

# Publiczne finansowanie kolei linowych a reguły rynku wewnętrznego UE

Stefan Akira Jarecki



dr nauk prawnych Stefan Akira Jarecki

Wydział Informatyczny Technik Zarządzania Wyższej Szkoły Informatyki Stosowanej i Zarządzania WIT w Warszawie

jarecki@wit.edu.pl

Kolej linowa to środek transportu, w którym pojazdy nie posiadające własnych silników poruszają się po torze linowym (koleje napowietrzne) lub naziemnym (koleje terenowe) i ciągnięte są za pomocą liny prowadzącej wzdłuż toru jazdy. Do kolei linowych zaliczane są także wyciągi narciarskie, w przypadku których zamiast pojazdu występuje narciarz ciągnięty liną [1]. Koleje linowe nie odgrywają tak istotnej roli w zapewnieniu publicznego transportu zbiorowego, jak transport drogowy i inny szynowy, niekiedy stanowią jednak ważny element komunikacji miejskiej lub lokalnej. Często mają charakter turystyczno-rekreacyjno-sportowy (taki charakter z założenia mają wyciągi narciarskie). Koleje linowe spotykane są przede wszystkim w rejonach górskich, mogą one jednakże być racjonalnie wykorzystywane także na płaskich obszarach, czego dobrym przykładem są Londyn i Wrocław. W 2010 r. działały w Polsce 4 koleje linowe kabinowe i gondolowe (łącznie 5 odcinków), 3 koleje linowo-terenowe, 66 kolei krzeselkowych (w tym 2 poza górami) oraz około 420 wyciągów narciarskich [1].

W ostatnim czasie finansowanie kolei linowych ze środków publicznych stało się w Polsce przedmiotem sporego zainteresowania. Stało się tak za sprawą projektu wrocławskiej „Polinki”. „Polinka” to kolej gondolowa łącząca kampus Politechniki Wrocławskiej przy Wybrzeżu Wyspiańskiego z powstającym na przeciwległym brzegu rzeki kompleksem badawczym „Geocentrum”. Kolej ta jest wyposażona w 2 wagony, mogące pomieścić maksymalnie 15 osób, i porusza się z prędkością ok 5 m/s. Odległość pokonywana przez kolej wynosi 380 metrów, zaś czas podróży ok. 2 minuty. Z kolei mogą korzystać zarówno studenci i pracownicy politechniki, jak i wszystkie inne zainteresowane osoby [2]. Budowa „Polinki” miała zostać dofinansowana przez miasto Wrocław w kwocie 4 mln zł. Ostatecznie dofinansowania tego nie przekazano, gdyż uznano, że mogłoby ono sta-

nowić niedozwoloną pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE (Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wersja skonsolidowana Dz. Urz. UE 2008 C 115/47.). Jednocześnie zdecydowano, że „Polinka” nie będzie integralną częścią miejskiego systemu publicznego transportu zbiorowego, jak wcześniej planowano, i co za tym idzie nie będzie zintegrowana taryfowo z innymi środkami komunikacji miejskiej [3]. W tym kontekście warto przyrzeć się najnowszej praktyce decyzyjnej Komisji Europejskiej dotyczącej zgodności finansowania kolei linowych ze środków publicznych z zasadami rynku wewnętrznego UE. Tym bardziej, że projekt, którego dotyczyła ta praktyka – projekt kolei linowej w Londynie – jest pod pewnymi względami podobny do projektu wrocławskiego – realizacja w płaskim terenie, połączenie brzegów rzeki w dużym mieście, czy przynajmniej potencjalna możliwość wykorzystania kolei, jako integralnego elementu systemu komunikacji miejskiej. Celem artykułu jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy w świetle przepisów o pomocy publicznej możliwe jest finansowanie budowy i eksploatacji kolei linowych ze środków pozostałych w dyspozycji władz publicznych oraz, w przypadku udzielenia twierdzącej odpowiedzi na to pytanie, wskazanie na jakich zasadach finansowanie takie może się odbywać.

## Przykład kolei linowej w Londynie

W 2012 r. Wielka Brytania zgłosiła Komisji Europejskiej wsparcie publiczne przeznaczone na budowę i eksploatację kolei linowej w Londynie („Cable Car for London”, zwana również „Air Line”). Kolej linowa miała połączyć brzegi rzeki Tamizy i służyć obsłudze pasażerskiego transportu zbiorowego pomiędzy dwiema dzielnicami wschodniego Londynu – Północnym Greenwich i Newham. Zgodnie z założeniami, kolej miała zostać przystosowana do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz rowerów. Budowa kolei miała służyć także realizacji innych celów, przede wszystkim z zakresu polityki społecznej i ochrony środowiska. Władze brytyjskie podkreślały, że obszary, które miały być obsługiwane przez nowobudowaną kolej są w znacznym stopniu upośledzone pod względem ekonomicznym i społecznym. Projekt miał się przyczynić w

sposób pośredni i bezpośredni do utrzymania i stworzenia miejsc pracy oraz do ułatwienia podróży do i z pracy osobom mieszkającym i pracującym po różnych stronach rzeki. Zwracano także uwagę na aspekt środowiskowy projektu, polegający na redukcji emisji dwutlenku węgla do atmosfery (przejście pasażerów korzystających z transportu indywidualnego i autobusowego przez ekologiczny środek transportu, jakim jest kolej linowa). Kolej została zaprojektowana jako napowietrzna kolej gondolowa. Przewidziano wyposażenie kolei w maksymalnie 34 gondole. Maksymalną przepustowość określono na 2500 pasażerów na godzinę w każdym kierunku, zaś prędkość na 6 metrów na sekundę, choć przyjęto, że w normalnej eksploatacji gondole będą się poruszać z prędkością 3-4 metry na sekundę, co dawało przeciętny czas podróży z jednego brzegu rzeki na drugi na poziomie 5-6 minut. Gondole miały zostać wyposażone w miejsca siedzące dla maksymalnie 10 pasażerów oraz miejsce na wózek inwalidzki i rowery. Decyzja o budowie kolei została poprzedzona analizą kosztów (badaniem porównawczym) alternatywnych rozwiązań transportowych. Kolej linowa okazała się najbardziej efektywnym pod względem ekonomicznym rozwiązaniem, w szczególności w porównaniu z kosztami budowy nowego odcinka metra lub mostu dla pieszych, który musiałby być umieszczony wysoko nad lustrem wody, tak aby nie utrudniać ruchu dużych statków po rzece Tamizie. Należy podkreślić, że pomiędzy obszarami, które miała połączyć kolej linowa, nie funkcjonowało żadne inne bezpośrednie połączenie. Osoby chcące przemieścić się z jednego brzegu rzeki na drugi, czy to transportem indywidualnym, czy to zbiorowym, musiały nadkładać drogi, aby skorzystać z jednego z istniejących mostów na rzece Tamizie lub odbywać podróż z przesiadkami – korzystając z metra i systemu kolei DLR - *Docklands Light Railway*.

Bezpośrednim beneficjentem wsparcia miała być spółka *Docklands Light Railway Limited* („DLRL”), operator systemu automatycznie sterowanych pociągów obsługujących obszar wschodniego Londynu, którego pierwszy odcinek oddano do eksploatacji w drugiej połowie lat osiemdziesiątych XX wieku. Spółka ta jest podmiotem zależnym *Transport for London*. *Transport for London* jest odpowiedzialny

za funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego w Londynie i znajduje się pod kontrolą władz publicznych (*Greater London Authority* oraz *Mayor of London*). W zakresie kompetencji *Transport for London* mieszczą się usługi transportu autobusowego, metra (*London Underground*), sieci lokalnych połączeń kolejowych na terenie Wielkiego Londynu (*London Overground*), tramwajów, systemu kolei DLR, przewozów rzecznych (*London River Services*), a także funkcjonowanie dworca autobusowego *Victoria Coach Station*. Ponadto, podmiot ten jest odpowiedzialny za licencjonowanie 22 tys. londyńskich taksówek (tzw. „black cabs”), innych prywatnych pojazdów świadczących przewozy za opłatą (takich jak tzw. „minicabs”) oraz funkcjonowanie systemu odpłatnego wypożyczenia rowerów (*Barclays Cycle Hire*). *Transport for London* zarządza 580 km sieci głównych dróg oraz wszystkimi światłami ulicznymi w Londynie (6000 światel).

Wsparcie miało zostać przeznaczone na pokrycie kosztów początkowych inwestycji, utrzymanie kolei, jak również pokrycie bieżących kosztów operacyjnych. Budowa kolei oraz prowadzenie działalności operatorskiej przez pierwsze trzy lata eksploatacji kolei miało zostać powierzone przedsiębiorcy wybranemu w drodze procedury negocjacyjnej. DLRL miało pozostać podmiotem odpowiedzialnym za funkcjonowanie kolei oraz ustalanie właściwego poziomu świadczenia usług, na DLRL miało także spoczywać ryzyko związane z osiąganymi przychodami.

Celem DLRL w zakresie polityki taryfowej miało być zapewnienie, że kolej linowa, podobnie jak inne środki londyńskiego transportu publicznego, będzie powszechnie dostępna dla ogółu społeczeństwa. Zdaniem władz brytyjskich, było mało prawdopodobne, że podmiot prywatny, uwzględniając jedynie swój własny interes gospodarczy, podjąłby się dostarczania omawianych usług, a przynajmniej by podjął się ich dostarczania w takim samym zakresie i na takich samych warunkach, jak tego oczekiwały władze publiczne.

## Pojęcie pomocy publicznej

Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE, wsparcie stanowi pomoc publiczną, o ile łącznie spełnione są następujące przesłanki:

- udzielane jest przedsiębiorstwu,
- udzielane jest przez państwo lub ze źródeł państwowych i można je przypisać państwu,
- powoduje uzyskanie korzyści przez przedsiębiorstwo,
- ma charakter selektywny oraz
- grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję na rynku wewnętrznym UE, a

także wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE. W art. 107 ust. 1 TFUE sformułowano zakaz udzielania pomocy publicznej, spełniającej przywołane powyżej przesłanki wskazane w tym przepisie. Oznacza to, że wsparcie stanowiące pomoc w rozumieniu tego przepisu, ze względu na jego antykonkurencyjny charakter i sprzeczność z ideą jednolitego rynku wewnętrznego, nie powinno być udzielane w państwach członkowskich UE, a już udzielone podlega, co do zasady, zwrotowi. Zakaz udzielania pomocy publicznej nie jest jednak bezwzględny. Prawodawca unijny ustanowił wyjątki od tego zakazu w ustępie 2 i 3 art. 107 TFUE oraz w art. 93 i 106 TFUE. Ogólnie można powiedzieć, że udzielanie pomocy publicznej jest dopuszczalne wówczas, gdy korzyści z jej przyznania przeważają nad ewentualnymi zagrożeniami dla konkurencji i zakłóceniami jakie mogą wystąpić na rynku wewnętrznym UE. Badanie wsparcia publicznego pod kątem zgodności z przepisami o pomocy publicznej przebiega dwuetapowo – najpierw Komisja sprawdza, czy dane wsparcie spełnia przesłanki określone w art. 107 ust. 1 TFUE, to znaczy czy stanowi pomoc publiczną. Jeśli okaże się, że badane wsparcie stanowi pomoc publiczną, to Komisja, w drugim etapie, sprawdza, czy może ono zostać uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym UE na podstawie jednego z określonych w Traktacie wyjątków od zakazu udzielania pomocy publicznej.

## Występowanie pomocy publicznej na przykładzie brytyjskim

W odniesieniu do pierwszej ze wskazanych powyżej przesłanek należy zauważyć, że w prawie UE przedsiębiorstwem jest każdy podmiot zaangażowany w prowadzenie działalności gospodarczej bez względu na jego status i sposób finansowania [4]. Pojęcie działalności gospodarczej jest rozumiane w prawie UE bardzo szeroko. Trybunał Sprawiedliwości zdefiniował działalność gospodarczą jako: każdą działalność polegającą na oferowaniu towarów lub usług na określonym rynku [5]. Pojęcie działalności gospodarczej obejmuje w prawie unijnym wszelką działalność produkcyjną, handlową oraz usługową, bez znaczenia jest przy tym, czy działalność ta ma charakter zarobkowy, czy też nie. Wynika z tego, że pojęciem przedsiębiorstwa w prawie unijnym mogą być objęte również różnego rodzaju podmioty prowadzące działalność *non profit*. Zgodnie z najnowszym orzecznictwem sądów unijnych, nie tylko działalność operatorska w zakresie infrastruktury transportowej, lecz również budowa infrastruktury stanowi działalność gospodar-

czą, jeśli budowa danej infrastruktury jest związana z jej późniejszą komercyjną eksploatacją [6]. Jeśli władze publiczne wspierają budowę infrastruktury transportowej wykorzystywanej po jej wytworzeniu do prowadzenia działalności gospodarczej (przewozowej) przez konkretnego operatora, to publiczne finansowanie tej infrastruktury nie powinno być rozpatrywane w oderwaniu od działalności wykonywanej przez tego operatora. Uwzględniając powyższe, Komisja Europejska zauważyła, że w przypadku omawianej inwestycji, operator kolei linowej będzie pobierał opłaty za przejazd od pasażerów, a zatem będzie prowadził działalność gospodarczą. Oznacza to, że jest on przedsiębiorstwem w rozumieniu prawa UE. Ponadto, prowadzenie tej działalności nie byłoby możliwe bez wybudowania odpowiedniej infrastruktury, a zatem także sama budowa kolei linowej stanowi działalność gospodarczą w rozumieniu prawa unijnego.

W zakresie przesłanki pochodzenia wsparcia ze źródeł państwowych oraz jego przypisywalności państwu, należy wskazać, że analizowane wsparcie pochodziło od agencji rozwoju znajdującej się pod kontrolą władz regionalnych (LDA – *London Development Agency*), podmiotu odpowiedzialnego za organizację lokalnego transportu publicznego (*Transport for London*) oraz ze środków funduszy UE. Biorąc pod uwagę, że środki agencji oraz podmiotu odpowiedzialnego za organizację lokalnego transportu publicznego znajdowały się pod kontrolą władz publicznych Komisja uznała, iż miały one charakter zasobów państwowych, a decyzję o ich wykorzystywaniu można było przypisać państwu. Analogiczny wniosek wysnuła Komisja w odniesieniu do środków funduszy UE. Zgodnie z utrwaloną linią decyzyjną Komisji Europejskiej, środki funduszy UE stanowią bowiem zasoby pozostające w dyspozycji państwa członkowskiego, ponieważ przed ich wypłaceniem beneficjentowi są one transferowane (przekazywane) do budżetów władz krajowych bądź regionalnych lub do budżetów innych podmiotów powołanych do zarządzania funduszami UE przez władze krajowe [7]. Wybór projektów do dofinansowania oraz przeniesienie zasobów tych funduszy z budżetu Unii do danego państwa członkowskiego zależą od decyzji i wniosku tego państwa. Fundusze te znajdują się zatem pod kontrolą państwa członkowskiego w momencie dokonywania płatności na rzecz beneficjentów końcowych. Fundusze UE są wydatkowane w ramach krajowych programów operacyjnych. Interwencja ze środków programu operacyjnego dokonywana jest z inicjatywy państwa członkowskiego. Odpowiedzialność za przyznanie dofinansowania ze

środków programów operacyjnych określonym przedsiębiorstwom można przypisać państwu członkowskiemu, ponieważ odpowiada ono za realizację programów i zarządzanie nimi, w tym za wybór projektów [8].

Zdaniem Komisji Europejskiej, analizowane wsparcie stanowiło selektywną korzyść dla operatora kolei linowej. Umożliwiło ono bowiem operatorowi wybudowanie i utrzymywanie odpowiedniej infrastruktury oraz świadczenie usług za jej pomocą. Bez publicznego wsparcia nie byłby on w stanie sfinansować powyższej inwestycji z własnych środków lub z finansowania uzyskanego na rynku. Żaden prywatny inwestor, działający na normalnych warunkach rynkowych, nie zdecydowałby się na inwestycję w przedsięwzięcie, które będzie generować dochody niewystarczające ani do pokrycia kosztów inwestycyjnych, ani do pokrycia całości kosztów operacyjnych. Dzięki publicznemu wsparciu operator kolei linowej mógł wybudować, utrzymywać i eksploatować infrastrukturę transportową bez ponoszenia pełnych rynkowych kosztów tej działalności, a zatem uzyskał ekonomiczną korzyść. Korzyść ta miała charakter selektywny, gdyż nie miała charakteru środka ogólnego, lecz została przyznana wyłącznie jednemu podmiotowi.

W tym miejscu trzeba zauważyć, że finansowanie kolei linowych ze środków publicznych nie będzie stanowiło pomocy publicznej, jeśli w danym przypadku spełniony zostanie tzw. test inwestora prywatnego (polega on na porównaniu zachowania podmiotu publicznego i prywatnego, jeśli hipotetyczny inwestor prywatny, kierujący się wyłącznie chęcią osiągnięcia zysku zdecydowałby się na takie samo działanie jak podmiot publiczny, to ma ono charakter rynkowy) lub, w odniesieniu do kolei wykorzystywanych do wykonywania usług publicznych, warunki określone w orzeczeniu TSUE w sprawie *Altmark* [9]. W takiej sytuacji wsparcie nie będzie stanowiło korzyści w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

W przedmiocie wpływu omawianego środka na konkurencję na rynku wewnętrznym oraz na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi UE, Komisja przywołała postanowienia swojego komunikatu dotyczącego kolei linowych. W komunikacie tym Komisja zauważyła, że spełnienie omawianej przesłanki należy analizować w odmienny sposób w zależności od tego, czy kolei, której dotyczy wsparcie, służy zaspokojeniu ogólnych potrzeb transportowych ludności, czy też ma charakter rekreacyjno-sportowy. W pierwszym przypadku bezpośrednim celem istnienia kolei jest świadczenie usług transportowych. W drugim zaś kolei linowe są zaprojektowane dla specyficznej kategorii użyt-

kowników, którzy korzystają z nich przede wszystkim w celu uprawiania sportu (narciarstwa), a nie w celu skorzystania z usługi transportowej. W odniesieniu do kolei zaspokajających ogólne potrzeby transportowe społeczeństwa, Komisja wskazała, że w niektórych sytuacjach może być tak, że beneficjent wsparcia prowadzi działalność wyłącznie na rynku lokalnym, zaś korzystanie z alternatywnych środków transportu byłoby z ekonomicznego lub technicznego punktu widzenia niemożliwe. W takich okolicznościach wsparcie nie ma wpływu na konkurencję i nie zakłóca wymiany handlowej między państwami członkowskimi UE. Niemniej jednak w innych sytuacjach, biorąc pod uwagę względy ekonomiczne i techniczne, działalność transportowa, czy to wykonywana z wykorzystaniem kolei linowych, czy też innych środków transportu, może być atrakcyjna dla podmiotów prywatnych prowadzących działalność gospodarczą. Uwzględniając postępującą liberalizację sektora transportu, nie można wykluczyć, że prowadzeniem tej działalności byłyby zainteresowane przedsiębiorstwa z różnych państw członkowskich UE. W tego typu przypadkach wsparcie publiczne dla kolei linowych może zakłócać konkurencję na rynku wewnętrznym UE [10].

Władze brytyjskie podnosiły w tym zakresie, że w chwili dokonywania zgłoszenia omawianego środka wsparcia, z wyjątkiem niektórych przedsiębiorstw kolejowych, żaden inny podmiot (ani publiczny, ani prywatny), nie prowadził działalności transportowej na tym samym obszarze, co podmioty zaangażowane w omawiany projekt, a w szczególności na obszarach które miała obsługiwać kolej linowa. Komisja Europejska zauważyła jednakże, że zarówno z prawnego, jak i faktycznego punktu widzenia, nie można było wykluczyć, że prywatne taksówki lub prywatni bądź zagraniczni operatorzy autobusowi byłiby w stanie w momencie dokonywania oceny środka przez Komisję lub w przyszłości wypełnić lukę w sieci transportowej Londynu i dostarczać usługi pasażerskiego transportu zbiorowego pomiędzy obszarami, które miała obsługiwać kolej linowa. Ponadto, władze brytyjskie przyznały, że prywatne przedsiębiorstwa kolejowe prowadzą działalność na obszarze, który częściowo pokrywa się z obszarem, na którym miał świadczyć usługi beneficjent analizowanego wsparcia.

Dodatkowo, należy przywołać sprostowanie Trybunału Sprawiedliwości UE zawarte w orzeczeniu w sprawie *Altmark*. W orzeczeniu tym Trybunał stwierdził, że niemożliwe jest, aby dotacja publiczna przyznana przedsiębiorstwu, które świadczy jedynie lokalne lub regionalne usłu-

gi transportowe i nie świadczy żadnych usług transportowych poza swoim krajem pochodzenia, pozostawała bez wpływu na handel pomiędzy państwami członkowskimi UE. W przypadku, gdy państwo członkowskie przyznaje pomoc dowolnemu przedsiębiorstwu, podaż usług transportowych może z tego powodu zostać utrzymana na dotychczasowym poziomie lub być zwiększona i w efekcie przedsiębiorstwa istniejące w innych państwach członkowskich mają mniejsze szanse na rynku w danym państwie członkowskim. Od 1995 r. kilka państw członkowskich zaczęło otwierać niektóre rynki transportowe na konkurencję ze strony przedsiębiorstw istniejących w innych państwach członkowskich, tak więc szereg przedsiębiorstw oferuje już swoje usługi w zakresie transportu miejskiego, podmiejskiego, czy regionalnego w państwach członkowskich innych, niż ich kraj pochodzenia. Jednocześnie, zgodnie z orzecznictwem Trybunału, nie istnieje próg czy udział procentowy, poniżej którego można uznać, że handel pomiędzy państwami członkowskimi nie doznał uszczerbku. Stosunkowo mała kwota pomocy lub stosunkowo mała wielkość przedsiębiorstwa, które daną pomoc otrzymuje, nie wykluczają same przez się możliwości, że handel pomiędzy państwami członkowskimi mógłby uciepieć [11]. Biorąc powyższe pod uwagę, Komisja uznała, że zgłoszony jej środek wsparcia może wymierać wpływ na konkurencję i wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi UE.

Analizując przywołane powyżej sprostowanie poczynione przez Trybunał, należy dojść do wniosku, że w sytuacjach w których kolei linowe stanowią element publicznego transportu zbiorowego, podobny do środków transportu drogowego bądź innego szynowego, ze względu na liberalizację tego sektora gospodarki, w zasadzie nie można wykluczyć wpływu wsparcia publicznego dla kolei linowych na konkurencję na rynku wewnętrznym UE. W praktyce trudno będzie jednak również udowodnić brak takiego wpływu wówczas, gdy dofinansowywana kolej będzie miała charakter rekreacyjno-sportowy. Liczba, jakość i wysokość opłat za korzystanie z takich kolei może wpływać na wybory konsumentów, którzy mogą postanowić uprawiać sport w regionie dysponującym licznymi, tańszymi kolejami o wyższej jakości, także w regionach położonych w innych państwach członkowskich UE. Tym bardziej, że koszty korzystania z tych kolei stanowią istotny element całkowitego kosztu wypoczynku w górach. Finansowanie kolei linowych w górskich rejonach wypoczynkowych może mieć w konsekwencji wpływ na rynek świadczenia usług

związanych z uprawianiem sportów zimowych, na którym panuje silna konkurencja i ożywiona wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi UE. Co więcej, wielu operatorów takich kolei jest aktywnych w kilku państwach członkowskich UE. A zatem publiczne wsparcie dla kolei linowych może zakłócać funkcjonowanie rynku, na którym panuje transgraniczna konkurencja. Wpływ publicznego finansowania kolei linowych na konkurencję na rynku wewnętrznym UE i na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi będzie można wykluczyć tylko wówczas, gdy beneficjentami wsparcia będą operatorzy działający wyłącznie na rynku lokalnym w rejonach o niewielkiej licznie obiektów przeznaczonych do uprawiania sportów zimowych, które mają bardzo ograniczoną zdolność do przyciągania i obsługi turystów, a co za tym idzie budzą jedynie lokalne zainteresowanie i w konsekwencji nie są w stanie zakłócać wyboru konsumentów, którzy mogą uprawiać sporty zimowe w innych rejonach [10]. W praktyce decyzyjnej Komisji Europejskiej wyjaśniono, że dana działalność może być uznana za czysto lokalną, nie mającą wpływu na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, jeśli:

- wsparcie nie prowadzi do przyciągania popytu ani inwestycji do danego regionu i nie stwarza przeszkód dla zakładania przedsiębiorstw przez podmioty z innych państw członkowskich;
- świadczone przez beneficjenta wsparcia usługi mają charakter lokalny lub budzą zainteresowanie tylko na określonym obszarze geograficznym;
- wpływ na rynki i konsumentów z sąsiednich państw członkowskich jest co najwyżej marginalny [12].

Uwzględniając powyższe, Komisja Europejska doszła do wniosku, że wsparcie publiczne przeznaczone na budowę i eksploatację kolei linowej w Londynie stanowiło pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Konieczne było zatem zbadanie, czy pomoc ta może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym UE, tj. czy można wobec niej wyłączyć zakaz udzielania pomocy publicznej.

## Podstawy zgodności pomocy publicznej dla kolei linowych z rynkiem wewnętrznym UE

W przypadku, gdy wsparcie związane z budową i funkcjonowaniem kolei linowej wypełnia wszystkie przesłanki wynikające z art. 107 ust. 1 TFUE i w konsekwencji stanowi, co do zasady, zakazaną w Unii Europejskiej pomoc publiczną, aby możliwe było jego przyznanie konieczne jest wypełnienie warunków pozwalających objąć

go jednym z traktatowych wyjątków spod zakazu udzielania pomocy publicznej. Wyjątki te zostały określone w ust. 2 i 3 art. 107 oraz art. 93 i 106 TFUE. Większość z tych wyjątków może znaleźć zastosowanie do kolei linowych jedynie w bardzo szczególnych sytuacjach. Na przykład w przypadku kolei o zabytkowym charakterze może zostać przyznana pomoc przeznaczona na wspieranie kultury i zachowanie dziedzictwa kulturowego, o ile jej celem będzie opieka nad zabytkami. Pomijając jednak takie szczególne sytuacje, wobec ograniczenia możliwości przyznawania pomocy regionalnej w sektorze transportu (zobacz pkt 10 wytycznych Komisji Europejskiej w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014–2020, Dz. Urz. UE 2013 C 209/1 oraz art. 13 lit. a rozporządzenia nr 651/2014), zazwyczaj właściwą podstawą prawą do uznania pomocy dla kolei linowych za dozwoloną będzie art. 93 TFUE. Artykuł ten stanowi wyraz szczególnego podejścia do pomocy publicznej w sektorze transportu, w którym państwo musi podejmować interwencję konieczną dla zaspokojenia potrzeb społecznych oraz realizacji celów związanych z ochroną środowiska naturalnego [10]. W przepisie tym określono dwa rodzaje dopuszczalnej pomocy publicznej – pomoc w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych oraz pomoc przeznaczoną na koordynację transportu. W tym miejscu warto zauważyć, że niewłaściwe wydaje się przyznawanie pomocy dla kolei linowych w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym na podstawie art. 106 ust. 2 TFUE. Ta forma pomocy nie powinna dotyczyć sektora transportu, do którego znajduje zastosowanie art. 93 TFUE. Oznacza to, że ewentualne wsparcie dla kolei linowych w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym mogłoby dotyczyć tylko kolei, których podstawowym celem istnienia jest świadczenie usług innych niż transport, tj. zazwyczaj usług o charakterze sportowo-rekreacyjnym. Wobec wysoce komercyjnego charakteru działalności prowadzonej przez te koleje trudno wyobrazić sobie sytuację, w których realizowane przez nie usługi mogłyby zostać sklasyfikowane jako usługi w ogólnym interesie gospodarczym. Usługi przez nie wykonywane nie służą bowiem zaspokajaniu podstawowych potrzeb społeczeństwa, lecz osiąganiu zysków związanych z uprawianiem sportów zimowych [10]. Ponadto, pomoc dla kolei linowych o charakterze sportowo-rekreacyjnym mogłaby zostać udzielona na podstawie art. 107 ust. 3 TFUE, jako pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną. Warunki zgodności tego rodzaju pomocy z rynkiem wewnętrznym

UE zostały określone w art. 55 rozporządzenie Komisji nr 651/2014 [13].

## Możliwość finansowania kolei linowych w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych

Warunki zgodności pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w sektorze transportu, o której mowa w art. 93 TFUE, zostały określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370/2007 z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007 L 315/1). Rozporządzenie to znajduje zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego koleją oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną. Usługi te mają bowiem niezaprzeczalnie inny cel niż usługi publiczne, nie powinny one zatem podlegać zasadom i procedurom mającym zastosowanie do usług publicznych. Ostateczne brzmienie rozporządzenia nr 1370/2007 nie zawiera przykładów usług świadczonych ze względu na ich atrakcyjność turystyczną lub znaczenie historyczne. Wskazówek w tym zakresie może dostarczyć projekt rozporządzenia [14], w którym wskazano, że takimi usługami są w szczególności usługi świadczone za pomocą trakcji parowej, usługi świadczone przez koleje wąskotorowe oraz usługi świadczone na liniach nie połączonych z publiczną siecią kolejową. Usługi te mogą korzystać z innych rodzajów publicznego wsparcia.

W decyzji Komisji Europejskiej dotyczącej omawianego w niniejszym artykule przypadku kolei linowej w Londynie Komisja stwierdziła, że koleje linowe są wyłącznie z zakresu zastosowania rozporządzenia nr 1370/2007. Ustalenie to należy jednak uznać za całkowicie błędne. Podkreślenia wymaga bowiem, że rozporządzenie nr 1370/2007 zawiera jedynie przykładowy, otwarty katalog rodzajów transportu, których dotyczy. Rozporządzenie to ma zastosowanie m.in. do transportu kolejowego oraz innego transportu szynowego. Z art. 5 ust. 6 rozporządzenia wynika, że pod pojęciem innego transportu szynowego można rozumieć w szczególności takie rodzaje transportu, jak metro, czy tramwaje. Biorąc pod uwagę, że rozporządzenie nr 1370/2007 nie zawiera wyczerpującego katalogu rodzajów transportu, których dotyczy, należy uznać, że znajduje ono za-

stosowanie również do kolei linowych i linowo-terenowych, o ile stanowią one element transportu publicznego analogiczny do tramwajów, metra, czy autobusów i nie służą świadczeniu usług przede wszystkim o znaczeniu historycznym lub turystycznym. Stanowisko takie potwierdziła Komisja Europejska w interpretacjach kierowanych m.in. pod adresem władz polskich [15]. Za takim rozumieniem przepisów rozporządzenia nr 1370/2007 opowiedział się również polski ustawodawca, który objął zakresem zastosowania ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.), dostosowującej polski porządek prawny do przepisów rozporządzenia nr 1370/2007, także koleje linowe i linowo-terenowe.

Biorąc powyższe pod uwagę, koleje linowe, które stanowią element normalnego transportu publicznego, tj. służą obsłudze codziennych potrzeb życiowych społeczeństwa (dojazdów do miejsc pracy, szkół, ośrodków zdrowia, itp.) mogą być finansowane na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 1370/2007. Zgodnie z tym rozporządzeniem, przez usługi publiczne w transporcie należy rozumieć wyłącznie usługi, których świadczenia operator ze względu na swój własny interes gospodarczy nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach. Oznacza to, że jako usługi publiczne mogą być klasyfikowane jedynie usługi, których wykonywanie na zasadach określonych przez władze publiczne jest nierentowne [16]. Aby dany operator kolei linowej mógł otrzymać rekompensatę powinien on zostać zobowiązany do świadczenia usług publicznych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Wybór operatora otrzymującego rekompensatę powinien nastąpić zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1370/2007 oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Rekompensata przekazywana operatorowi nie powinna przekraczać różnicy pomiędzy przychodami i kosztami ponoszonymi przez niego w związku z wykonywaniem usług publicznych, przy czym w wyliczeniu rekompensaty może zostać uwzględniony tzw. rozsądny zysk. Wsparcie przekazywane na podstawie rozporządzenia nr 1370/2007, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w orzeczeniu TSUE w sprawie *Altmark*, stanowi pomoc publiczną. Pomoc ta jest jednak, na mocy tego rozporządzenia, zgodna z rynkiem wewnętrznym UE i zwolniona z obowiązku zgłoszenia (notyfikacji) Komisji Europejskiej, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE.

## Możliwość finansowania kolei linowych w ramach pomocy na koordynację transportu

Znaczenie pojęcia koordynacja transportu wykracza poza zwykłe ułatwianie rozwoju działalności gospodarczej (Odróżnia to pomoc na koordynację transportu, udzielaną w oparciu o art. 93 TFUE, od pomocy przeznaczonej na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych, o której mowa w art. 108 ust. 3 lit. c TFUE). Pojęcie to oznacza interwencję organów władzy publicznej, której celem jest ukierunkowanie rozwoju sektora transportu we wspólnym interesie. Odnosi się ono do interwencji państwa wynikającej z braku konkurencyjnego rynku lub niedoskonałości w jego funkcjonowaniu (*market failures*). Postęp w liberalizacji sektora transportu lądowego znacznie zmniejszył (pod pewnymi względami) potrzebę koordynacji transportu. W skutecznie działającym, zliberalizowanym sektorze, koordynację można zasadniczo osiągnąć za pomocą działania sił rynkowych. Jednakże inwestycje w rozwój infrastruktury transportowej pozostają nadal w dużej mierze w zakresie kompetencji organów władzy publicznej. Ponadto, nawet po liberalizacji sektora, mogą się utrzymywać pewne słabości rynku, które uzasadniają podjęcie interwencji przez władze publiczne [17].

W sektorze transportu może wystąpić problem koordynacji w sensie ekonomicznym, na przykład w zakresie połączeń pomiędzy różnymi sieciami transportu, którego przewyciężenie nie jest możliwe bez udzielenia wsparcia publicznego. W takiej sytuacji Komisja zatwierdziła już w przeszłości pomoc publiczną jako zgodną z art. 93 TFUE. Zgodnie z utrwaloną praktyką decyzyjną Komisji Europejskiej, pomoc może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym UE na podstawie tego przepisu, jeśli łącznie spełnione są następujące warunki:

- pomoc przyczynia się do realizacji jasno określonego celu leżącego we wspólnym interesie,
- pomoc jest konieczna i wiąże się z wystąpieniem tzw. „efektu zachęty”,
- pomoc jest proporcjonalna
- dostęp do infrastruktury wytworzonej dzięki wsparciu publicznemu będzie otwarty *de iure* i *de facto* dla wszystkich użytkowników końcowych na równych i niedyskryminacyjnych warunkach,
- pomoc nie spowoduje zakłócenia konkurencji sprzecznego ze wspólnym interesem [18].

Pierwszy warunek jest spełniony wówczas, gdy dany projekt służy połączeniu różnych sieci transportowych, umożliwiając

przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu. Innymi słowy niezbędne jest wykazanie, że infrastruktura wytworzona w ramach projektu będzie stanowić element spójnego systemu publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, projekt powinien przyczyniać się do rozwoju lokalnego poprzez poprawę dostępności poszczególnych obszarów i zwiększenie mobilności społeczeństwa. Istotne znaczenie ma również wpływ projektu na środowisko naturalne (redukcja emisji dwutlenku węgla i innych szkodliwych substancji) oraz na zatłoczenie na drogach (zachęcenie społeczeństwa do korzystania z transportu publicznego zamiast z transportu indywidualnego).

W odniesieniu do warunku konieczności (niezbędności) pomocy i wypełnienia tzw. „efektu zachęty” znaczenie mają dwa czynniki – to czy wybrano najkorzystniejsze z punktu widzenia ekonomiczno-społecznego rozwiązanie (to znaczy, czy możliwe byłoby osiągnięcie tego samego efektu taniej – np. w analizowanym przypadku brytyjskim, zamiast wybudowania kolei linowej, wybudowanie tunelu pod rzeką lub mostu nad nią) oraz to, czy ze względów ekonomicznych, dany projekt mógłby zostać zrealizowany bez udziału wsparcia publicznego (tj. czy realizacją projektu byłby zainteresowany podmiot działający na normalnych warunkach rynkowych bez uzyskania wsparcia publicznego – znaczenie ma w tym przypadku to czy i w jakim okresie projekt zapewnia zwrot z inwestycji).

Pomoc może być uznana za proporcjonalną wyłącznie wówczas, gdy jej kwota jest ograniczona do wysokości absolutnie koniecznej do zrealizowania projektu. Oznacza to, że pomoc w żadnym wypadku nie może przekraczać kwoty niezbędnej do wybudowania danej infrastruktury. W zakresie działalności operacyjnej wsparcie może być uznane za proporcjonalne, jeśli jest ograniczone do pokrycia strat generowanych w związku ze świadczeniem usług transportowych.

W zakresie przedostatniego warunku należy wskazać, że z dyskryminacją mamy do czynienia wówczas, gdy podobne (jednakowe) sytuacje są traktowane niejednakowo lub przeciwnie – niepodobne (różne) sytuacje są traktowane w taki sam lub podobny sposób, chyba że istnieje obiektywne uzasadnienie dla odmiennego traktowania [19]. Warunek ten jest spełniony, jeśli kolei linowa jest dostępna dla wszystkich pasażerów na równych i niedyskryminacyjnych zasadach, w tym dla pasażerów o szczególnych potrzebach, np. dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Ostatni warunek jest spełniony wówczas, gdy przyznana pomoc jest ograniczo-

na do tego, co jest konieczne do pokrycia kosztów budowy i eksploatacji kolei linowej. Znaczenie ma również sytuacja na lokalnym rynku transportowym (w szczególności ilość działających na nim podmiotów i występująca pomiędzy nimi konkurencja), a także to, czy beneficjent wsparcia prowadzi (może prowadzić) działalność na innych rynkach transportowych. Wsparcie udzielone operatorowi aktywnemu na kilku rynkach, może bowiem pozwolić umocnić mu pozycję na innym rynku, niż ten którego dotyczyło przyznane wsparcie.

## Możliwość finansowania kolei linowych w ramach pomocy na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną

Aby pomoc publiczna na infrastrukturę sportową mogła zostać uznana za dozwoloną nie może ona być wykorzystywana wyłącznie przez jednego użytkownika uprawiającego sport zawodowo. W przypadku kolei linowych wykorzystywanych zazwyczaj wyłącznie lub prawie wyłącznie do amatorskiego uprawiania sportu spełnienie tego warunku nie wydaje się być problematyczne. W odniesieniu do możliwości finansowania wielofunkcyjnej infrastruktury rekreacyjnej, należy zauważyć, że zgodnie z rozporządzeniem nr 651/2014, na infrastrukturę taką składać się może zaplecze rekreacyjne o wielofunkcyjnym charakterze oferujące w szczególności usługi kulturalne i rekreacyjne, z wyłączeniem parków rozrywki i obiektów hotelowych. Zarówno infrastruktura sportowa, jak i rekreacyjna musi być udostępniania szeregowi użytkowników na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach. Wybór operatorów takiej infrastruktury powinien następować na otwartych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasadach, zgodnie z przepisami dotyczącymi udzielania zamówień publicznych i powierzania koncesji. Pomoc może być udzielana jako inwestycyjna lub operacyjna. Wielkość wsparcia i koszty kwalifikowane należy określić zgodnie z zasadami wskazanymi w rozporządzeniu nr 651/2014. W przypadku spełnienia powyższych warunków pomoc dla kolei linowych będzie zgodna z rynkiem wewnętrznym UE i zwolniona z obowiązku notyfikacji Komisji Europejskiej.

## Podsumowanie

W niektórych sytuacjach budowa i eksploatacja kolei linowych bez udzielenia wsparcia publicznego nie będzie możliwa. Jednocześnie funkcjonowanie tych kolei nierzadko leży w interesie publicznym ze względów środowiskowych bądź społecznych. Finansowanie budowy i eksploatacji

kolei linowych ze środków publicznych zazwyczaj będzie stanowić pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, której udzielanie w UE jest, co do zasady, zakazane. Nawet wówczas możliwe jest jednak udzielenie wsparcia publicznego, z tym zastrzeżeniem, że konieczne jest spełnienie warunków pozwalających objąć to wsparcie jednym z traktatowych wyjątków spod zakazu udzielania pomocy publicznej. W przypadku kolei służących przede wszystkim zaspokajaniu potrzeb transportowych społeczeństwa właściwą podstawą do oceny zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym UE jest art. 93 TFUE, wprowadzający dwie całkowicie od siebie odmienne kategorie pomocy – pomoc w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, której szczegółowe zasady udzielania zostały określone w rozporządzeniu nr 1370/2007, oraz pomoc służącą potrzebom koordynacji transportu. Wbrew twierdzeniom Komisji Europejskiej, zawartym w analizowanej w niniejszym artykule decyzji dotyczącej kolei linowej w Londynie, oba rodzaje pomocy mogą być wykorzystywane do finansowania, zarówno budowy, jak i eksploatacji kolei linowych. W przypadku kolei linowych o sportowo-rekreacyjnym charakterze możliwe jest udzielenie pomocy na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną na zasadach przewidzianych przez rozporządzenie nr 651/2014. Zaletą tego rodzaju pomocy oraz pomocy w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (udzielanej na warunkach określonych w rozporządzeniu nr 1370/2007) jest to, że pomoc taka, w odróżnieniu od pomocy na koordynację transportu, nie podlega obowiązkowi notyfikacji Komisji Europejskiej, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE. Pozwala to uniknąć długotrwałego postępowania mającego na celu uzyskanie zgody Komisji na przyznanie wsparcia. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] Baran M. Koleje linowe i wyciągi narciarskie w Polsce. Historia i dzień dzisiejszy. Księży Młyn, 2010.
- [2] <http://www.polinka.pl/o-polince/>, 3 listopada 2014 r.
- [3] <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/17181/Wroclaw-zostawil-Polinke-bez-dotacji.html>, 3 listopada 2014 r.
- [4] Orzeczenie TSUE z 12 września 2000 r. w sprawach połączonych C-180-184/98 Pavel Pavlov i in. przeciwko Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, Zb. Orz. 2000, s. I-06451, pkt 75.
- [5] Orzeczenie TSWE z 16 czerwca 1987 r. w sprawie C 118/85 Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice

Włoskiej, Zb. Orz. 1987 r., s. 02599, pkt 7; orzeczenie TSUE z 18 czerwca 1998 r. w sprawie C 35/96 Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Włoskiej, Zb. Orz. 1998 r. s. I-03851, pkt 36; orzeczenie TSUE z 12 września 2000 r. w sprawach połączonych C-180-184/98 Pavel Pavlov i in. przeciwko Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, Zb. Orz. 2000, s. I-06451, pkt 75; orzeczenie TSUE z 24 października 2002 r. w sprawie Aéroports de Paris przeciwko Komisji, Zb. Orz. 2002 s. I-09297, pkt 75, orzeczenie TSUE z 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-222/04 Ministero dell'Economia e delle Finanze przeciwko Cassa di Risparmio di Firenze SpA, Fondazione Cassa di Risparmio di San Miniato i Cassa di Risparmio di San Miniato SpA, Zb. Orz. 2006, s. I-00289, pkt 108; orzeczenie TSUE z 11 lipca 2006 r. w sprawie C-205/03 P Federación Española de Empresas de Tecnología Sanitaria (FENIN) przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, Zb. Orz. 2006, s. I-06295, pkt 25; orzeczenie TSUE z 1 lipca 2008 r. w sprawie C 49/07 Motosyklistiki Omospondia Ellados NPID (MOTOE) przeciwko Elliniko Dimosio, Zb. Orz. 2008 s. I-4863, pkt 21-22; orzeczenie TSUE z 26 marca 2009 r. w sprawie C 113/07 SELEX Sistemi Integrati SpA przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich i Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), Zb. Orz. 2009 s. I 2207, pkt 69.

- [6] Orzeczenie Sądu UE z 24 marca 2011 r. w sprawach połączonych T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji i T-443/08 Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji, Zb. Orz. 2011, s. II-01311; orzeczenie TSUE z 19 grudnia 2012 r. w sprawie C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig-Halle GmbH przeciwko Komisji Europejskiej, dotychczas niepublikowane w Zbiorze Orzeczeń.
- [7] Decyzja Komisji Europejskiej z 28 stycznia 2009 r. w sprawie pomocy państwa nr N 469/2008 – Republika czeska - Interoperability in rail transport (signaling system, telematics in freight transport, implementing measures with regard to rolling stocks), pkt 31.
- [8] Decyzja Komisji Europejskiej z 24 marca 2010 r. w sprawie pomocy państwa nr N 635/2009 - Polska - Pomoc w sektorze leśnym - Rekultywacja na cele przyrodnicze terenów zdegradowanych, popoligonowych i powojсковych, pkt 34-36 oraz decyzja Komisji Europejskiej z 5 października 2011 r. w

sprawie pomocy państwa nr SA.31953 (2011/N) - Polska - Budowa terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, pkt 38.

- [9] Orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Zb. Orz. 2003, s. I-07747.
- [10] Komunikat Komisji skierowany do państw członkowskich oraz innych zainteresowanych stron dotyczącego pomocy państwa N 376/01 – program pomocy dla kolei linowych, Dz. Urz. UE 2002 C 172/2. Stosując ten komunikat należy zachować dużą ostrożność, gdyż jest on już stosunkowo stary i nie uwzględnia najnowszych ustaleń poczynionych przez sądy unijne w odniesieniu do zagadnienia publicznego finansowania infrastruktury transportowej.
- [11] Decyzja Komisji Europejskiej z 22 czerwca 2006 r. w sprawie pomocy państwa N 258/06 Tramwaje Śląskie

S.A. - pomoc w celu ratowania przedsiębiorstwa, pkt. 25.

- [12] projekt zawiadomienia Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- [13] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu, Dz. Urz. UE 2014 L 187/1. Być może, w niektórych przypadkach, pomoc dla kolei linowych mogłaby zostać udzielona również jako pomoc inwestycyjna na infrastrukturę lokalną, o której mowa w art. 56 tego rozporządzenia, jednakże wobec braku praktyki dotyczącej stosowania tego przepisu i jego niejasnego brzmienia trudno jest w chwili obecnej jednoznacznie przesądzić tę kwestię.
- [14] COM 2002/107 final.
- [15] Interpretacje niepublikowane.
- [16] Na temat definicji usługi publicznej szerzej zob. Jarecki S. Usługa publiczna w transporcie – problemy definicyjne. Kontrola Państwowa, 2012, nr 5, s. 80-91.

[17] Komunikat Komisji wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, Dz. Urz. UE 2008 C 184/13.

- [18] Decyzja Komisji Europejskiej z 9 listopada 2011 r. w sprawie pomocy państwa nr SA. 32632 - Belgia - ETGE - Intermodale Container Terminal Genk, pkt 52 oraz decyzja Komisji Europejskiej z 15 czerwca 2011 r. w sprawie pomocy państwa nr SA. 32224 - Holandia - Contribution for Port of Rotterdam in order to develop the project Alblaserdam Container Transferium (container transfer facility), pkt 29.
- [19] Wróbel A. Artykuł 12. W: Miąskik D. (red.) oraz Półtorak N. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską. Komentarz. LEX a Wolters Kluwer business, 2008, 353; Szydło M. Regulacja sektorów infrastrukturalnych jako rodzaj funkcji państwa wobec gospodarki. Prawo i Praktyka Gospodarcza, 2005, 263; Czaplinski W. I filar Unii Europejskiej – Integracja gospodarcza. W: Barcz J. (red.) Prawo Unii Europejskiej. Prawo i Praktyka Gospodarcza, 2004, s. 98.

REKLAMA

## INERCYJNY TOROMIERZ DO ODBIORU PRAC INWESTYCYJNYCH - iTEC



[www.graw.com](http://www.graw.com)