

Nowe zasady pomocy publicznej dla transportu intermodalnego – Transportowe Rozporządzenie o Wyłączeniach Grupowych

New rules for state aid for intermodal transport – Transport Block Exemption Regulation



Stefan Akira Jarecki

dr hab., prof. Uczelni,
Politechnika Warszawska, Wydział
Administracji i Nauk Społecznych

stefan.jarecki@pw.edu.pl
ORCID: 0000-0002-5738-3036

Streszczenie: Ze względu na wysoką kapitałochłonność inwestycji oraz ograniczoną skłonność inwestorów prywatnych do podejmowania ryzyka, finansowanie publiczne odgrywa kluczową rolę w rozwoju sektora transportu intermodalnego. Jednocześnie wsparcie to podlega unijnym zasadom udzielania pomocy publicznej. W artykule poddano analizie nowe ramy prawne udzielania pomocy publicznej dla sektora transportu intermodalnego, wynikające w szczególności z przyjęcia przez Komisję Europejską w marcu 2026 r. rozporządzenia uznającego niektóre kategorie pomocy w sektorach transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 93, 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TBER). Szczegółowo zbadano zasady udzielania pomocy na podstawie TBER, w tym warunki kwalifikowalności, limity wsparcia oraz obowiązki beneficjentów. TBER może znacząco przyspieszyć oraz uprościć udzielanie wsparcia dla sektora transportu intermodalnego. Jednocześnie jednak ograniczy elastyczność państw członkowskich w projektowaniu instrumentów wsparcia.

Słowa kluczowe: Pomoc publiczna; Transport intermodalny; Terminale intermodalne; TBER; Transportowe Rozporządzenie w sprawie Wyłączeń Grupowych

Abstract: Due to the high capital intensity of investments and the limited willingness of private investors to assume risk, public funding plays a key role in the development of the intermodal transport sector. At the same time, such support is subject to EU State aid rules. This article analyses the new legal framework for granting State aid to the intermodal transport sector, resulting in particular from the adoption by the European Commission in March 2026 of a regulation declaring certain categories of aid in the rail, inland waterway and multimodal transport sectors compatible with the internal market pursuant to Articles 93, 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TBER). The paper examines in detail the rules governing aid grants under TBER, including eligibility conditions, aid ceilings, and beneficiary obligations. TBER may significantly accelerate and simplify the provision of support to the intermodal transport sector. At the same time, it will reduce Member States' flexibility in designing support instruments.

Keywords: State aid; Intermodal transport; Intermodal terminals; TBER; Transport Block Exemption Regulation

Wstęp

Rozwój transportu intermodalnego stanowi jeden z kluczowych elementów polityki transportowej Unii Europejskiej, ukierunkowanej na zwiększenie konkurencyjności Europy oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Szczególne znaczenie w tym kontekście mają inwestycje w rozwój transportu intermodalnego. Pomimo rosnącej roli tego segmentu, jego rozwój napotyka istotne bariery ekonomiczne, związane przede wszystkim z wysoką kapitałochłonnością i długim okresem zwrotu inwestycji.

W konsekwencji wsparcie publiczne odgrywa fundamentalną rolę w stymu-

lowaniu inwestycji w sektorze intermodalnym. Jednocześnie udzielanie takiego wsparcia podlega rygorystycznym regulacjom prawa Unii Europejskiej w zakresie pomocy publicznej, których celem jest ochrona konkurencji na rynku wewnętrznym UE. W ostatnim czasie regulacje te uległy istotnym zmianom, w szczególności w związku z przyjęciem nowych wytycznych dotyczących transportu lądowego oraz rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych w transporcie (TBER). Celem niniejszego artykułu jest analiza nowych ram prawnych udzielania pomocy publicznej dla sektora transportu intermodalnego opartych o TBER.

Kluczowe znaczenie wsparcia publicznego dla rozwoju obiektów transportu intermodalnego

Jak wskazuje Komisja Europejska, inwestycje w obiekty transportu intermodalnego oraz w bocznice prywatne w całej UE mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia jakości sieci połączeń, zrównoważonego funkcjonowania gospodarki oraz spójności między państwami członkowskimi. Takie inwestycje wspierają priorytety kompleksowej strategii Komisji Europejskiej na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności z 2020 r. [5], w której priorytetowo traktuje się rozwój obiektów transportu multimodalnego [9]. Jak wskazano w treści pro-

gramu *Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027* [11], pomimo rosnącej roli przewozów intermodalnych, Polska wciąż nie wykorzystuje swojego potencjału wynikającego z położenia geograficznego. Wyzwaniem jest większa integracja międzygałęziowa w intermodalnych przewozach towarowych oraz ograniczenie wpływu transportu na środowisko. Jednocześnie podkreślono, że sektor intermodalny jest kapitałochłonny i nie gwarantuje szybkiego zwrotu z kapitału. W związku z tym inwestorzy prywatni nie są skłonni do podejmowania ryzyka inwestycji w tym sektorze. W tym kontekście kluczową rolę w rozwoju obiektów transportu intermodalnego w Polsce odgrywa wsparcie publiczne udzielane przede wszystkim ze środków funduszy UE – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (POIiŚ 2007-2013), Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ 2014-2020), program Fundusze na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027 (FEnIKS 2021-2027), czy Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO). W tabeli 1 i na wykresie 1 przedstawiono wielkość wsparcia udzielanego dotychczas na rzecz transportu intermodalnego

go w ramach powyższych instrumentów.

Kluczowym wyzwaniem związanym z udzielaniem wsparcia na rzecz transportu intermodalnego jest to, że dofinansowanie tego typu podlega unijnym przepisom o pomocy publicznej. Może ono zatem być udzielane wyłącznie na zasadach i warunkach przewidzianych przez te regulacje. Co jest bardzo istotne i jest przedmiotem analizy w ramach tego artykułu regulacje te uległy w ostatnim czasie zasadniczym przeobrażeniom.

Wsparcie na rzecz obiektów transportu intermodalnego a pomoc publiczna

Prawo UE co do zasady wprowadza zakaz udzielania pomocy publicznej. Jego podstawowym celem jest ochrona jednolitego rynku wewnętrznego oraz funkcjonującej na nim konkurencji przed zakłóceniami wynikającymi ze wsparcia udzielanego przez państwa członkowskie krajowym przedsiębiorstwom. Zakaz ten nie ma jednak charakteru absolutnego – przewidziano bowiem szereg wyjątków. Znajdują one zastosowanie przede wszystkim w sytuacjach, w których korzyści płynące z udzielenia wsparcia przeważają nad potencjalnymi negatywnymi skutkami dla rynku wewnętrznego i konkurencji, przy czym chodzi tu o wartości uznawane na poziomie całej UE [3].

Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE [12], z zastrzeżeniem innych postanowień Traktatów, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub z zasobów państwowych, w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem

konkurencji poprzez uprzywilejowanie niektórych przedsiębiorstw lub produkcji określonych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na konkurencję oraz handel między państwami członkowskimi. Przepis ten ustanawia zakaz udzielania wsparcia spełniającego łącznie określone w nim przesłanki. Na jego podstawie dane wsparcie stanowi pomoc publiczną, jeżeli jednocześnie spełnione są następujące warunki:

- jest przyznawane przez państwo lub ze środków państwowych,
- jest kierowane do przedsiębiorstwa,
- przynosi korzyść ekonomiczną,
- ma charakter selektywny, tj. uprzywilejowuje określone przedsiębiorstwa lub produkcję określonych towarów,
- zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji oraz
- wpływa na handel między państwami członkowskimi UE.

Wsparcie publiczne na rzecz obiektów transportu intermodalnego co do zasady będzie stanowiło pomoc publiczną. Zazwyczaj jest ono bowiem finansowane ze środków pozostających w dyspozycji państw członkowskich, obejmujących zarówno krajowe środki budżetowe, jak i fundusze UE, których rozdysponowanie leży w gestii władz publicznych – centralnych lub samorządowych. W takich przypadkach decyzje o przyznaniu wsparcia można przypisać konkretnemu państwu członkowskiemu.

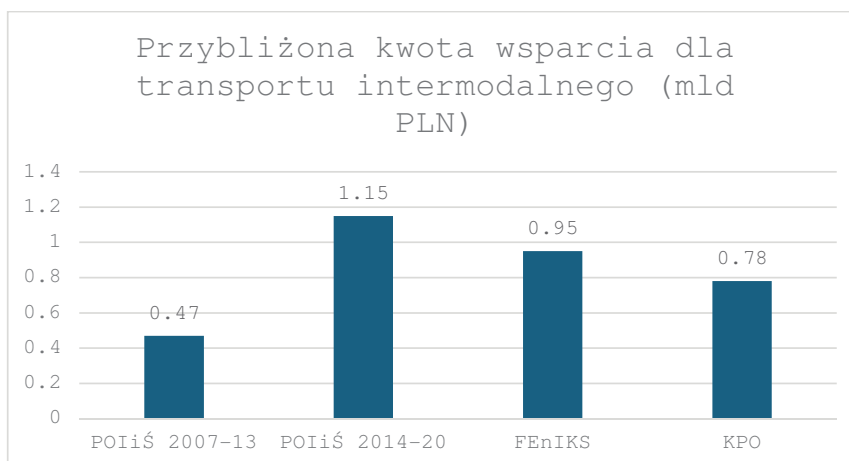
Pojęcie przedsiębiorstwa w prawie UE jest interpretowane bardzo szeroko i niezależnie od definicji przyjmowanych w prawie krajowym. Z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE wynika, że obejmuje ono wszelkie podmioty prowadzące działalność gospodarczą, niezależnie od ich formy prawnej czy sposobu finansowania [1]. Równie szeroko rozumiane jest pojęcie działalności gospodarczej, definiowane jako każda działalność polegająca na oferowaniu towarów lub usług na określonym rynku [13]. Obejmuje ono działalność produkcyjną, handlową i usługową, bez względu na to, czy ma ona charakter zarobkowy [1].

W konsekwencji także podmioty tworzące i eksploatujące obiekty transportu

Tab. 1. Przybliżona kwota wsparcia dla transportu intermodalnego w ramach poszczególnych programów

Program	Okres	Przybliżona kwota
POIiŚ 2007-13	2007–2015	470 mln PLN
POIiŚ 2014-20	2014–2023	1,15 mld PLN
FEnIKS	2021–2027	1,0 mld PLN
KPO	2021–2026	781 mln PLN

Źródło: opracowanie własne



1. Przybliżona kwota wsparcia dla transportu intermodalnego w ramach poszczególnych programów (mld PLN) (źródło: opracowanie własne)

intermodalnego, które oferują usługi przeładunkowe i logistyczne za wynagrodzeniem, należy uznać za przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej – niezależnie od ich statusu w prawie krajowym.

Wsparcie dotyczące takich obiektów będzie co do zasady stanowić korzyść dla beneficjentów, gdyż w większości przypadków prowadzi do przysporzenia ekonomicznego, którego nie uzyskaliby oni w normalnych warunkach rynkowych. Tego rodzaju wsparcie z reguły nie jest dostępne na rynku. Jednocześnie spełniona będzie przesłanka selektywności, ponieważ korzyść przyznawana jest zwykle tylko określonym podmiotom – np. wyłoniłom w szczególnej procedurze lub spełniającym określone kryteria – podczas gdy inne przedsiębiorstwa znajdujące się w porównywalnej sytuacji nie mają do niej dostępu. Sелеktywność może przejawiać się również w faworyzowaniu określonych gałęzi transportu względem innych.

Wreszcie wsparcie na rzecz obiektów transportu intermodalnego co do zasady zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji na rynku wewnętrznym UE oraz wpływa na handel między państwami członkowskimi, ponieważ dotyczy sektora transportu towarowego, który został zliberalizowany i podlega konkurencji w skali całej Unii [7, 8].

Wyłączenie pomocy dla transportu intermodalnego spod zakazu udzielania pomocy publicznej

To, że wsparcie dla obiektów transportu intermodalnego będzie stanowić pomoc publiczną nie znaczy i od dawna nie znaczyło, iż nie może ono być udzielane. Od zakazu udzielania pomocy publicznej istnieje bowiem cały szereg wyjątków. Jednym z nich jest możliwość udzielania pomocy na rzecz koordynacji transportu, przewidziana w art. 93 TFUE.

Istnieją zasadniczo dwa tryby zapewnienia zgodności pomocy publicznej z zasadami rynku wewnętrznego UE. Pierwszym, dotychczas stosowanym w zakresie wsparcia na rzecz transportu intermodalnego, jest możliwość zgłoszenia pomocy publicznej Komisji Europejskiej i uzyskania jej akceptacji dla udzielenia wsparcia w formie decyzji. Procedura ta jest skomplikowana i cza-

sochłonna. Drugą możliwością jest skorzystanie z tzw. wyłączeń grupowych (blokowych). Tryb ten co do zasady jest szybszy i prostszy, rodzi jednak określone ryzyka po stronie państw członkowskich, a poza tym dotychczas nie znajdował zastosowania do transportu intermodalnego.

Wyłączeniami grupowymi (blokowymi) są rozporządzenia, do których wydawania uprawniona jest Komisja Europejska. Na ich podstawie określone kategorie pomocy publicznej – spełniające właściwe wymogi merytoryczne i proceduralne – uznaje się z góry za zgodne z rynkiem wewnętrznym UE oraz wyłączone z obowiązku notyfikacji (zgłoszenia) Komisji Europejskiej, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE [2, 10]. W takim przypadku organy państw członkowskich samodzielnie oceniają, czy dana pomoc publiczna spełnia warunki dopuszczalności. Kontrola Komisji Europejskiej ma natomiast charakter następczy [4].

16 marca 2026 r. Komisja Europejska przyjęła dwa akty prawne o fundamentalnym znaczeniu dla transportu kolejowego:

- Wytyczne w sprawie pomocy państwa w transporcie lądowym i multimodalnym (LMTG – *Land and Multimodal Transport Guidelines*) oraz
- Rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w transporcie (TBER – *Transport Block Exemption Regulation*).

Nowe przepisy wejdą w życie 30 marca 2026 r., przy czym TBER będzie obowiązywać do 31 grudnia 2034 r.

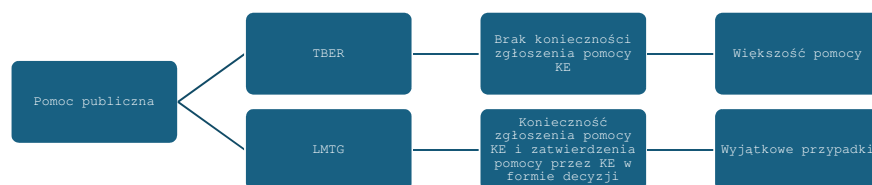
Oba dokumenty określają zasady udzielania pomocy publicznej m.in. w sektorze transportu kolejowego i intermodalnego, zastępując dotychczasowe Wytyczne z 2008 r. o pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych.

LMTG odnoszą się do pomocy wymagającej notyfikacji i zatwierdzenia przez Komisję Europejską. Z kolei TBER ma

charakter wyłączeń blokowych, co oznacza możliwość udzielania określonej pomocy bez konieczności jej zgłoszenia Komisji – pod warunkiem spełnienia wskazanych kryteriów. W praktyce jest to swoista „automatyczna zgoda” na wybrane formy wsparcia. Relacje między oboma dokumentami przedstawiono na schemacie 2.

Warto podkreślić, że wyłączenia blokowe są dziś podstawowym mechanizmem udzielania pomocy publicznej w UE – obejmują ok. 90% środków wsparcia. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w *State aid Scoreboard 2025* [6], w 2024 r. państwa członkowskie zgłosiły udzielanie pomocy w ramach 6 509 środków GBER (*General Block Exemption Regulation* – ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych), co stanowiło 69% wszystkich aktywnych środków, w porównaniu z 41% w 2014 r. Dodatkowo w 2024 r. aktywnych było 1 618 środków ABER (*Agricultural Block Exemption Regulation* – rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych w sektorze rolnym) oraz 80 środków FIBER (*Fisheries Block Exemption Regulation* – rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych w sektorze rybołówstwa i akwakultury). Łącznie środki w ramach GBER, ABER i FIBER stanowiły 87% wszystkich aktywnych środków w 2024 r. Jeśli chodzi o nowe środki objęte wyłączeniami blokowymi wdrożone w 2024 r., państwa członkowskie po raz pierwszy zgłosiły wydatki dla 3 187 nowych środków GBER, 856 środków ABER oraz 58 środków FIBER, co łącznie odpowiada 93% nowych środków pomocy państwa. Po wyłączeniu środków kryzysowych związanych z pandemią COVID-19 oraz rosyjską inwazją na Ukrainę, w 2024 r. nowe środki objęte wyłączeniami blokowymi stanowiły 95% wszystkich nowych środków nie kryzysowych. Szczegółowe dane przedstawiono w tabeli 2.

Można zatem zakładać, że w przyszłości pomoc dla transportu kolejowego i intermodalnego będzie w przeważają-



2. Relacja pomiędzy TBER i LMTG (źródło: opracowanie własne)

cej mierze opierać się właśnie na TBER. Oznacza to zasadniczą zmianę w zakresie udzielania pomocy na rzecz transportu intermodalnego. Pomoc ta nie będzie już wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej i uzyskiwania jej zgody na udzielenie dofinansowania w formie decyzji. Z jednej strony, niewątpliwie uproszczy to i przyspieszy udzielanie wsparcia dla sektora transportu intermodalnego. Z drugiej strony, oznacza to, że co do zasady pomoc dla transportu intermodalnego będzie udzielana w całej Europie na takich samych warunkach określonych w TBER. Jeszcze bardziej zmniejszy się zatem swoboda państw członkowskich kształtowaniu warunków wsparcia dotyczącego transportu intermodalnego.

Zasady pomocy dla transportu intermodalnego określone w TBER

Pomoc dla transportu intermodalnego będzie mogła być udzielana w szczególności w oparciu o art. 12 TBER dotyczący m.in. pomocy na budowę, modernizację i odnowienie obiektów kolejowej infrastruktury usługowej na potrzeby transportu jedno- i multimodalnego. Wsparcie to może obejmować zarówno tworzenie nowych obiektów, jak i ich modernizację czy odnowienie, w tym wymianę istniejących elementów infrastruktury. TBER ma zastosowanie wyłącznie do pomocy, która nie przekracza następujących progów wyrażonych jako maksymalne kwoty pomocy:

- w przypadku indywidualnej pomocy inwestycyjnej przyznanej w ramach programu na budowę, modernizację i odnowienie obiektów terminalowych – do 30 mln EUR na

projekt;

- w przypadku pomocy inwestycyjnej *ad hoc* na budowę, modernizację i odnowienie towarowych terminali kolejowych – do 10 mln EUR na projekt.

Pomoc może być przyznawana właścicielom lub operatorom infrastruktury kolejowej, którzy realizują inwestycje polegające na budowie, modernizacji lub odnowieniu ww. obiektów wyłącznie w ramach programów pomocowych. Wyjątek stanowi pomoc dotycząca towarowych terminali kolejowych, która może być przyznawana również w formie pomocy *ad hoc*, czyli poza programem pomocowym. W takim przypadku konieczne jest jednak wykazanie, że przewidywany popyt na przepustowość – przynajmniej w średnim okresie – przewyższa łączną przepustowość istniejącej oraz planowanej infrastruktury alternatywnej (infrastruktury, która może stanowić realną alternatywę do infrastruktury objętej wsparciem).

Za koszty kwalifikowalne uznaje się koszty inwestycji ponoszone na rzeczowe aktywa trwałe, zarówno stacjonarne, jak i ruchome, a także na wartości niematerialne i prawne bezpośrednio związane z realizacją inwestycji. Obejmują one między innymi zagospodarowanie terenu, budowę i wyposażenie obiektów takich jak magazyny czy terminale, zakup urządzeń operacyjnych wykorzystywanych w funkcjonowaniu infrastruktury (np. wózków kontenerowych), a także systemy informatyczne i cyfrowe służące świadczeniu usług transportowych. Do kosztów kwalifikowalnych zalicza się również wydatki na studia wykonalności, analizy topologiczne, pla-

nowanie oraz instalację. Jednocześnie wyklucza się możliwość finansowania kosztów związanych z działalnością pozatransportową. Działalnością pozatransportową są usługi komercyjne niezwiązane ze zrównoważonym transportem lądowym, w tym usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców, takie jak wynajem biur, sklepów i hoteli

Wysokość pomocy nie może przekraczać określonych progów. Maksymalna kwota wsparcia jest ograniczona do niższej z dwóch wartości: różnicy pomiędzy kosztami kwalifikowalnymi a zdyskontowanym zyskiem operacyjnym (w ekonomicznym cyklu życia inwestycji) oraz wartością końcową inwestycji (wartości końcowej na koniec ekonomicznego cyklu życia inwestycji), lub 50% kosztów kwalifikowalnych. Zdyskontowany zysk operacyjny obejmuje również przychody generowane przez działalność pozatransportową powiązaną z funkcją transportową obiektu (np. wynajem powierzchni handlowych znajdujących się w obiekcie). Zdyskontowany zysk operacyjny i wartość końcową odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante* na podstawie rozsądnych prognoz albo *ex post* przy użyciu mechanizmu wycofania. Kwota pomocy może pozwalać na osiągnięcie rozsądnego zysku. Rozsądny zysk ustala się w odniesieniu do typowego zysku dla danego sektora i typu projektu. W każdym przypadku stopa zwrotu z kapitału, która nie przekracza odnośnej stopy SWAP powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych, jest uznawana za rozsądną. W przypadku projektów o wartości pomocy nieprzekraczającej 5 mln euro stosuje się uproszczoną zasadę, zgodnie z którą maksymalna intensywność wsparcia wynosi 50% kosztów kwalifikowalnych. Dodatkowo możliwe jest zwiększenie intensywności pomocy o maksymalnie 10 punktów procentowych dla inwestycji realizowanych wzdłuż sieci TEN-T (Transeuropejskiej Sieci Transportowej).

Warunkiem udzielenia pomocy jest zapewnienie otwartego, przejrzystego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury dla wszystkich zainteresowanych użytkowników, zgodnie z obowiązującymi regulacjami sektorowymi. Również wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia realizacji, eksploata-

Tab. 2. Liczba aktywnych środków i nowych środków pomocy państwa w 2024 r. w podziale na rodzaj procedury

Rodzaj procedury	Wartości bezwzględne: Aktywne	Wartości bezwzględne: Nowe	Wartości bezwzględne: Nowe (bez kryzysowych)	Udział procentowy: Aktywne	Udział procentowy: Nowe	Udział procentowy: Nowe (bez kryzysowych)
ABER	1618	856	856	17%	19%	20%
FIBER	80	58	58	1%	1%	1%
GBER	6509	3187	3187	69%	72%	74%
Suma wyłączeń blokowych	8207	4101	4101	87%	93%	95%
Pomoc notyfikowana	1246	328	227	13%	7%	5%
Razem	9453	4429	4328	100%	100%	100%

Źródło: State aid Scoreboard 2025

cji lub wynajmu infrastruktury osobom trzecim muszą być przyznawane na zasadach konkurencyjnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych. W sytuacji, gdy właściciel, zarządca oraz potencjalny użytkownik końcowy należą do tej samej grupy kapitałowej, dostęp do eksploatacji infrastruktury powinien być przyznawany w drodze otwartej i konkurencyjnej procedury. Wymóg ten nie dotyczy jednak przypadków modernizacji, w których nakłady inwestycyjne w okresie co najmniej pięciu lat nie przekraczają 10% wartości inwestycji początkowej.

Innym ważnym przepisem pozwalającym na udzielenie wsparcia dla transportu intermodalnego jest art. 15 TBER. Przepis ten pozwala na udzielenie wsparcia na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych. Pomoc może dotyczyć zakupu zarówno nowych, jak i używanych intermodalnych jednostek ładunkowych. Za koszty kwalifikowalne uznaje się różnicę pomiędzy kosztami jednostek transportowych wykorzystywanych wyłącznie w transporcie drogowym a kosztami intermodalnych jednostek ładunkowych, które mogą być wykorzystywane w ramach zrównoważonego transportu multimodalnego. Do kosztów kwalifikowalnych zalicza się również wydatki związane z przygotowaniem przedsięwzięcia, w tym studia wykonalności, a także koszty planowania i instalacji. Wysokość przyznanej pomocy nie może przekraczać 40% kosztów kwalifikowalnych.

Pomoc przyznawana na podstawie poddanych analizie przepisów TBER musi być przejrzysta – w szczególności konieczne jest precyzyjne określenie jej wysokości, zachowanie limitów wskazanych w rozporządzeniu oraz spełnienie tzw. efektu zachęty. Efekt ten uznaje się za spełniony zwłaszcza wtedy, gdy beneficjent złoży do właściwego państwa członkowskiego pisemny wniosek o udzielenie pomocy przed rozpoczęciem realizacji projektu lub podjęciem działań. W niektórych przypadkach wymagane jest także spełnienie dodatkowych, bardziej rygorystycznych warunków. Ponadto niezbędne będzie przestrzeganie zasad kumulacji pomocy, a także określonych obowiązków informacyjnych i publikacyjnych.

Wnioski

Wsparcie publiczne jest kluczowym czynnikiem umożliwiającym rozwój transportu intermodalnego, który ze względu na swoją kapitałochłonność i ryzyko inwestycyjne nie rozwija się w wystarczającym stopniu w warunkach rynkowych. Pomoc na rzecz transportu intermodalnego co do zasady spełnia przesłanki pojęcia pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, co oznacza konieczność zapewnienia jej zgodności z przepisami prawa UE. Dotychczasowy model oparty głównie na zgłaszaniu (notyfikacji) pomocy Komisji Europejskiej był czasochłonny i ograniczał tempo realizacji inwestycji. Wprowadzenie TBER stanowi istotną zmianę systemową, umożliwiającą udzielanie wsparcia bez obowiązku zgłoszenia pomocy Komisji Europejskiej, co znacząco upraszcza i przyspiesza proces inwestycyjny. Jednocześnie nowe regulacje ograniczają swobodę państw członkowskich poprzez ujednolicenie warunków udzielania pomocy na poziomie unijnym oraz w niektórych przypadkach wprowadzają mniej korzystne warunki udzielania wsparcia od dotychczasowych, tak jest np. w odniesieniu do zakupu intermodalnych jednostek ładunkowych. TBER wprowadza szczegółowe wymogi dotyczące m.in. progów pomocy, kosztów kwalifikowalnych, intensywności wsparcia oraz zasad dostępu do infrastruktury, co zwiększa przejrzystość systemu, ale jednocześnie wymaga od organów krajowych wysokiego poziomu kompetencji w zakresie stosowania prawa pomocy publicznej. Można przewidywać, że w przyszłości wsparcie dla transportu intermodalnego będzie w przeważającej mierze realizowane w oparciu o mechanizm wyłączeń blokowych (TBER). ◀

Materiały źródłowe

- [1] Brodecki Z. (red.), Konkurencja, Warszawa 2004;
- [2] Fort A., Nyssens H., State Aid [w:] W. Mederer, N. Pesaresi, M. Van Hoof (red.), European Competition Law, vol. IV, Leuven 2008;
- [3] Jarecki S., Europejski Instrument Odbudowy a pomoc publiczna, Warszawa 2022;

- [4] Jarecki S., Pomoc publiczna jako narzędzie regulacji rynku transportu kolejowego [w:] M. Kraśniewski, M. Namysłowska (red.), Wyzwania dla europejskiego prawa gospodarczego. Uczniowie dla Profesor Marii Królikowskiej-Olczak, Katowice 2025;
- [5] Komisja Europejska, Komunikat do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości, COM(2020) 789 final, 9.12.2020;
- [6] Komisja Europejska, State Aid Scoreboard 2025, dokument z 15 stycznia 2026 r., dostęp: <https://competition-policy.ec.europa.eu> (dostęp: 24.03.2026 r.);
- [7] Komisja Europejska, decyzja z 3.10.2024 r. w sprawie pomocy państwa SA.114260 (2024/N) – Polska – Aid for intermodal transport projects under the European Funds for Infrastructure, Climate, Environment 2021–2027 programme;
- [8] Komisja Europejska, decyzja z 7.04.2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.55679 (2019/N) – Polska – Construction of PKP LHS transshipment terminal at the PKP LHS station in Wola Baranowska;
- [9] Komisja Europejska, Rozporządzenie uznające niektóre kategorie pomocy w sektorach transportu kolejowego, transportu wodnego śródlądowego i transportu multimodalnego za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 93, 107 i 108 TFUE;
- [10] Nykiel-Mateo A., Pomoc państwa a ogólne środki interwencji w europejskim prawie wspólnotowym, Warszawa 2009;
- [11] Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS), wersja 5.1;
- [12] Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, wersja skonsolidowana, Dz.U. UE 2012 C 326/47;
- [13] Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wyrok z 12 września 2000 r. w sprawach połączonych C-180–184/98, Pavel Pavlov, EU:C:2000:428.