

**Akademia WSB**

Dąbrowa Górnicza, Cieszyń, Olkusz, Żywiec, Kraków

**WSB University**

Seminarium Naukowo-Techniczne

**BOCZNICE I TERMINALE  
W KOLEJOWYCH ŁAŃCUCHACH DOSTAW**

Dąbrowa Górnicza, 23-24 marca 2023 r.



**Fundusze Europejskie**

# Polityka transportowa Polski w odniesieniu do celów Zielonego Ładu UE

**dr hab. Stefan Akira Jarecki, prof. WIT**



Fundusze Europejskie  
na Infrastrukturę,  
Klimat, Środowisko



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską

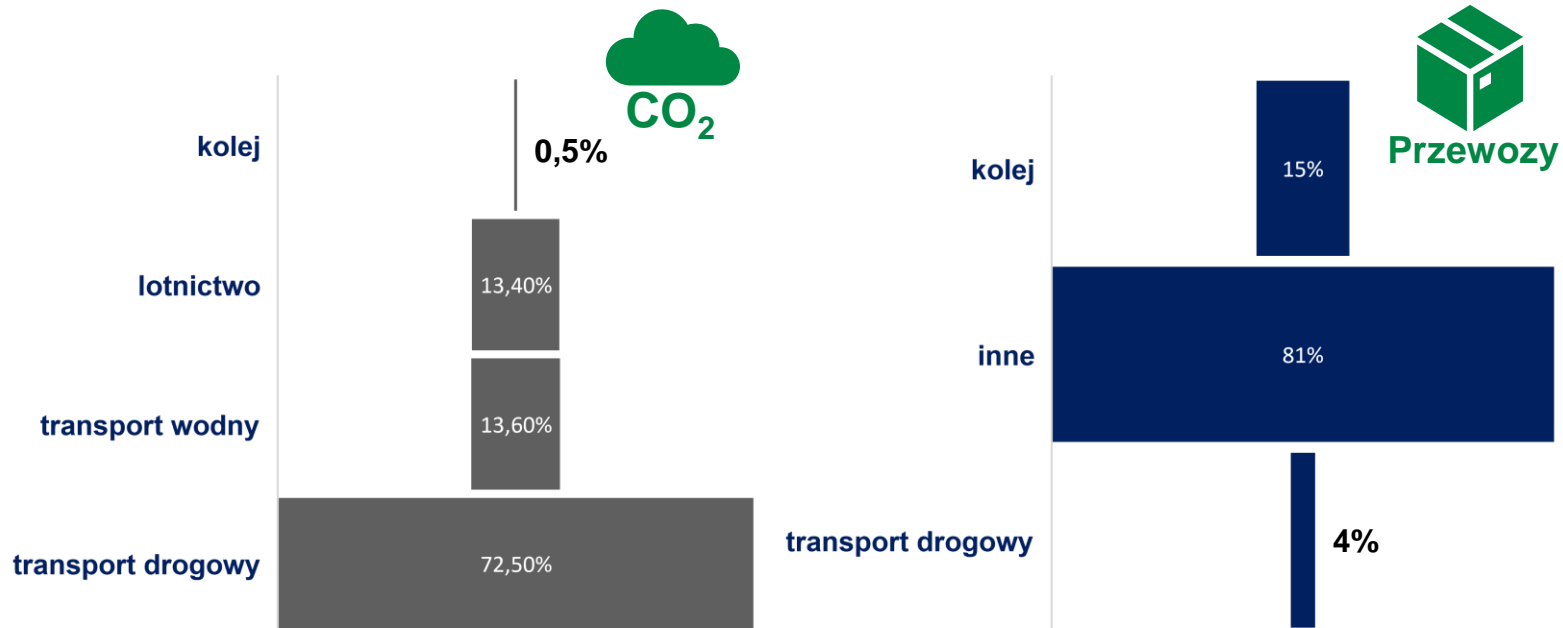


## Co chce osiągnąć UE?



- Europejski Zielony Ład – 90% redukcja emisji szkodliwych gazów do 2050 r. – promowanie niskoemisyjnych środków transportu oraz rozwiązań zmniejszających emisję – kluczowe znaczenie kolei (promowanie konkurencyjności kolei).
- Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – zelektryfikowana i interoperacyjna sieć kolejowa – trzykrotne zwiększenie przewozów KDP i dwukrotne zwiększenie ruchu towarowego do 2050 r.
- Ochrona i rozwój konkurencji na rynku transportu kolejowego, w szczególności osiągnięcie pełnego otwarcia na konkurencję rynku przewozów pasażerskich (promowanie konkurencji w sektorze).

# Emisja CO<sub>2</sub> w przewozach oraz udział środków transportu w przewozach lądowych w Polsce



# Narzędzia realizacji polityki Europejskiego Zielonego Ładu

## Zwiększenie przewozów towarowych i pasażerskich

Budowa konkurencji wewnątrzgałęziowej

Wsparcie/polityka pomocy publicznej oraz instrumenty regulacyjne

Przewozy pasażerskie –  
głównie konkurencja „o rynek”

Przewozy towarowe – głównie konkurencja „na rynek”

Najważniejszy instrument w bliskim terminie – TBER

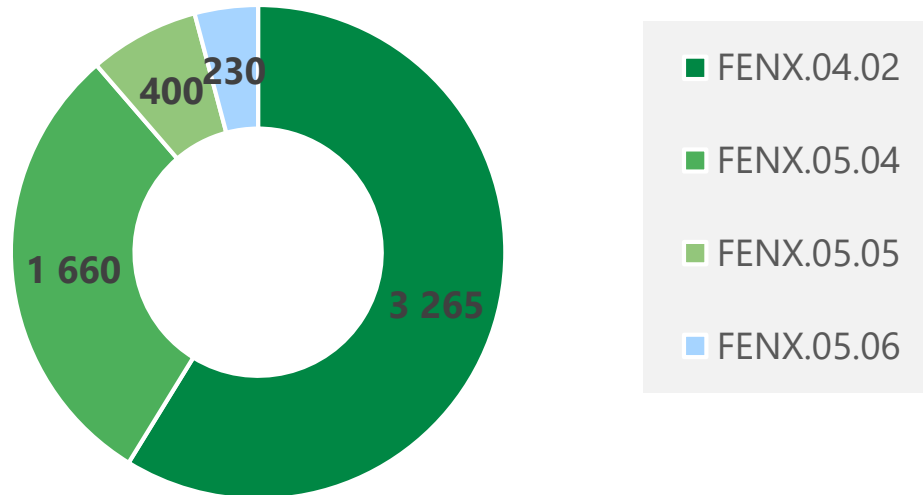


## Wsparcie sektora transportu kolejowego i intermodalnego w Programie FENIKS



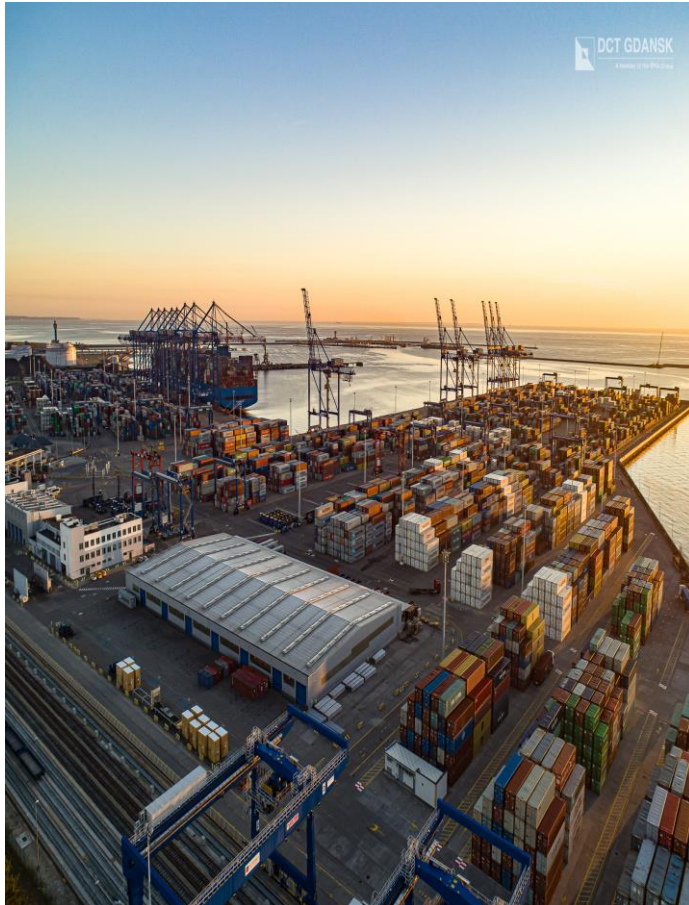
kwota alokacji na transport w ramach IV i V Priorytetu FENIKS **10 910 654 906 EURO**

kwota alokacji na transport kolejowy i intermodalny w ramach IV i V Priorytetu FENIKS **5 554 654 906 EURO**



Podział alokacji w mln EURO

## PROJEKTY w DZIAŁANIU FENX.05.06.Transport intermodalny



*Transport intermodalny wpisuje się w realizację idei zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu transportowego, ukierunkowanego na zastosowanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań transportowych, w tym przewozów kolejowych. Jest to możliwe dzięki wykorzystaniu zalet transportu kolejowego m.in możliwości przewozów dużej masy ładunków na dalekie odległości i niskiej emisyjności.*

### TYP BENEFICJENTÓW

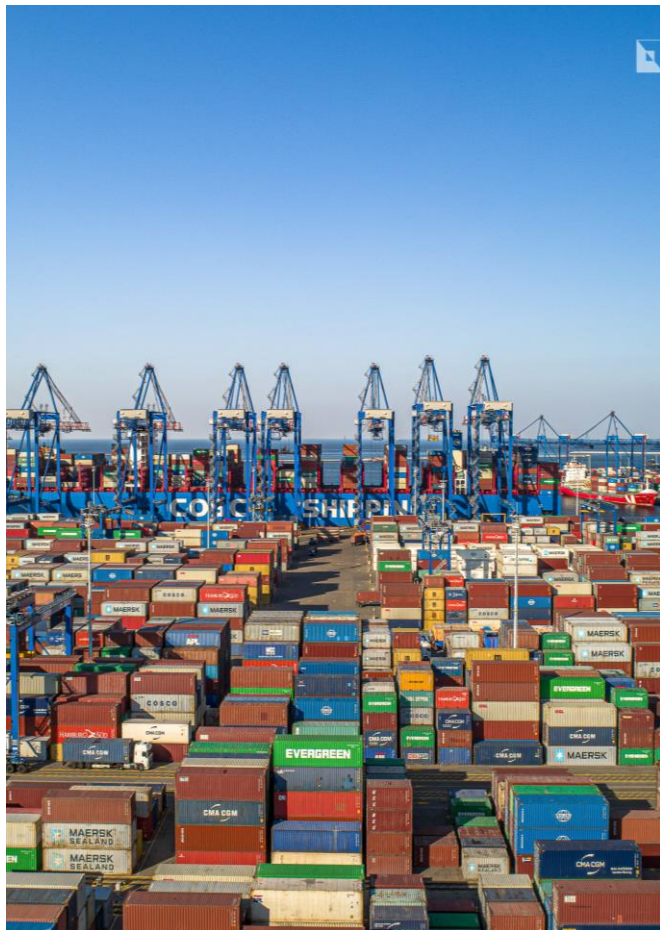
Przedsiębiorstwa działające w zakresie transportu intermodalnego

### SPOSÓB WYBORU PROJEKTÓW

Konkurencyjny



## PROJEKTY w DZIAŁANIU FENX.05.06.Transport intermodalny



### TYPY PROJEKTÓW

budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych, w tym dedykowanej infrastruktury kolejowej (np. bocznice) / drogowej niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową / sieć transportu wodnego wraz z niezbędną do funkcjonowania terminala budową/ przebudową urządzeń obcych

zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych

zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych (urządzeń i oprogramowania) związanych z transportem intermodalnym; systemy informatyczne niezbędne do obsługi terminali

zakup lub modernizacja taboru kolejowego, specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych

### MAX. % POZIOM DOFINANSOWANIA UE

50% (ew.+25%) – w związku z pomocą publiczną

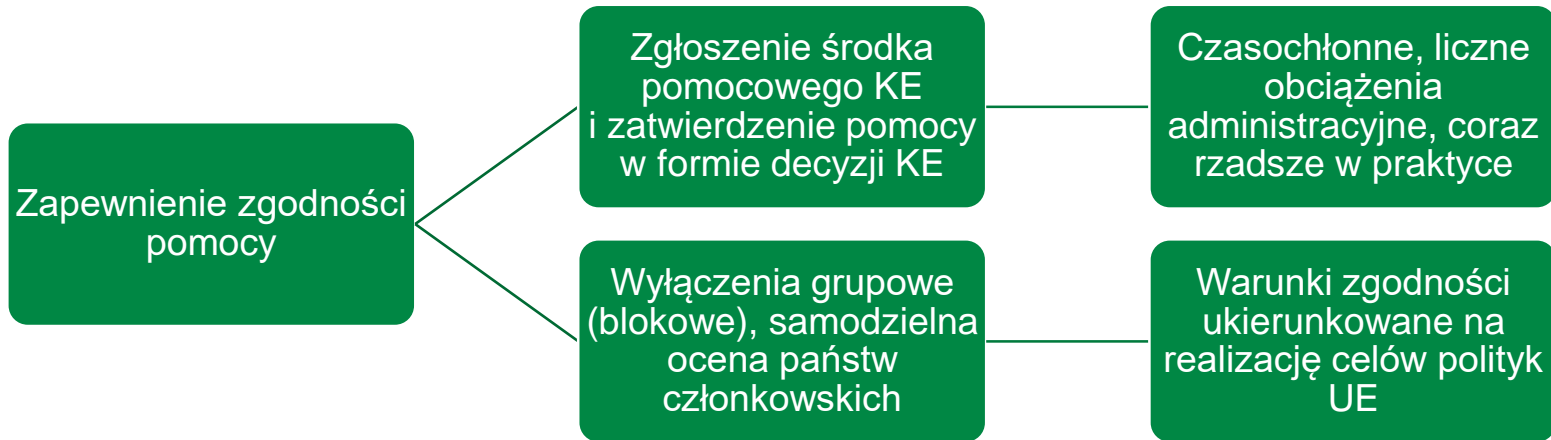
### POMOC PUBLICZNA

Konieczność opracowania rozporządzenia MFiPR w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach FENIKS.

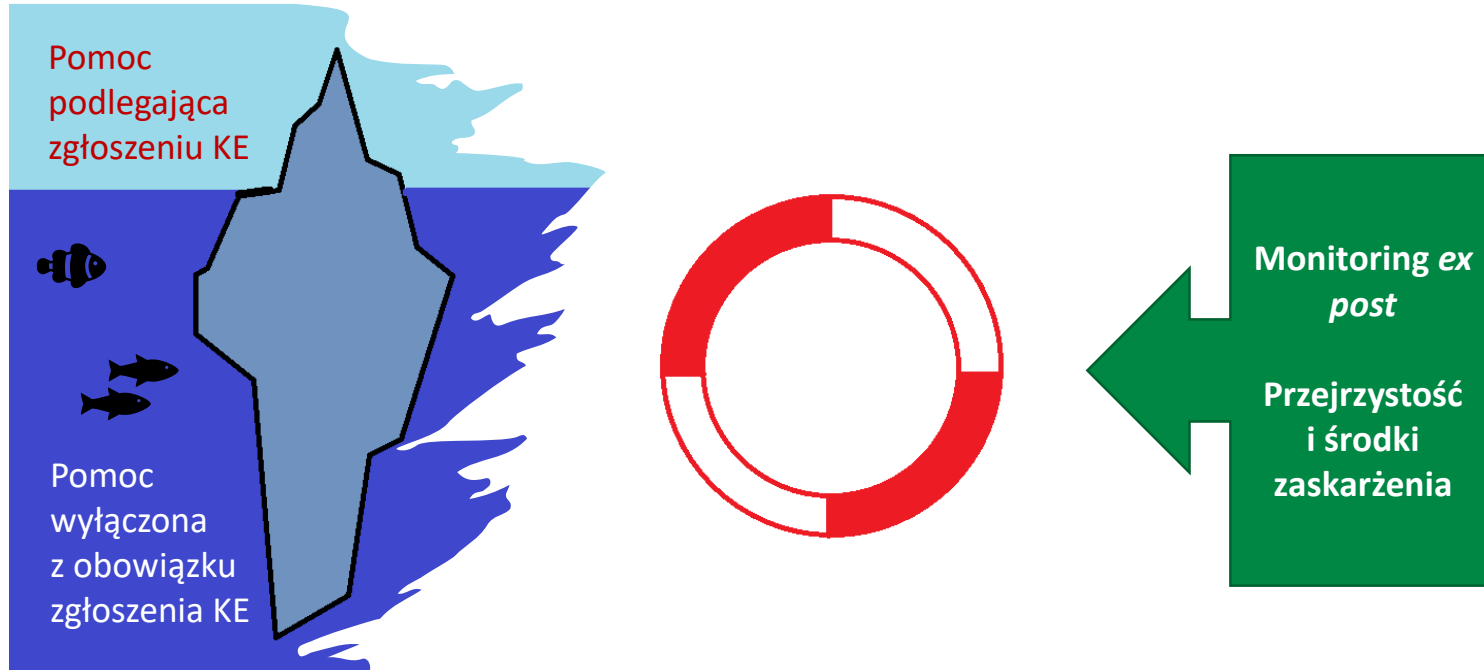
Prekwalifikacja projektów z uwagi na przepisy o pomocy publicznej i konieczność spełnienia tzw. „efektu zachęty”.



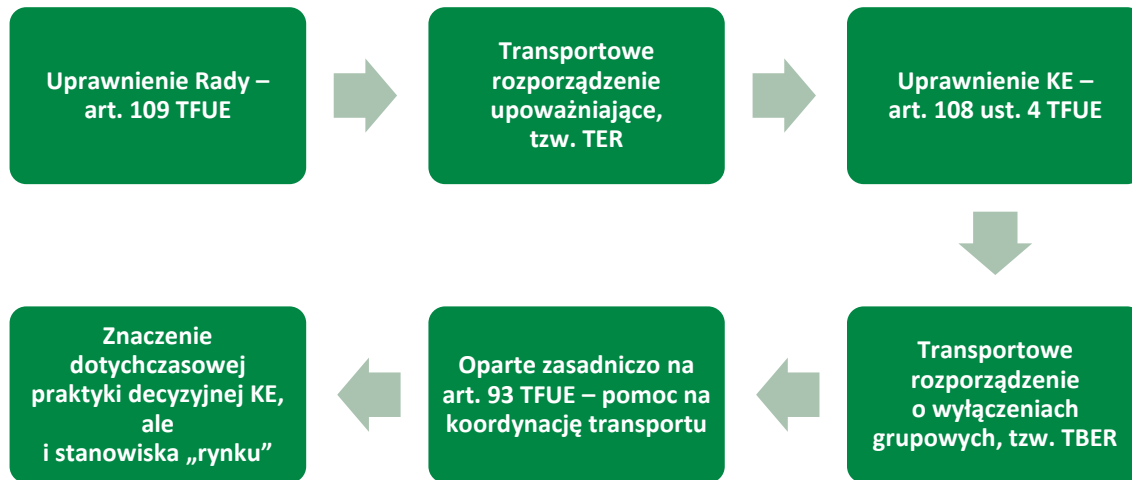
# Pomoc publiczna – polityka UE



# Ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych (grupowych)



# Jakie są plany UE?



## Wnioski dla uczestników rynku oraz polityki krajowej...

- Wyłączenie z obowiązku zgłoszenia pomocy KE ma swoje zalety, ale i wady.
- Odpowiedzialność za zgodność wsparcia z prawem UE jest przenoszona z KE na podmioty krajowe (organy publiczne i beneficjentów).
- Pomoc można uzyskać prościej i szybciej, ale większe jest ryzyko jej zwrotu.
- Rozporządzenie o wyłączeniach grupowych nie jest proste w stosowaniu – stanowi „uproszczenie”, ale bardziej dla KE niż podmiotów krajowych.
- KE ma skłonność do „GBERyzacji” pomocy – naciskania na państwa członkowskie by te rezygnowały ze zgłaszania pomocy i korzystały z GBERa – TBER wyznaczy na dłuższy okres kierunki udzielania wsparcia dla sektora transportu kolejowego – uczestnicy rynku powinni pilnie śledzić prace nad TBER i aktywnie promować korzystne dla siebie rozwiązania!



**Dziękuję za uwagę!**  
**dr hab. Stefan Akira Jarecki, prof. WIT**