

Decyzja KE w sprawie wsparcia dla POLREGIO

Komisja Europejska zdecydowała się zatwierdzić wsparcie finansowe restrukturyzacji dla przewoźnika POLREGIO sp. z o.o. (wcześniej Przewozy Regionalne sp. z o.o.).

KE stwierdziła, że przydział przeznaczonych środków dla ogólnopolskiego operatora regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce, jest zgodny z unijnymi zasadami pomocy publicznej.

Wiceprezes wykonawcza Margrethe Vestager - odpowiedzialna za politykę konkurencji – stwierdziła: „Przeprowadzone dochodzenie wykazało, że polskie środki pomocy restrukturyzacyjnej na rzecz POLREGIO są konieczne i w odpowiedniej wysokości, aby Spółka mogła kontynuować swoją działalność oraz zapewnić rozwój regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce. Jednocześnie przewiduje, iż ewentualne negatywne skutki wywołane interwencją publiczną zostaną ograniczane przez zaangażowanie w przyspieszenie otwarcia polskiego regionalnego sektora pasażerskich przewozów kolejowych na konkurencję.”

POLREGIO sp. z o.o. jest największym regionalnym przewoźnikiem pasażerskim w Polsce i jedynym operatorem publicznego pasażerskiego transportu kolejowego w 7 z 16 regionów kraju. Przedsiębiorstwo, którego większościovym właścicielem jest Państwowa Agencja Rozwoju Przemysłu, przeżywa trudności finansowe.

W styczniu 2018 r. Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające i oceniające, czy środki pomocy przyznane na rzecz POLREGIO wykorzystane zostały zgodnie z unijnymi zasadami pomocy publicznej.

Dochodzenie Komisji dotyczyło środków w wysokości 770 mln PLN (około 181 mln EUR), postulowanych do Komisji przez Polskę w 2015 r., a także wykorzystania innych środków pomocy przyznanych przewoźnikowi w ramach restrukturyzacji przed 2015 r., a mianowicie:

Pomoc na pokrycie strat z przeszłości na łączną kwotę 2 403 mln PLN (około 565 mln EUR);

Umowa o restrukturyzację zadłużenia pomiędzy Spółką a polskim zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK przewidująca restrukturyzację zobowiązań wobec państwowych spółek Grupy PKP na kwotę 1 902 mln zł (ok. 448 mln euro);

25 porozumień pomiędzy POLREGIO a wierzycielami Skarbu Państwa przewidujących odroczenie spłaty zobowiązań spółki wobec tych wierzycieli na łączną kwotę 1 106,4 mln zł (ok. 260 mln euro);

Wsparcie w postaci pomocy szkoleniowej i rekrutacyjnej celem zapewnienia ciągłości świadczenia regionalnych przewozów pasażerskich w sumie przekraczającą próg pomocy de minimis na zasadach unijnych. (*Pomoc de minimis to pomoc publiczna, wsparcie państwa,*

udzielana małym i średnim przedsiębiorcom, która nie musi być zgłaszana do Komisji Europejskiej.)

Komisja oceniła wykorzystanie przyznanych środków na restrukturyzację na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), który umożliwia państwom członkowskim przyznanie pomocy w celu ułatwienia rozwoju niektórych rodzajów działalności gospodarczej i niektórych obszarów gospodarczych.

Komisja stwierdziła, że środki były zarówno proporcjonalne, jak i konieczne aby zapewnić rentowność byłym Przewozom Regionalnym, a tym samym uniknąć poważnych zakłóceń w świadczeniu ważnych dla Polski usług, jakie spowodowałyby niewypłacalność jedyne, ogólnokrajowego dostawcy regionalnych przewozów pasażerskich.

W swojej ocenie Komisja uwzględniła znaczenie dobrze funkcjonujących regionalnych usług kolejowych dla polskiej ludności. Usługi kolejowe mają zasadnicze znaczenie w zapewnieniu ciągłości łączności (np. umożliwieniu dojazdu do pracy). Uznała również, że polski regionalny sektor pasażerskiego transportu kolejowego różni się od innych sektorów gospodarki, w szczególności dlatego, że świadczy ważne usługi publiczne na rynku, który jest ogólnie niedofinansowany i nie jest jeszcze w pełni otwarty na konkurencję na poziomie istniejącym już w UE.

Co więcej odnotowano, iż zatwierdzony czwarty pakiet kolejowy stanowi, że państwa członkowskie będą musiały zakończyć praktykę bezpośredniego i bezwarunkowego udzielania zamówień publicznych na usługi w regionalnym sektorze kolejowego transportu pasażerskiego do dnia 25 grudnia 2023 r. Bezpośrednio udzielane zamówienia mogą co do zasady maksymalnie obejmować okres do 10 lat.

Aby ograniczyć ewentualne negatywne skutki udzielenia pomocy dla funkcjonujących, konkurencyjnych przewoźników, Polska zobowiązała się do przyspieszenia odejścia od tej praktyki i zakończenia tego procesu wcześniej niż wymaga tego Pakiet Kolejowy. Polska zobowiązała się także do stopniowego otwierania rynku dla konkurencji w postaci organizowania przetargów publicznych, nieprzedłużaniu niektórych istniejących umów oraz niestosowaniu maksymalnego możliwego czasu trwania umowy przed upływem terminu ważności zamówień publicznych na usługi.

Na tej podstawie Komisja uznała, że pozytywne skutki przyznania środków pomocowych przeważają nad jego możliwym negatywnym wpływem na konkurencyjność na rynku i zatwierdziła środki zgodnie z unijnymi zasadami pomocy publicznej.

Biorąc pod uwagę specyfikę polskiego regionalnego sektora pasażerskiego transportu kolejowego, który jest ogólnie i strukturalnie niedofinansowany, Komisja oceniła środki pomocy bezpośrednio na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu UE (TFUE), a nie

zgodnie z ogólnymi wytycznymi Komisji dotyczącymi pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji przedsiębiorstw.

Oficjalna wersja decyzji zostanie udostępniona pod numerami sprawy SA.43127 w rejestrze pomocy państwa na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji po rozwiązaniu wszelkich kwestii związanych z poufnością.

Źródło:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_1842?fbclid=IwAR2TYSSLUYi

[PVHzAKSd8aLTQ_515lx1HDFeObTKYheSXAydkloD_9Dss3Cs](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_1842?fbclid=IwAR2TYSSLUYi)