

1003011803



Kraków, dnia 06.10.2014 r.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju  
Departament Programów Infrastrukturalnych  
00-926 Warszawa  
ul. Wspólna 2/4

Sygnatura: TD/DME/2014.10-07/0000001

Dotyczy: Zapytania w temacie usuwania kolizji sieci elektroenergetycznej z zamierzeniami inwestycyjnymi osób trzecich - kwestia trwałości projektów finansowanych ze środków UE

Działając w imieniu TAURON Dystrybucja S.A. z siedzibą w Krakowie (zwany dalej TAURON) zwracam się z prośbą o udzielenie wyjaśnień co do prawidłowego sposobu postępowania w opisanym poniżej stanie faktycznym - dotyczącym kwestii trwałości projektów finansowanych ze środków UE.

#### Stan faktyczny

TAURON jest operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz właścicielem sieci elektroenergetycznych na znacznym obszarze Polski.

Z uwagi na fakt, że sieć dystrybucyjna TAURON często pozostaje w kolizji z zamierzeniami inwestycyjnymi osób trzecich, w tym podmiotów realizujących inwestycje finansowane ze środków unijnych, a zwłaszcza zarządców dróg, i zarządców infrastruktury kolejowej - powstaje potrzeba zawierania umów, w których strony określą zasady przebudowy sieci TAURON w celu usunięcia takiej kolizji. W związku z powyższym, aby umożliwić inwestorom realizację ich zamierzeń inwestycyjnych TAURON wdrożył we wszystkich oddziałach ujednolicone zasady postępowania dotyczące procesu usuwania kolizji w tym wzorce porozumień oraz umów kolizyjnych.

Umowy oraz porozumienia kolizyjne (załączono do pisma) zawierane są w sytuacji w której inwestor zwraca się do TAURON z wnioskiem o możliwość przebudowy fragmentu sieci dystrybucyjnej (np. linii kablowej, złącza energetycznego, czy też stacji transformatorowej) będącej własnością TAURON, a który to fragment sieci koliduje z zamierzeniami inwestycyjnymi inwestora (np. fragment sieci zlokalizowany jest w miejscu, w którym inwestor zamierza wybudować budynek, lub w miejscu w którym znajdzie się przebudowywany pas drogowy).

**Umowy kolizyjne (poza pasem drogowym) zawierane z inwestorami opierają się na następujących zasadach:**

1. Mocą umowy inwestor jest upoważniony do zdemontowania kolidujących z jego zamierzeniami elementów sieci TAURON, ale jednocześnie jest zobowiązany do wybudowania nowych elementów sieci TAURON w innym miejscu - nie kolidującym z jego inwestycją.
2. Po wybudowaniu nowych elementów sieci, inwestor ma obowiązek ich sprzedaży tych elementów sieci na rzecz TAURON. Należy bowiem zauważyć, że właścicielem takich urządzeń na podstawie art. 49 kodeksu cywilnego staje się podmiot, który poniósł nakłady na ich wybudowanie, czyli inwestor. Stąd też aby takie nowo powstałe elementy sieci przeszły na własność TAURON - inwestor musi tą własność na TAURON przenieść, co czyni przy pomocy umowy sprzedaży.
3. TAURON jednocześnie świadczy na rzecz inwestora usługę polegającą tak na działaniu jak i zaniechaniu - która polega min. na tolerowaniu niszczenia sprawnie działających urządzeń będących własnością TAURON, uzgadnianiu projektu wykonawczego dla budowy nowych urządzeń, sporządzenie warunków usunięcia kolizji (charakterystyki opisującej sposób przebudowy urządzeń TAURON i budowy nowych urządzeń), przygotowanie umowy kolizyjnej



wraz ze wstępną wyceną usunięcia kolizji oraz negocjowanie tej umowy, przygotowanie umowy sprzedaży urządzeń wykonanych w ramach usunięcia kolizji, nadzorowanie wykonywania usunięcia kolizji oraz dostosowywanie pracy sieci do potrzeb dokonywanego usunięcia kolizji, uzupełnianie danych o etapach usunięcia kolizji w systemie informatycznym TAURON zawierającym dane o aktualnym stanie sieci, weryfikację dokumentacji przygotowanej przez inwestora, przygotowanie protokołu przekazania urządzeń wykonanych w ramach usunięcia kolizji obiektu (protokołu zdawczo-odbiorczego), wyznaczenie wartości urządzeń likwidowanych oraz weryfikację wartości urządzeń nabywanych wykonanych w ramach usunięcia kolizji, przygotowanie informacji i dokumentów księgowych oraz dokumentów związanych z usunięciem kolizji.

4. Za świadczenie ww. usługi TAURON pobiera wynagrodzenie, które (o ile przy okazji usunięcia kolizji nie dochodzi do ulepszeń sieci TAURON) jest równe kwocie, którą inwestor otrzymuje tytułem ceny sprzedaży na rzecz TAURON urządzeń wybudowanych w nowym miejscu.

Taka konstrukcja prawna pozwala uniknąć sytuacji w której TAURON z jednej strony traciłby swoje sprawnie działające urządzenia, a z drugiej strony zobowiązany byłby do poniesienia ciężaru ekonomicznego wybudowania urządzeń w nowym miejscu, skoro zostały one wybudowane z wyłącznej inicjatywy i w wyłącznym interesie inwestora; oraz gwarantuje, możliwość dystrybucji energii elektrycznej na poziomie nie gorszym niż zapewniały to urządzenia będące własnością TAURON przed przebudową bez ryzyka pozbawienia zasilania odbiorców, którym energia elektryczna jest dostarczana przy pomocy kolidujących urządzeń.

**Porozumienia kolizyjne dotyczą sytuacji, która występuje w przypadku przebudowy dróg i zawierane są z zarządcą drogi. W tym przypadku kolizje usuwane są w dwojaki sposób:**

1. Zgodnie z art. 32 ustawy o drogach publicznych zarządca drogi ma ustawowy obowiązek dokonania usunięcia kolizji. W tym przypadku zarządca drogi przebudowuje urządzenia TAURON, a następnie przekazuje je nieodpłatnie na rzecz TAURON. Jeżeli przy okazji przebudowy drogi zostały wprowadzone ulepszenia urządzeń TAURON - to wówczas w tym zakresie ulepszone urządzenia także buduje zarządca drogi, a koszty tych ulepszeń zwraca mu TAURON.
2. Zgodnie z art. 39 ust. 5 ustawy o drogach publicznych (oraz w przepisach przejściowych do ustaw zmieniających tą ustawę), cały koszt przebudowy urządzeń kolidujących z przebudowaną lub budowaną drogą ponosi TAURON. Jest to przypadek występujący wówczas, gdy urządzenie energetyczne zostało położone w drodze publicznej na podstawie decyzji określonej w art. 39 ust. 3 ustawy o drogach publicznych wydanej 9 grudnia 2003 r lub później, a jednocześnie wszystkie wnioski o wydanie decyzji określonych w art. 79 ust.1 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu usług i sieci telekomunikacyjnych - zostały złożone 17 lipca 2010 r. lub później.

W takim wypadku, cały koszt przebudowy urządzeń kolidujących z przebudowaną lub budowaną drogą ponosi TAURON, co wywołuje problem gdy inwestor otrzymuje środki unijne w celu sfinansowania inwestycji w tym przebudowy urządzeń TAURON, a jednocześnie otrzymuje zwrot kosztów tej przebudowy od TAURON. Problem ten jednak występuje w odniesieniu do otrzymania środków, a nie do przeniesienia własności urządzeń powstałych w wyniku usunięcia kolizji.

W związku z powyższym - celem zobrazowania powyższego stanu faktycznego - w załączeniu przesyłamy wzór stosowanej umowy kolizyjnej (poza pasem drogowym) i porozumienia kolizyjnego (w pasie drogowym) w wersji gdy koszty ponosi TAURON i gdy koszty ponosi inwestor.

#### **Kwestia trwałości projektów finansowanych ze środków UE**

W związku z opisanym powyżej stanem faktycznym w zakresie sposobów usuwania kolizji pojawiają się problemy związane z interpretacją przepisów prawa przez inwestorów, którzy finansują swoje inwestycje ze środków unijnych. **Inwestorzy ci podnoszą, iż nie mogą przez określony czas przekazać/ odsprzedać na rzecz TAURON urządzeń powstałych w wyniku usunięcia kolizji, gdyż naruszyliby zobowiązania do zachowania trwałości projektu.**



Gdyby przyjąć powyższy pogląd inwestorów, prowadziłoby to do wielu problemów, a mianowicie przez dłuższy czas energia elektryczna byłaby dostarczana przy wykorzystaniu urządzeń, które nie byłyby własnością TAURON, tylko własnością inwestora korzystającego ze środków unijnych. Jednocześnie pojawiłby się problem, kto w tym okresie powinien te urządzenia eksploatować i kto w istocie świadczy przy ich wykorzystaniu usługę dystrybucji energii elektrycznej (jeżeli to inwestor korzystający ze środków unijnych - to z reguły nie posiada on do tego koncesji wymaganej przez art. 32 ustawy prawo energetyczne).

Kwestię trwałości projektu reguluje art. 57 Rozporządzenia Rady (WE) Nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006r. (do pomocy zatwierdzonej do końca 2013 r) oraz art. 71 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. (do pomocy zatwierdzonej od 2014 r.).

Zgodnie z ww. Rozporządzeniem Nr 1083/2006 - Państwo członkowskie lub instytucja zarządzająca zapewniają, aby operacja obejmująca inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne zachowała wkład funduszy wyłącznie jeżeli w terminie pięciu lat od jej zakończenia nie zostanie poddana zasadniczej modyfikacji wynikającej ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej i mającej wpływ na charakter lub warunki realizacji operacji lub powodującej uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny.

Jak wyjaśniono w Biuletynie Programu Infrastruktura i Środowisko 3/2009<sup>1</sup> - do naruszenia zasady trwałości dochodzi zgodnie z powołanym artykułem w razie wystąpienia (w okresie 5 lub 3 lat od zakończenia projektu w odniesieniu do MŚP) tzw. znaczącej modyfikacji, przez którą rozumie się:

- a) modyfikację mającą znaczny wpływ na charakter lub warunki realizacji projektu lub powodującą uzyskanie nieuzasadnionej korzyści przez przedsiębiorstwo lub podmiot publiczny oraz
- b) wynikającą ze zmiany charakteru własności elementu infrastruktury albo z zaprzestania działalności produkcyjnej.

Znacząca modyfikacja występuje w razie łącznego spełnienia ww. przesłanek (tj. co najmniej jednej zawartej w lit. „a” i co najmniej jednej zawartej w lit. „b”)

Jednocześnie zgodnie z ekspertyzą wydaną na wniosek Ministerstwa Rozwoju Regionalnego<sup>2</sup> *występowanie nieuzasadnionej korzyści należy oceniać zarówno po stronie beneficjenta środków, jak i po stronie podmiotów innych niż beneficjenci, w tym kontrahentów.*

Z ekspertyzy tej wynika jednak, iż korzyść jest nieuzasadniona w rozumieniu art. 57 ust. 1 Rozporządzenia Rady (WE) Nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006r. - *jeśli jest nie do pogodzenia z celami pomocy realizowanej przez zaangażowanie Funduszy oraz celami dofinansowania danego działania.*

Zatem wydaje się, iż skoro bez naruszenia zasady trwałości:

- własność elementu infrastruktury może ulec zmianie, o ile zmiana nie ulegnie charakter lub warunki realizacji projektu oraz gdy nie wystąpi nieuzasadniona korzyść po stronie jakiegokolwiek podmiotu i
- przeniesienie własności elementu sieci powstałego w wyniku usunięcia kolizji ma na celu właśnie umożliwienie realizacji celu dofinansowania z funduszy unijnych,

to przenoszenie własności urządzeń powstałych w wyniku usunięcia kolizji, której usunięcie umożliwiło realizację urządzeń finansowanych ze środków unijnych - nie jest sprzeczne z zasadą trwałości projektu.

<sup>1</sup> [http://www.pois.gov.pl/dzialaniapromocyjne/Documents/20091106\\_Biuletyn\\_POIS\\_nr\\_03\\_FINAL.pdf](http://www.pois.gov.pl/dzialaniapromocyjne/Documents/20091106_Biuletyn_POIS_nr_03_FINAL.pdf)

<sup>2</sup> „Nieuzasadniona korzyść” – definicja pojęcia na użytek systemu wdrażania EFRR i FS, <http://www.pois.mkidn.gov.pl/media/file/get/1333527017787497.pdf>



Ww. zasady odnoszą się także do postanowień Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., jako że zgodnie z tym przepisem:

1. W przypadku operacji obejmującej inwestycje w infrastrukturę lub inwestycje produkcyjne dokonuje się zwrotu wkładu z EFSI, jeżeli w okresie pięciu lat od płatności końcowej na rzecz beneficjenta lub w okresie ustalonym zgodnie z zasadami pomocy państwa, tam gdzie ma to zastosowanie, zajdzie którakolwiek z poniższych okoliczności:

- a) zaprzestanie działalności produkcyjnej lub przeniesienie jej poza obszar objęty programem;
- b) zmiana własności elementu infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści;
- c) istotna zmiana wpływająca na charakter operacji, jej cele lub warunki wdrażania, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jej pierwotnych celów.

Kwoty nienależnie wypłacone w odniesieniu do takiej operacji są odzyskiwane przez państwo członkowskie w wysokości proporcjonalnej do okresu, w którym nie spełniono wymogów.

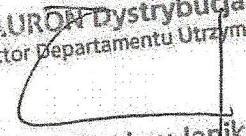
Państwa członkowskie mogą skrócić okres ustalony w akapicie pierwszym do trzech lat w przypadkach dotyczących utrzymania inwestycji lub miejsc pracy stworzonych przez MŚP.

Prosimy zatem o wyjaśnienie kwestii, czy ww. sposób rozumowania jest prawidłowy i co za tym idzie podmioty korzystające ze środków unijnych nie muszą obawiać się powstania obowiązku zwrotu tych środków w razie zawarcia umów oraz porozumień kolizyjnych z TAURON, o treści jak załączone wzory do umów i porozumień.

Ponadto prosimy o wyjaśnienie kolejnej kwestii polegającej na tym, że to TAURON jest inwestorem i korzysta z finansowania ze środków unijnych. Czy w takiej sytuacji TAURON może wyrazić zgodę na przebudowę swoich urządzeń które były finansowane ze środków unijnych w sytuacji kiedy nie minął 5 – letni okres trwałości projektu . Czy zasada trwałości byłaby zachowana gdyby TAURON pozwolił obcemu inwestorowi na przebudowę swoich urządzeń w wyżej wymienionym okresie z zachowaniem parametrów jakościowych i technicznych przebudowanego urządzenia? Gdyby przyjąć, że zasada trwałości nie byłaby zachowana w przedmiotowej sytuacji to w praktyce TAURON nie powinien się zgodzić na przebudowę swoich urządzeń w tym okresie. Sytuacja taka zmuszałaby inwestorów do odłożenia swoich inwestycji w czasie. Nie wszyscy inwestorzy mogą jednak odkładać swoje zamierzenia inwestycyjne, zwłaszcza zarządcy dróg korzystający często ze środków unijnych które muszą wydatkować w określonym horyzoncie czasowym.

Dla powyższych sytuacji prosimy o wyjaśnienie jakie jeszcze warunki musiałyby zostać spełnione by zachowane zostały zasady trwałości projektu, tak by po stronie zarówno inwestorów jak i TAURON wyeliminować ryzyko konieczności zwrotu środków unijnych. .

Z poważaniem

TAURON Dystrybucja S.A.  
Dyrektor Departamentu Utrzymania Sieci  
  
Mirosław Jarlik

**Załączniki:**

1. wzór umowy kolizyjnej (poza pasem drogowym)
2. wzór umowy sprzedaży
3. wzór porozumienia kolizyjnego (z zarządcą drogi - koszt ponosi inwestor)
4. wzór porozumienia kolizyjnego (z zarządcą drogi - koszt ponosi TD)
5. pełnomocnictwo
6. KRS TAURON Dystrybucja S.A.