest ponadto zdania, że pod pewnymi warunkami pomoc taka może zostać zatwierdzona również przy braku restrukturyzacji finansowej, o ile anulowane są długi stare, które zostały zaciągnięte przed wejściem w życie dyrektywy 2001/12/WE określającej warunki otwarcia sektora dla konkurencji.
55. Komisja uważa, że pomoc tego typu może być zgodna w zakresie, w którym ma na celu ułatwienie otwarcia rynku kolejowego, zgodnie z art. 9 dyrektywy 91/440/EWG ⁽¹⁾. Komisja zajmuje wobec tego stanowisko, że pomoc taka może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu ⁽²⁾, pod warunkiem spełnienia następujących warunków.
56. Po pierwsze, pomoc powinna służyć do zrekompensowania wyraźnie określonych i wyodrębnionych długów, które zostały zaciągnięte przed dniem 15 marca 2001 r., tj. datą wejścia w życie dyrektywy 2001/12/WE. Pomoc nie może w żadnym wypadku przekraczać wysokości tych długów. W przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Wspólnoty po dniu 15 marca 2001 r., odnośną datą jest data ich przystąpienia do Wspólnoty. Sens art. 9 dyrektywy 91/440/EWG, który przejęły również późniejsze dyrektywy, polegał na zapobieganiu kumulacji zadłużenia w sytuacji, gdy nie zdecydowano jeszcze o otwarciu rynku na poziomie wspólnotowym.
57. Po drugie, długi muszą dotyczyć bezpośrednio działalności związanej z transportem kolejowym lub z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, jej budową lub użytkowaniem. Do objęcia pomocą nie kwalifikują się długi zaciągnięte na realizację inwestycji niezwiązanych bezpośrednio z transportem i/lub infrastrukturą kolejową.
58. Po trzecie, beneficjentem oddłużania powinny być przedsiębiorstwa mające nadmierne zadłużenie, które hamuje ich zdrowe zarządzanie finansowe. Pomoc musi być niezbędna do naprawy tej sytuacji, wobec przewidywanego rozwoju konkurencji na rynku, który nie pozwoli przedsiębiorstwu poprawić swojej sytuacji finansowej w przewidywalnej przyszłości. Ocena tego kryterium powinna uwzględniać poprawę wydajności przedsiębiorstwa, której można się spodziewać w normalnych okolicznościach.
59. Po czwarte, pomoc nie powinna wykraczać poza pomoc konieczną. Również tutaj należy uwzględnić prawdopodobny przyszły rozwój konkurencji. Pomoc nie może w żadnym wypadku stawiać przedsiębiorstwa, w krótkim horyzoncie czasowym, w bardziej uprzywilejowanym położeniu niż położenie typowego, dobrze zarządzanego przedsiębiorstwa mającego taki sam profil działalności.
60. Po piąte, anulowanie długów nie powinno dawać przedsiębiorstwu przewagi konkurencyjnej, utrudniającej rozwój efektywnej konkurencji na rynku, na przykład poprzez zniechęcanie przedsiębiorstw spoza rynku lub nowych podmiotów do wejścia na określone rynki krajowe lub regionalne. W szczególności, pomoc przeznaczona na anulowanie długów nie może być finansowana z opłat pobieranych od innych przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾.
61. Jeżeli warunki te są spełnione łącznie, środki mające na celu anulowanie długów przyczyniają się do osiągnięcia celu, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 91/440/EWG, i nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji i handlu między państwami członkowskimi. Środki te mogą zostać wówczas uznane za zgodne ze wspólnym rynkiem.

5. POMOC NA RESTRUKTURYZACJĘ PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH — RESTRUKTURYZACJA DZIAŁU PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

5.1. Cel

62. Komisja ocenia zgodność pomocy państwa na restrukturyzację zagrożonych przedsiębiorstw w sektorze kolejowym na podstawie wytycznych dotyczących pomocy na restrukturyzację z 2004 r., chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej. Wytyczne te zasadniczo nie przewidują odstępstw dla przedsiębiorstw kolejowych.

⁽¹⁾ Komisja stosuje przez analogię niektóre warunki określone w komunikacie Komisji w sprawie metod analizy pomocy państwa związanej z kosztami osieroconymi z dnia 26 lipca 2001 r., SEC(2001) 1238.

⁽²⁾ Nie naruszając stosowania rozporządzeń (EWG) nr 1191/69, (EWG) nr 1107/70 oraz (EWG) nr 1192/69.

⁽³⁾ Nie naruszając przepisów dyrektywy 2001/14/WE.

63. Co do zasady, dział przedsiębiorstwa, czyli jednostka gospodarcza pozbawiona odrębnej osobowości prawnej, nie kwalifikuje się do pomocy w celu restrukturyzacji. Wytyczne dotyczące pomocy na restrukturyzację z 2004 r. stosują się wyłącznie do „zagrożonych przedsiębiorstw”. Precyzują one ponadto w pkt 13, że przedsiębiorstwo „należące lub przejęte przez większą grupę kapitałową w normalnych warunkach nie kwalifikuje się do pomocy w celu ... restrukturyzacji, z wyjątkiem sytuacji, w której można wykazać, że trudności przedsiębiorstwa są wewnętrzne i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy oraz że te trudności są zbyt poważne, aby mogły być przezwyciężone przez samą grupę”. Nie wolno, tym bardziej, dopuścić do sytuacji, w której sztuczne oddzielenie umożliwiłoby deficytowej gałęzi działalności w ramach danego przedsiębiorstwa korzystanie z funduszy publicznych.
64. Komisja jest jednak zdania, że sektor europejskich kolejowych przewozów towarowych znajduje się obecnie w bardzo szczególnej sytuacji, wobec czego należy przyjąć, we wspólnym interesie, że pomoc państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, która pozwala poprawić trudną sytuację, w jakiej znajduje się działalność przewozów towarowych tego przedsiębiorstwa, może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem, o ile spełnia określone warunki.
65. W przypadku sektora kolejowego sytuacja konkurencyjna na rynku usług przewozów towarowych różni się obecnie bardzo od sytuacji na rynku przewozów osobowych. Krajowe rynki przewozów towarowych są otwarte dla konkurencji, natomiast rynki osobowych przewozów kolejowych zostaną otwarte dla konkurencji dopiero od dnia 1 stycznia 2010 r.
66. Sytuacja ta ma implikacje finansowe, ponieważ przewozy towarowe są z zasady zależne tylko od relacji handlowych między nadawcami ładunków towarowych a przewoźnikami. Natomiast w przypadku przewozów pasażerskich równowaga finansowa może także zależeć od interwencji organów władzy publicznej w postaci rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych.
67. Wiele europejskich przedsiębiorstw kolejowych nie rozdzieliło prawnie przewozów osobowych i przewozów towarowych lub przystąpiło do tego rozdziału całkiem niedawno. Obecnie obowiązujące prawodawstwo wspólnotowe nie wymaga dokonania prawnego rozdziału tych dwóch typów działalności.
68. Rewitalizacja kolejowych przewozów towarowych jest od wielu lat jednym z najważniejszych priorytetów europejskiej polityki transportowej. W rozdziale 1 niniejszych wytycznych przypomniane są powody, dla których jest to kwestia priorytetowa.
69. Szczególny charakter kolejowych przewozów towarowych pociąga za sobą konieczność dostosowania podejścia przyjętego w praktyce decyzyjnej Komisji (¹), na podstawie wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (²) z 1999 r.
70. Niniejszy rozdział ma na celu ukazanie, w jaki sposób Komisja zamierza realizować to podejście w przyszłości, w świetle praktyki decyzyjnej Komisji i uwzględniając zmiany do wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 1999 r. wprowadzone wytycznymi z 2004 r.
71. Z uwagi na przedstawione powyżej zagrożenia, podejście to jest uzasadnione i zostanie przyjęte wyłącznie w odniesieniu do działów przewozów towarowych przedsiębiorstw kolejowych i tylko na okres przejściowy, czyli dla restrukturyzacji zgłoszonych do dnia 1 stycznia 2010 r., kiedy to rynki osobowych przewozów kolejowych zostaną otwarte dla konkurencji.
72. Ponadto Komisja pragnie uwzględnić fakt, że rośnie liczba państw członkowskich, w których przedsiębiorstwa kolejowe dostosowały swoją organizację do specyfiki rozwoju usług przewozów towarowych i przewozów osobowych, poprzez dokonanie prawnego oddzielenia usług przewozów towarowych. Komisja będzie zatem wymagać, w ramach restrukturyzacji i przed przyznaniem pomocy, dokonania prawnego rozdziału danego działu przewozów towarowych, poprzez przekształcenie go w spółkę handlową prawa prywatnego. Komisja stwierdza, że dokonanie takiego rozdziału w znacznym stopniu przyczynia się, wraz z innymi odpowiednimi działaniami, do osiągnięcia dwóch następujących celów: zapobiegania subsydiowaniu skrośnemu pomiędzy restrukturyzowanym działem a resztą przedsiębiorstwa i zagwarantowania, że wszystkie przepływy finansowe pomiędzy tymi dwoma typami działalności będą zawsze dokonywane na zasadach komercyjnych.

(¹) Zob. decyzja Komisji z dnia 2 marca 2005 r., N 386/04, „Pomoc w celu restrukturyzacji Fret SNCF” — Francja (Dz.U. C 172 z 12.7.2005, str. 3).

(²) Dz.U. C 288 z 9.10.1999, str. 2.

73. W celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości całość wytycznych dotyczących pomocy na restrukturyzację z 2004 r. nadal znajduje zastosowanie do celów oceny pomocy przewidzianej w niniejszym rozdziale, z wyjątkiem odstępstw wyraźnie wskazanych poniżej.

5.2. Kryteria kwalifikujące

74. Należy dostosować kryterium kwalifikujące w celu uwzględnienia sytuacji, w której dział przewozów towarowych przedsiębiorstwa kolejowego stanowi trwałą i spójną wewnętrzną jednostkę gospodarczą, która będzie prawnie wyodrębniona od reszty przedsiębiorstwa w trakcie restrukturyzacji i przed przyznaniem pomocy, a która napotyka trudności tak jakby została wydzielona z przedsiębiorstwa kolejowego, aby wówczas mogła stanowić „przedsiębiorstwo zagrożone” w rozumieniu wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r.
75. Co oznacza w szczególności, że dział danego przedsiębiorstwa napotyka poważne trudności, które mają wewnętrzny charakter i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach przedsiębiorstwa kolejowego.
76. Aby przeznaczony do restrukturyzacji dział stanowił trwałą i spójną wewnętrzną jednostkę gospodarczą, powinien skupiać wszystkie rodzaje działalności (z punktu widzenia przemysłowego, handlowego, księgowego i finansowego) przedsiębiorstwa kolejowego związane z przewozem towarów. Powinna istnieć możliwość przypisania temu działowi określonego poziomu strat a także środków własnych lub kapitału, który odzwierciedlałyby rzeczywistość ekonomiczną, w której działa ten sektor, aby ocena kryterium określonego w punkcie 10 wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r. ⁽¹⁾ była spójna.
77. Oceniając, czy dział jest zagrożony w znaczeniu opisanym powyżej, Komisja bierze ponadto pod uwagę zdolność pozostałej części przedsiębiorstwa kolejowego do uzdrowienia działu przeznaczonego do restrukturyzacji.
78. Komisja jest zdania, że chociaż opisana sytuacja nie jest bezpośrednio uwzględniona w wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r., które w pkt 12 wyłączają nowoutworzone przedsiębiorstwa ze swojego zakresu stosowania, to można w tych okolicznościach udzielić pomocy na restrukturyzację, która pozwoli spółce zależnej utworzonej w drodze rozdziału prawnego działać na rynku jako rentowne przedsiębiorstwo. Przewidziane są tutaj wyłącznie sytuacje, gdy spółka zależna, która ma zostać utworzona w drodze rozdziału prawnego, skupia cały dział przewozów towarowych, zgodnie z zasadą odrębności rachunków przewidzianą w art. 9 dyrektywy 91/440/EWG i obejmuje wszystkie aktywa, pasywa, zobowiązania pozabilansowe oraz pracowników tego działu.
79. Komisja stwierdza, na takiej samej podstawie, że jeśli przedsiębiorstwo kolejowe dokonało w ostatnim czasie prawnego wydzielenia swojego działu przewozów towarowych, podczas gdy spełniał on określone powyżej warunki, dana spółka zależna nie może być traktowana jako nowoutworzone przedsiębiorstwo w rozumieniu pkt 12 wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r. i w związku z tym nie jest wykluczona z zakresu obowiązywania tych wytycznych.

5.3. Przywrócenie długoterminowej rentowności

80. Komisja będzie sprawdzać nie tylko spełnienie warunków dotyczących przywrócenia długoterminowej rentowności przewidzianych w wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r. ⁽²⁾, ale również czy restrukturyzacja jest w stanie zagwarantować przekształcenie przewozów towarowych z działalności chronionej, korzystającej z praw wyłączności, w działalność konkurencyjną

⁽¹⁾ W punkcie 10 wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację stwierdza się: „Dla celów niniejszych wytycznych, z zasady i niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, jest ono w szczególności uznane za zagrożone w następujących okolicznościach:

- w przypadku spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jeżeli ponad połowa jej zarejestrowanego kapitału została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy, lub
- w przypadku spółki, w której przynajmniej niektórzy członkowie są w sposób nieograniczony odpowiedzialni za długi spółki, jeżeli ponad połowa jej kapitału według sprawozdania finansowego została utracona, w tym ponad jedna czwarta w okresie poprzedzających 12 miesięcy, lub
- niezależnie od rodzaju spółki, jeżeli spełnia ona kryteria w prawie krajowym w zakresie podlegania zbiorowej procedurze upadłościowej”.

⁽²⁾ Patrz zwłaszcza pkt 34–37 wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu restrukturyzacji.

prowadzoną w ramach otwartego rynku. Restrukturyzacja ta powinna w związku z tym obejmować wszystkie aspekty działalności przewozów towarowych: przemysłowe, handlowe i finansowe. Plan restrukturyzacji wymagany przez wytyczne dotyczące restrukturyzacji ⁽¹⁾ powinien w szczególności umożliwiać zapewnienie takiego poziomu jakości, niezawodności i obsługi, który odpowiada wymaganiom klientów;

5.4. Zapobieganie nieuzasadnionym zakłóceniom konkurencji

81. Oceniając zapobieganie nieuzasadnionym zakłóceniom konkurencji, zgodnie z wytycznymi dotyczące restrukturyzacji, Komisja będzie się kierować również:
- różnicami w modelach ekonomicznych dla transportu kolejowego i innych rodzajów transportu;
 - wspólnotowym celem przywracania równowagi między różnymi środkami transportu;
 - sytuacją konkurencyjną na rynku w chwili restrukturyzacji (stopień integracji, potencjał wzrostu, obecność konkurentów, perspektywy rozwoju).

5.5. Ograniczenie pomocy do minimum

82. Do potrzeb badania tego kryterium stosowane są przepisy wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r. Wkład własny przedsiębiorstwa będzie obejmować wkład działu przewozów towarowych, który zostanie prawnie wydzielony z przedsiębiorstwa kolejowego. Komisja jest jednak zdania, że bardzo szczególna sytuacja, w której znajduje się sektor europejskich przewozów towarowych i która została opisana powyżej, może stanowić okoliczność wyjątkową w rozumieniu pkt 44 tych wytycznych. Wobec tego Komisja będzie mogła zaakceptować niższe wkłady własne niż te przewidziane w wytycznych dotyczących pomocy państwa na restrukturyzację z 2004 r., pod warunkiem, że wkład własny działu przewozów towarowych będzie możliwie jak najwyższy, bez narażania jego zdolności do prowadzenia działalności.

5.6. Zasada jednorazowości pomocy

83. Zasada jednorazowej pomocy znajduje zastosowanie wobec wydzielonej prawnie spółki zależnej. Do tego celu uwzględniana będzie pomoc na restrukturyzację zgłoszona jako pierwsza pomoc na cele restrukturyzacji, z której będzie korzystało to przedsiębiorstwo. Pomoc na cele restrukturyzacji, która została zatwierdzona na warunkach przedstawionych powyżej niniejszym rozdziale, nie jest natomiast uwzględniana z punktu widzenia zasady jednorazowej pomocy w odniesieniu do pozostałej części przedsiębiorstwa kolejowego.
84. W celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości: jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe jako całość otrzymało już pomoc na cel restrukturyzacji, zasada jednorazowej pomocy nie pozwala na przyznanie pomocy na restrukturyzację działu przewozów towarowych tego przedsiębiorstwa w sposób przewidziany w niniejszym rozdziale.

6. POMOC NA KOORDYNACJĘ TRANSPORTU

6.1. Cel

85. Jak już wskazano, przepisy art. 73 Traktatu zostały wdrożone rozporządzeniami (EWG) nr 1107/70 i (EWG) nr 1191/69, które zostaną uchylone przez rozporządzenie KDTP. Rozporządzenie KDTP będzie się jednak stosowało tylko do lądowego transportu pasażerskiego. Nie obejmie towarowych przewozów kolejowych, w przypadku których pomoc na potrzeby koordynacji transportu będzie w dalszym ciągu podlegała wyłącznie postanowieniom art. 73 Traktatu.
86. Ponadto art. 9 rozporządzenia KDTP dotyczący pomocy na potrzeby koordynacji transportu i pomocy na działalność badawczą i rozwojową stosuje się tylko nie naruszając art. 73 Traktatu, który można bezpośrednio stosować do uzasadnienia zgodności pomocy na potrzeby koordynacji pasażerskich przewozów kolejowych.
87. Wobec powyższego celem niniejszego rozdziału jest określenie kryteriów umożliwiających Komisji zbadanie, na podstawie art. 73 Traktatu, zgodności pomocy na potrzeby koordynacji transportu, zarówno w ujęciu ogólnym (sekcja 6.2) jak i w odniesieniu do niektórych specjalnych form pomocy (sekcja 6.3). Komisja przypomina, że chociaż ogólne zasady stosowania art. 73 Traktatu mają oczywiście znaczenie dla oceny pomocy państwa w świetle rozporządzenia KDTP, niniejsze wytyczne nie omawiają szczegółowych zasad stosowania tego rozporządzenia.

(¹) Patrz w szczególności sekcja 3.2 wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu restrukturyzacji.

6.2. Informacje ogólne

88. Artykuł 73 Traktatu stanowi, że pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu, jest zgodna z Traktatem. Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że artykuł ten „uznaje zgodność z Traktatem pomocy dla transportu tylko w ściśle określonych przypadkach, które nie przynoszą szkody interesom ogólnym Wspólnoty” ⁽¹⁾.
89. Znaczenie pojęcia „koordynacji transportu” stosowanego w art. 73 Traktatu WE wykracza poza zwykłe ułatwianie rozwoju działalności gospodarczej. Oznacza ono interwencję organów władzy publicznej, mającą na celu ukierunkowanie rozwoju sektora transportu we wspólnym interesie.
90. Postęp w liberalizacji sektora transportu lądowego znacznie zmniejszył, pod pewnymi względami, potrzebę koordynacji. W skutecznie działającym, zliberalizowanym sektorze, koordynację można zasadniczo osiągnąć dzięki działaniu sił rynkowych. Jak jednak zaznaczono powyżej, inwestycje w rozwój infrastruktury pozostają nadal w dużej mierze w gestii organów władzy publicznej. Ponadto, nawet po liberalizacji sektora, mogą się utrzymywać pewne słabości rynku. To właśnie te słabości uzasadniają interwencję organów publicznych w tej dziedzinie.
91. Po pierwsze, w wyniku działania sektora transportu powstają poważne niekorzystne skutki zewnętrzne, oddziałujące m.in. na użytkowników (zatory komunikacyjne) oraz na całe społeczeństwo (zanieczyszczenie środowiska). Te zewnętrzne skutki są trudne do uwzględnienia, zwłaszcza w związku z naturalnymi ograniczeniami dotyczącymi możliwości włączenia kosztów zewnętrznych czy nawet bezpośrednich kosztów użytkownika do opłat za dostęp do infrastruktury transportowej. Mogą stąd wynikać dysproporcje między różnymi środkami transportu, które należy korygować przy pomocy wsparcia ze strony organów władzy publicznej dla tych środków transportu, które generują najniższe koszty zewnętrzne.
92. Po drugie, sektor transportu może mieć kłopoty z „koordynacją” w sensie ekonomicznym, związaną na przykład z przyjmowaniem wspólnych standardów interoperacyjności dla kolei lub z połączeniami między różnymi sieciami transportowymi.
93. Po trzecie, przedsiębiorstwa kolejowe mogą nie być zdolne do czerpania pełnych korzyści ze swoich działań badawczych, rozwojowych i innowacyjnych (pozytywne skutki zewnętrzne), co również stanowi słabość rynku.
94. Istnienie w Traktacie szczegółowego przepisu pozwalającego na zatwierdzenie pomocy, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu, świadczy o powadze zagrożenia wiążącego się ze słabościami rynku i ich niekorzystnego wpływu na rozwój Wspólnoty.
95. Co do zasady, pomoc odpowiadająca potrzebom koordynacji transportu powinna być uznana za zgodną z Traktatem.
96. Niemniej jednak, aby dana pomoc mogła być traktowana jako „odpowiadająca potrzebom” koordynacji transportu, powinna być konieczna i proporcjonalna do założonego celu. Ponadto związane z tą pomocą zakłócenia konkurencji nie powinny szkodzić interesom ogólnym Wspólnoty. Przykładowo, pomoc służąca reorientacji przepływu ruchu z żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w stronę kolei nie spełniałaby tych kryteriów.
97. Ostatnie kryterium przewiduje, że, z uwagi na szybki rozwój sektora transportu i związaną z tym potrzebę koordynacji, każda pomoc zgłaszana Komisji w celu wydania decyzji co do jej zgodności z Traktatem na podstawie art. 73, powinna być ograniczona ⁽²⁾ do maksymalnie 5 lat, co umożliwi Komisji jej ponowne zbadanie pod kątem uzyskanych wyników i, w razie konieczności, wydanie pozwolenia na jej wznowienie ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 12 października 1978 r., sprawa 156/77, Komisja przeciwko Belgii, Rec. 1978, str. 1881, pkt 10.

⁽²⁾ Ibidem.

⁽³⁾ Okres ten jest wydłużony do 10 lat w odniesieniu do środków, które podlegają przepisom art. 15 ust. 1 lit. e) dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51), dyrektywa zmieniona ostatnio dyrektywą 2004/75/WE (Dz.U. L 157 z 30.4.2004, str. 100). Zob. w szczególności decyzję Komisji z dnia 2 kwietnia 2008 r. NN 46/B/06 — Słowacja — Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/WE (transport sector), jeszcze nieopublikowaną.

98. Pomoc na potrzeby koordynacji transportu, szczególnie w przypadku sektora kolejowego, może przybierać wiele form:
- a) pomoc na cele korzystania z infrastruktury, czyli pomoc przyznawana przedsiębiorstwom kolejowym, które muszą ponosić wydatki związane z infrastrukturą, z której korzystają, podczas gdy przedsiębiorstwa świadczące usługi transportowe w oparciu o inne środki transportu nie podlegają takiemu obciążeniu;
 - b) pomoc na ograniczenie kosztów zewnętrznych, mająca zachęcać do zmiany transportu na transport kolejowy, ponieważ generuje on mniejsze koszty zewnętrzne w porównaniu z innymi typami transportu, jak np. transport drogowy;
 - c) pomoc na rzecz interoperacyjności oraz, jeżeli odpowiada to potrzebom koordynacji transportu, pomoc na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa, usunięcia barier technicznych i zmniejszenia uciążliwości wynikających z hałasu (dalej zwana „pomocą na potrzeby interoperacyjności”);
 - d) pomoc na działalność badawczą i rozwojową odpowiadającą potrzebom koordynacji transportu.
99. W kolejnych sekcjach Komisja wskaże warunki, które, w świetle jej praktyki decyzyjnej, pozwalają zapewnić zgodność poszczególnych rodzajów pomocy na koordynację transportu z warunkami zgodności określonymi w art. 73 Traktatu. Uwzględniając szczególnie charakter pomocy na działalność badawczą i rozwojową, kryteria stosowane przy tego rodzaju środkach są rozpatrywane oddzielnie.

6.3. Kryteria pomocy na cele użytkowania infrastruktury kolejowej, ograniczenia kosztów zewnętrznych i interoperacyjności

100. Ocena zgodności pomocy na cele użytkowania infrastruktury, ograniczenia kosztów zewnętrznych i interoperacyjności pod kątem art. 73 Traktatu jest analogiczna do praktyki decyzyjnej Komisji w zakresie stosowania art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70. W świetle tej praktyki wymienione poniżej warunki szczegółowe wydają się wystarczające do stwierdzenia zgodności pomocy.

6.3.1. Koszty kwalifikowane

101. Koszty kwalifikowane są określane na następującej podstawie:
102. W odniesieniu do **pomocy na cele korzystania z infrastruktury kolejowej**, kosztami kwalifikowanymi są dodatkowe koszty użytkowania infrastruktury, ponoszone przez transport kolejowy, ale nie ponoszone przez konkurencyjną gałąź transportu, która powoduje większe zanieczyszczenia.
103. W odniesieniu do **pomocy w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych**, kosztami kwalifikowanymi jest część kosztów zewnętrznych, którą transport kolejowy pozwala zaoszczędzić w stosunku do konkurencyjnych gałęzi transportu.
104. Z tego względu, należy przypomnieć, że art. 10 dyrektywy 2001/14/WE wyraźnie pozwala państwu członkowskiemu wprowadzić system rekompensat za możliwe do wykazania, niepokrywane przez konkurencyjne gałęzie transportu, koszty związane ze środowiskiem, wypadkami i infrastrukturą, w takiej wysokości, w jakiej te koszty przekraczają równoważne koszty kolei. Ponieważ nie istnieje jeszcze wspólnotowe prawodawstwo harmonizujące metody obliczania opłat za dostęp do infrastruktury w różnych gałęziach transportu lądowego, stosując niniejsze wytyczne Komisja będzie uwzględniała rozwój przepisów mających zastosowanie do obliczania kosztów infrastruktury i kosztów zewnętrznych⁽¹⁾.

(¹) Artykuł 11 akapit trzeci dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r., w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, str. 42), zmienionej dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344), stwierdza w tej kwestii, że „Najpóźniej dnia 10 czerwca 2008 r. Komisja przedstawi, po zbadaniu wszystkich opcji, w tym kosztów związanych z ochroną środowiska, hałasem, natężeniem ruchu i ochroną zdrowia, powszechnie stosowany, przejrzysty i zrozumiały model oceny wszelkich zewnętrznych kosztów, jako podstawy obliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. Model ten musi być połączony z analizą skutków internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich środków transportu oraz strategią na rzecz stopniowego wdrażania tego modelu w odniesieniu do wszystkich środków transportu.” W ramach sporządzania komunikatu w sprawie internalizacji kosztów zewnętrznych, aby osiągnąć wspomniany cel, Komisja Europejska opublikowała w dniu 16 stycznia 2008 r. podręcznik zbierający wszystkie zrealizowane dotychczas badania dotyczące kosztów zewnętrznych w sektorze transportu (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Podręcznik ten, przygotowany we współpracy kilku instytutów badawczo-naukowych zajmujących się transportem, może być wykorzystywany, razem z innymi elementami, do określenia kwalifikowalności kosztów. Ponadto Komisja opublikowała, w dokumencie COM(1998) 466, Białą Księgę zatytułowaną „Sprawiedliwa zapłata za korzystanie z infrastruktury: Etapowe podejście do wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury w UE” (Biuletyn UE — Suplement nr 3/98).

105. Zarówno w przypadku pomocy na cele korzystania z infrastruktury kolejowej, jak i pomocy w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych, państwo członkowskie powinno dostarczyć uzasadnioną i przedstawioną w ujęciu ilościowym analizę porównawczą kosztów transportu kolejowego i alternatywnych opcji bazujących na innych gałęziach transportu ⁽¹⁾. Wykorzystana metoda i przeprowadzone obliczenia muszą być podane do wiadomości publicznej ⁽²⁾.
106. W odniesieniu do **pomocy na potrzeby interoperacyjności**, koszty kwalifikowane, o ile przyczyniają się do osiągnięcia celu koordynacji transportu, obejmują wszystkie inwestycje związane z wprowadzaniem systemów bezpieczeństwa i systemów interoperacyjnych ⁽³⁾ lub ze zmniejszeniem uciążliwości wynikających z hałasu, zarówno w infrastrukturze kolejowej, jak i w pojazdach szynowych. Koszty kwalifikowane obejmują w szczególności inwestycje związane z wdrażaniem ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym) i wszelkie inne podobne środki, które mogą przyczynić się do likwidacji barier technicznych na europejskim rynku usług kolejowych ⁽⁴⁾.

6.3.2. Konieczność i proporcjonalność pomocy

107. W przypadku gdy intensywność pomocy jest niższa od poniższych wartości, Komisja uważa, że istnieje domniemanie konieczności i proporcjonalności pomocy:
- a) w przypadku pomocy na cele korzystania z infrastruktury: 30 % całkowitego kosztu transportu kolejowego w granicach 100 % kosztów kwalifikowanych ⁽⁵⁾;
 - b) w przypadku pomocy w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych: 30 % ⁽⁶⁾ całkowitego kosztu transportu kolejowego w granicach 50 % kosztów kwalifikowanych ⁽⁷⁾;
 - c) w przypadku pomocy na potrzeby interoperacyjności: 50 % kosztów kwalifikowanych.
108. W przypadku pomocy powyżej tych wartości progowych państwa członkowskie muszą wykazać konieczność i proporcjonalność środków ⁽⁸⁾.
109. Zakres pomocy na cele korzystania z infrastruktury kolejowej oraz pomocy w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych powinien ograniczać się ściśle do rekompensaty za koszty alternatywne związane z korzystaniem z transportu kolejowego zamiast transportu powodującego większe zanieczyszczenia. Jeśli istnieje więcej możliwych konkurencyjnych rozwiązań, które powodują wyższe zanieczyszczenie niż transport kolejowy, wybrany limit odpowiada najwyższemu zróżnicowaniu kosztów spośród tych alternatywnych rozwiązań. O ile zachowane są progi intensywności pomocy wskazane w pkt 108, można domniemywać, że kryterium dotyczące niewystępowania nadmiernych rekompensat zostało spełnione.

⁽¹⁾ Państwa członkowskie będą mogły znaleźć wskazówki dotyczące różnych metod wyceny kosztów zewnętrznych w załączniku 2 do Zielonej Księgi Komisji „W kierunku uczciwych i efektywnych cen w transporcie — opcje polityki dotyczące internalizacji zewnętrznych kosztów transportu w UE” (Biuletyn UE — suplement nr 2/96; dokument COM(1995) 691 wersja ostateczna) i w studium, które Komisja przedstawiła dnia 16 stycznia 2008 r. (Patrz art. 11 dyrektywy 1999/62/WE).

⁽²⁾ Artykuł 10 dyrektywy 2001/14/WE.

⁽³⁾ Patrz w szczególności dyrektywa Rady 96/48/WE z 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6), zmieniona dyrektywą 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 25.6.2007, str. 63) oraz dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, (Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1); dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2007/32/WE.

⁽⁴⁾ Obliczenie kosztów kwalifikowanych uwzględni ewentualne modulacje opłat za używanie infrastruktury, w zależności od osiągnięć pojazdów szynowych (w szczególności uciążliwości wynikające z hałasu).

⁽⁵⁾ Zob. jako przykład: decyzja Komisji z dnia 27 grudnia 2006 r., N 574/05, w sprawie przedłużenia systemu istniejącej pomocy N 335/03 — Włochy (Friuli-Wenecja Julijska) — Pomoc na cele tworzenia usług w dziedzinie kolejowych przewozów kombinowanych, (Dz.U. C 133 z 15.6.2007, str. 6); decyzja Komisji z dnia 12 października 2006 r. N 427/06 w sprawie Zjednoczone Królestwo — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), (Dz.U. C 283 z 21.11.2006, str. 10).

⁽⁶⁾ Zgodnie z załącznikiem 1 do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”) i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1382/2003 (Dz.U. L 328 z 24.11.2006, str. 1), wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przesunięciem modalnym (zmiana transportu) jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. W niniejszych wytycznych, w przypadku pomocy państwa na potrzeby koordynacji transportu, kryterium wynosi 30 % całkowitego kosztu transportu kolejowego.

⁽⁷⁾ Zob. jako przykład: decyzja Komisji N 552/06 z dnia 22 grudnia 2006 r. w sprawie Danii, Przedłużenie okresu obowiązywania programu pomocy na rzecz ochrony środowiska dotyczącego przewozu towarów koleją, (Dz.U. C 133 z 15.6.2007, str. 5) i decyzja Komisji N 427/06 z dnia 12 października 2006 r. w sprawie Zjednoczone Królestwo — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), op.cit.

⁽⁸⁾ Tak może być w przypadku środków pomocy na rzecz interoperacyjności na obszarze transeuropejskiej sieci kolejowej, której definicję określiła ostatnio decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

110. Jeżeli beneficjentem pomocy jest przedsiębiorstwo kolejowe, należy zawsze wykazać, że pomoc odnosi rzeczywisty efekt w postaci zmiany transportu na kolej. W tym celu konieczne jest w zasadzie, aby pomoc odzwierciedlała się w cenie żądanej od pasażera lub od nadawcy ładunku towarowego, ponieważ właśnie na płaszczyźnie cenowej dokonuje się wybór między koleją a środkami transportu powodującymi większe zanieczyszczenie ⁽¹⁾ jak np. transport drogowy.
111. Na koniec, szczególnie w przypadku pomocy na cele korzystania z infrastruktury oraz w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych, muszą zaistnieć realne perspektywy utrzymania wielkości przewozów przeniesionych na kolej, aby pomoc prowadziła do trwałego przeniesienia przewozów na kolej.

6.3.3. Wniosek

112. Pomoc na cele korzystania z infrastruktury kolejowej, pomoc w celu ograniczenia kosztów zewnętrznych i pomoc na potrzeby interoperacyjności, która jest konieczna i proporcjonalna i w związku z tym nie powoduje zakłóceń konkurencji w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem, powinna zostać uznana za zgodną z art. 73 Traktatu.

6.4. Zgodność pomocy na działalność badawczą i rozwojową

113. W dziedzinie transportu lądowego art. 3 ust. 1. lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70, przyjętego na podstawie art. 73 Traktatu, przewiduje możliwość przyznania pomocy na działalność badawczą i rozwojową. Komisja opracowała w ostatnich latach praktykę dotyczącą stosowania tego przepisu ⁽²⁾.
114. Artykuł 9 ust. 2 lit. b) rozporządzenia KDTP włącza tekst art. 3 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70. Na podstawie tego przepisu pomoc, której celem jest wspieranie badań lub rozwoju w zakresie systemów oraz technologii pasażerskiego transportu kolejowego, które są bardziej opłacalne dla społeczeństwa, która jest ograniczona do fazy badań i rozwoju i nie dotyczy fazy komercyjnej eksploatacji takich systemów i technologii transportowych, powinna być uznawana za pomoc odpowiadającą potrzebom koordynacji transportu.
115. Artykuł 9 ust. 2 lit. b) stosuje się bez uszczerbku dla przepisów art. 87 Traktatu. Zatem pomoc na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną w dziedzinie transportu pasażerskiego, która nie jest objęta art. 9 rozporządzenia KDTP, oraz pomoc dotycząca wyłącznie transportu towarowego mogą zostać uznane za zgodne na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu.
116. Z tego względu we wspólnotowych zasadach ramowych dotyczących pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną ⁽³⁾ (dalej zwanych „zasadami ramowymi”) Komisja określiła warunki, pod którymi taka pomoc może zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem na podstawie art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu. Te zasady ramowe mają zastosowanie do „pomocy służącej wsparciu działalności badawczej, rozwojowej i innowacyjnej we wszystkich sektorach podlegających regulacjom Traktatu WE. Mają one także zastosowanie do sektorów podlegających szczególnym zasadom wspólnotowym w zakresie pomocy państwa, o ile zasady te nie stanowią inaczej” ⁽⁴⁾. Zasady te mają więc zastosowanie do pomocy służącej wsparciu działalności badawczej, rozwojowej i innowacyjnej w sektorze transportu kolejowego, która nie jest objęta zakresem zastosowania art. 3 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 1107/70 ani art. 9 rozporządzenia KDTP (po wejściu w życie tego rozporządzenia).
117. Nie jest wykluczone, że zgodność pomocy na działalność badawczą i rozwojową można by oceniać bezpośrednio na podstawie art. 73 Traktatu WE, o ile przewidywany przez nią cel odpowiada potrzebom koordynacji transportu. W takim przypadku należy sprawdzić, czy spełnione są wspomniane powyżej warunki, a zwłaszcza wymogi konieczności pomocy, jej proporcjonalności w stosunku

⁽¹⁾ W odniesieniu do środków objętych art. 15 ust. 1 lit. e) dyrektywy 2003/96/WE, można uznać, chyba że udowodniono, że jest inaczej, istnienie wpływu na cenę transportu. Patrz w szczególności decyzja Komisji z dnia 2 kwietnia 2008 r. NN 46/B/06 — Słowacja — dotycząca zwolnień z akcyzy w dyrektywie 2003/96/WE, jeszcze nieopublikowana.

⁽²⁾ Decyzja Komisji N 780/06 z dnia 30 maja 2007 r. — Niemalndy — Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; projekt „CompoCaNord”, (Dz.U. C 227 z 27.9.2007, str. 5); decyzja Komisji z dnia 19 lipca 2006 r., N 556/05 — Niemalndy — Pomoc na ochronę środowiska i rozwój innowacji w sektorze transportu publicznego w prowincji Gelderland, (Dz.U. C 207 z 30.8.2006); decyzja Komisji z dnia 20 lipca 2005 r., N 63/05 — Republika Czeska — Program na rzecz oszczędności energii oraz wykorzystania paliw alternatywnych w sektorze transportu, (Dz.U. C 83 z 6.4.2006).

⁽³⁾ Dz.U. C 323 z 30.12.2006, str. 1

⁽⁴⁾ Ibidem, pkt 2.1.

do zakładanego celu i nieszkodzenia interesom ogólnym Wspólnoty. Komisja jest zdania, że ogólne zasady ustanowione we wspólnotowych zasadach ramowych powinny być uwzględniane w analizie poszczególnych kryteriów.

7. GWARANCJE PAŃSTWOWE DLA PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH

118. Obwieszczenie Komisji w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy państwowej w formie gwarancji ⁽¹⁾ określa ramy prawne stosujące się do gwarancji państwowych, obejmujące również sektor transportu kolejowego.
119. Zgodnie z punktem 2.1.3 tego obwieszczenia za pomoc w formie gwarancji uznawane są: „bardziej korzystne warunki finansowania uzyskiwane przez przedsiębiorstwa, których forma prawna wyklucza upadłość lub inne procedury upadłościowe, bądź przewiduje bezpośrednią gwarancję państwa, czy też pokrywanie strat ze środków państwowych”.
120. Zgodnie z utrwaloną praktyką Komisja uznaje, że nieograniczone gwarancje w sektorze otwartym dla konkurencji są niezgodne z Traktatem WE. W świetle zasady proporcjonalności gwarancje te nie mogą być w szczególności uzasadnione zadaniami o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku nieograniczonej gwarancji niemożliwe jest sprawdzenie, czy kwota pomocy nie przekracza kosztów netto świadczenia usług publicznych ⁽²⁾.
121. Jeśli gwarancje państwa są przyznawane przedsiębiorstwom działającym zarówno na rynkach konkurencyjnych jak i na rynkach pozbawionych konkurencji, Komisja zwykle żąda całkowitego zniesienia nieograniczonej gwarancji przyznawanej przedsiębiorstwu jako całości ⁽³⁾.
122. Z nieograniczonych gwarancji korzysta wiele przedsiębiorstw kolejowych. Gwarancje te są na ogół pozostałością po szczególnym statusie monopoli historycznych ustanowionych dla przedsiębiorstw kolejowych przed wejściem w życie Traktatu WE lub przed otwarciem dla konkurencji rynku usług przewozów kolejowych.
123. Zgodnie z informacjami znajdującymi się w posiadaniu Komisji, bardzo duża część tych gwarancji stanowi istniejącą pomoc. Komisja wzywa zainteresowane państwa członkowskie do poinformowania jej, na jakich warunkach są stosowane te systemy istniejącej pomocy oraz jakie środki są planowane w celu ich zniesienia zgodnie z procedurą określoną w sekcji 8.3.

8. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

8.1. Zasady łączenia pomocy

124. Pułapy pomocy ustanowione w niniejszych wytycznych stosują się niezależnie od tego, czy pomoc, o której mowa, jest finansowana wyłącznie ze środków państwa, czy w całości lub w części ze środków wspólnotowych. Pomoc zatwierdzona na podstawie niniejszych wytycznych nie może być łączona z inną pomocą państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE, ani z innym finansowaniem wspólnotowym, jeśli takie łączenie prowadzi do osiągnięcia wyższego pułapu pomocy niż przewidziany w niniejszych wytycznych.
125. W przypadku gdy te same koszty kwalifikowane odnoszą się do różnych rodzajów pomocy, stosuje się najkorzystniejszy pułap pomocy.

8.2. Data stosowania

126. Komisja będzie stosowała niniejsze wytyczne od dnia ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Komisja będzie stosowała niniejsze wytyczne do wszystkich rodzajów pomocy, zgłoszonej lub niezgłoszonej, o których będzie rozstrzygała po dacie publikacji niniejszych wytycznych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 71 z 11.3.2000, str. 14.

⁽²⁾ Decyzja Komisji 2005/145/WE z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie pomocy państwa przyznanych przez Francję przedsiębiorstwu EDF oraz sektorowi elektrycznemu i gazowemu, (Dz.U. L 49 z 22.2.2005, str. 9); decyzja Komisji z dnia 24 kwietnia 2007 r., E 12/00, Polska, nieograniczona gwarancja dla Poczty Polskiej, (Dz.U. C 284 z 27.11.2007, str. 2); decyzja Komisji z dnia 27.3.2002, E 10/00, Niemcy, gwarancja państwa dla publicznych instytucji kredytowych, (Dz.U. C 150 z 22.6.2002, str. 7).

⁽³⁾ Ibidem.

8.3. Właściwe środki

127. Zgodnie z art. 88 ust. 1 Traktatu Komisja wnioskuje, aby państwa członkowskie zmieniły swoje systemy pomocy w zakresie pomocy państwa będącej przedmiotem niniejszych wytycznych, w celu dostosowania ich do niniejszych wytycznych, najpóźniej w terminie dwóch lat od ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, z zastrzeżeniem przepisów szczególnych zawartych w rozdziale dotyczącym gwarancji państwa. Wzywa się państwa członkowskie do pisemnego potwierdzenia, w terminie najpóźniej jednego roku od daty publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, że zgadzają się na propozycje właściwych środków.
128. W przypadku niewystosowania przez państwo członkowskie pisemnego potwierdzenia we wskazanym powyżej terminie, Komisja stosuje przepisy art. 19 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE ⁽¹⁾ i w razie konieczności wszczyna postępowanie przewidziane w tym artykule.

8.4. Okres ważności i sprawozdanie

129. Komisja zastrzega sobie prawo do dokonywania zmian w niniejszych wytycznych. Komisja przedstawi sprawozdanie z wykonania niniejszych wytycznych przed każdą ich zmianą, a najpóźniej po upływie 5 lat od daty ich publikacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1791/2006.