

ŚRODKI UNIJNE I POMOC PUBLICZNA DLA TRANSPORTU

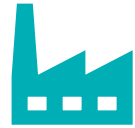
Na co można przeznaczyć pomoc publiczną zgodną z TBER?

Ogólne i szczegółowe warunki udzielania pomocy

Plan prezentacji



Warunki ogólne –
zakres zastosowania
TBER



Warunki ogólne -
przedsiębiorstwo
w trudnej sytuacji



Warunki ogólne -
efekt zachęty



Programy pomocowe
i pomoc *ad hoc*



Najważniejsze
przeznaczenia
pomocy z TBER

TBER

TBER = Transport Block Exemption Regulation (transportowe rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych).

Rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 16 marca 2026 r. nr 2026/562 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 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L z 30.03.2026 r.).

Zakres zastosowania

TBER ma zastosowanie do **transportu lądowego**, tj.:

- 1) kolejowego,
- 2) wodnego śródlądowego,
- 3) multimodalnego.



Przedsiębiorstwo w trudnej sytuacji

Pomoc na podstawie TBER – wyłączenia – przedsiębiorstwo w trudnej sytuacji

Rozporządzenie (TBER) nie ma zastosowania do pomocy dla przedsiębiorstw znajdujących się w **trudnej sytuacji** w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia KE nr 651/2014 (GBER).



Pomoc na podstawie TBER – efekt zachęty

Art. 6 TBER:

Zasada – formalny efekt zachęty: beneficjent składa do podmiotu udzielającego pomocy pisemny wniosek o udzielenie pomocy przed **rozpoczęciem prac nad projektem** lub rozpoczęciem działalności.

„Rozpoczęcie prac” oznacza rozpoczęcie robót budowlanych związanych z inwestycją lub pierwsze prawnie wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń, lub – w przypadku przejęć – moment nabycia aktywów bezpośrednio związanych z nabytym zakładem, zależnie od tego, co nastąpi najpierw.

Zakupu gruntów ani prac przygotowawczych, takich jak uzyskiwanie zezwoleń i przeprowadzanie studiów wykonalności, nie uznaje się za rozpoczęcie prac nad projektem objętym pomocą.

Wyjątek – materialny (ekonomiczny) efekt zachęty:

Uznaje się, że **pomoc *ad hoc* przyznana dużym przedsiębiorstwom** wywołuje efekt zachęty, jeśli – oprócz zapewnienia spełnienia opisanych wcześniej warunków dot. chronologii – państwo członkowskie przed przyznaniem pomocy sprawdziło, że w dokumentacji przygotowanej przez beneficjenta określono, iż pomoc przyniesie co najmniej jeden z poniższych efektów:

- a) znaczące rozszerzenie zakresu projektu lub działania;
- b) znaczące zwiększenie całkowitej kwoty wydanej przez beneficjenta na projekt lub działanie;
- c) znaczące przyspieszenie zakończenia projektu lub działania.

Wymóg istnienia krajowych programów pomocowych

ZASADA

Pomoc na podstawie TBER może być przyznawana na podstawie programów pomocowych.

Program pomocowy: każdy akt prawny, na którego podstawie, bez dodatkowych środków wykonawczych, można przyznać pomoc indywidualną przedsiębiorstwom określonym w sposób ogólny i abstrakcyjny w tym akcie, oraz każdy akt prawny, na którego podstawie przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom można przyznać pomoc niezwiązaną z konkretnym projektem na czas nieokreślony lub o nieokreślonej wysokości. W polskich warunkach jest to **akt normatywny**.

WYJĄTEK

Pomoc na inwestycje w towarowe terminale kolejowe oraz żeglugi śródlądowej – może być udzielana jako pomoc *ad hoc*.

Rodzaje (przeznaczenia) pomocy w TBER

Pomoc na infrastrukturę	Pomoc dla przewoźników	Pomoc dla innych przedsiębiorstw działających w sektorze transportu lądowego
Pomoc inwestycyjna na bocznicę prywatną.	Pomoc na zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu.	Pomoc inwestycyjna na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych lub dźwigów montowanych na pokładzie statków.
Pomoc inwestycyjna na kolejowe obiekty infrastruktury usługowej (OIU), obiekty infrastruktury żeglugi śródlądowej oraz obiekty infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego.	Pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu.	
Pomoc inwestycyjna <i>ad hoc</i> na towarowe terminale kolejowe oraz żeglugi śródlądowej.	Pomoc operacyjna na otwieranie nowych komercyjnych połączeń towarowych – kolejowych oraz w żegludze śródlądowej.	
	Pomoc na interoperacyjność.	
	Pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację w sektorach zrównoważonego transportu lądowego.	

Pomoc na inwestycje w bocznicie prywatne

DLA KOGO

Właściciele bocznic prywatnych. Taki przedsiębiorca nie musi prowadzić głównej działalności związanej z transportem. Wystarczy, że jest on podmiotem prywatnym, który jest właścicielem albo eksploratorem bocznicy.

BOCZNICA PRYWATNA

Będący własnością prywatną i eksploatowany przez podmiot prywatny element infrastruktury kolejowej, w tym tory kolejowe i wszelkie inne instalacje lub urządzenia niezbędne do zapewnienia jego funkcjonalności, łączący z publiczną siecią kolejową urządzenia do załadunku, które nie kwalifikują się jako obiekty infrastruktury usługowej zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2012/34/UE, a także każdą infrastrukturę dedykowaną służącą do obsługi elementu infrastruktury kolejowej będącego własnością prywatną i eksploatowanego przez podmiot prywatny.

RODZAJE INWESTYCJI

Budowa, modernizacja, odnowienie.

ILE

- Do 50% kosztów kwalifikowalnych i do 4 mln euro.
- Ale: w przypadku większych projektów, w których kwota wsparcia miałaby przekroczyć 2,5 mln euro, konieczne będzie obliczenie tzw. luki w finansowaniu, co może obniżyć wartość pomocy.
- Luka w finansowaniu: różnica między – z jednej strony – kosztami kwalifikowalnymi, a – z drugiej strony – sumą zdyskontowanego zysku operacyjnego z inwestycji w jej ekonomicznym cyklu życia oraz zdyskontowanej wartości końcowej tej inwestycji (wartości końcowej na koniec ekonomicznego cyklu życia inwestycji).

KOSZTY KWALIFIKOWALNE

- **Wszystkie aktywa bezpośrednio związane z inwestycją.**
- Koszty platform załadunkowych/rozładunkowych oraz urządzeń służących do załadunku i rozładunku pociągów na bocznicach prywatnych również są kwalifikowalne.

Pomoc na inwestycje w inne obiekty infrastrukturalne (1/2)

DLA KOGO

Właściciele lub operatorzy kolejowych OIU, infrastruktury żeglugi śródlądowej, infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej na potrzeby transportu multimodalnego.

RODZAJE INWESTYCJI

Budowa, modernizacja, odnowienie (w tym wymiana):

- a) obiektów infrastruktury usługowej (kolejowej) – zaliczane są tu np. kolejowe **terminale towarowe**, obiekty obsługi technicznej, magazyny oraz infrastrukturę zapewniającą dostęp do nich. Do obiektów obsługi technicznej zaliczają się **zaplecza techniczne**.
- b) obiektów infrastruktury żeglugi śródlądowej – terminale towarowe, obiekty obsługi technicznej lub magazyny oraz infrastruktura zapewniająca dostęp do nich, które są wykorzystywane do wykonywania transportu wodnego śródlądowego.
- c) obiektów infrastruktury kolejowej lub infrastruktury żeglugi śródlądowej wykorzystywanej na potrzeby transportu multimodalnego. Zalicza się tu także suprastrukturę portową.

TRANSPORT MULTIMODALNY

Przewóz towarów lub pasażerów z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu.

WARUNKI POMOCY

- W żadnym z tych rodzajów infrastruktury pomoc nie może być udzielona na obiekty lub wyposażenie związane z prowadzeniem działalności pozatransportowej.
 - **Działalność pozatransportowa:** usługi komercyjne niezwiązane ze zrównoważonym transportem lądowym, w tym usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców, takie jak wynajem biur, sklepów i hoteli.
- Dany obiekt musi być udostępniany wszystkim zainteresowanym w sposób **otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący**.

Pomoc na inwestycje w inne obiekty infrastrukturalne (2/2)

KOSZTY KWALIFIKOWALNE

- Rzeczowe aktywa trwałe (nieruchome i ruchome) oraz wartości niematerialne i prawne.
- Także ta część inwestycji, która dotyczy **zagospodarowania powierzchni** (np. na potrzeby składowania), wyposażenia nieruchomości (jak np. magazyny i budynki terminali) oraz urządzeń używanych w normalnym funkcjonowaniu obiektu (takich jak wózki wysokiego składowania – reachstackery) jest kwalifikowalna.
- Wsparcie można uzyskać również na **urządzenia oraz oprogramowanie informatyczne i cyfrowe**, potrzebne do świadczenia usług związanych z transportem.
- Za kwalifikowalne uznaje się również koszty związane z **planowaniem inwestycji**, w tym koszty studiów wykonalności i studiów topologicznych.

ILE

Do 50% kosztów kwalifikowalnych i do 30 mln euro na projekt, ale:

- w przypadku projektów, gdzie kwota pomocy przekraczałaby 5 mln euro, konieczne będzie jeszcze obliczenie luki w finansowaniu, co może obniżyć wartość pomocy.
- jeżeli dany obiekt jest położony wzdłuż sieci TEN-T, to obliczoną w taki sposób wartość pomocy można zwiększyć o 10 punktów procentowych.

Pomoc ad hoc na towarowe terminale kolejowe i żeglugi śródlądowej

NA CO

- Towarowe terminale kolejowe oraz żeglugi śródlądowej – obiekty przystosowane (odpowiednio wyposażone) do przeładunku i czasowego składowania towarów, znajdujące się pomiędzy dwoma różnymi systemami kolejowymi lub pomiędzy co najmniej dwoma rodzajami transportu, z których jednym jest kolej lub żegluga śródlądowa. W skład terminala wchodzi także infrastruktura zapewniająca dostęp do niego (w tym wyposażenie fizyczne lub cyfrowe niezbędne do jego funkcjonowania).
- Przykłady: terminale towarowe w portach śródlądowych lub morskich, wzdłuż śródlądowych dróg wodnych lub w portach lotniczych, lub multimodalne platformy logistyczne.
- Wszelkie obiekty lub wyposażenie związane z prowadzeniem działalności pozatransportowej nie zaliczają się terminali.

WARUNKI

- Zasadniczo warunki jak dla pomocy inwestycyjnej na pozostałe rodzaje infrastruktury.
- Nie wymaga istnienia krajowego programu pomocowego.
- Maksymalna kwota pomocy nie może przekroczyć 10 mln euro.
- Jeśli o pomoc ubiega się duże przedsiębiorstwo, trzeba szerzej uzasadnić, że spełniony jest efekt zachęty – wykazać też materialny (ekonomiczny) efekt zachęty.
- Trzeba wykazać, że potencjalny popyt na przepustowość, przynajmniej w perspektywie średnioterminowej, będzie przekraczał łączną przepustowość danego terminala oraz innych istniejących lub już planowanych obiektów, które mogłyby służyć jako racjonalna alternatywa dla niego

Pomoc inwestycyjna na zakup środków transportu

NA CO

- Inwestycje polegające na zakupie środków transportu – nowych albo używanych.
- Mogą to być m.in. lokomotywy towarowe i pasażerskie, tabor pasażerski, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczną, a także wagony pasażerskie i towarowe. Kwalifikują się również statki żeglugi śródlądowej.

KOSZTY KWALIFIKOWALNE

- Cena zakupu środka transportu pomoc, a dodatkowo koszty badań projektowych, konsultingu lub prac inżynierskich – pod warunkiem, że są one związane z tymi inwestycjami, stanowią ich część.
- Pomoc nie może być udzielona na zakup holowników (statków przeznaczonych do wykonywania operacji holowniczych).

FORMA POMOCY

Gwarancje lub poręczenia na maksymalnie 15 lat, które zabezpieczają nowe, indywidualne pożyczki na zakup środków transportu.

DLA KOGO

- Nowe podmioty w sektorze kolejowym, tj. takie, które uzyskały licencję dla właściwego segmentu rynku mniej niż 20 lat przed wnioskowaniem (ani nie są z takim przedsiębiorstwami powiązane).
- Przedsiębiorstwa kolejowe, które nie są nowe, ale mają status mikro, małego lub średniego przedsiębiorstwa (MŚP), ewentualnie małej spółki o średniej kapitalizacji.
- Przewoźnicy żeglugi śródlądowej oraz przedsiębiorstwa leasingowe w sektorach kolei (ROSCO) i żeglugi śródlądowej, które mają status MŚP.

Pomoc operacyjna na otwieranie nowych komercyjnych połączeń towarowych – kolejowych oraz w żegludze śródlądowej

DLA KOGO

- Przewoźnicy.
- Organizatorzy transportu – przedsiębiorcy organizujący transport towarów, a tym samym dokonujący wyboru między różnymi rodzajami transportu.

NA CO

Otwarcie nowych komercyjnych połączeń – czyli takich, które dotyczą nowych, regularnych przewozów towarowych (kolejowych bądź żegluga śródlądową) między co najmniej dwoma terminalami towarowymi, między którymi regularne bezpośrednie przewozy towarowe nie odbywały się przez co najmniej trzy lata przed rozpoczęciem przewozów.

KOSZTY KWALIFIKOWALNE

Pokrycie strat z działalności operacyjnej, ponoszonych w związku z danym połączeniem przez okres do pięciu lat od rozpoczęcia obsługiwanego przez beneficjenta nowego połączenia komercyjnego.

ILE

Wysokość pokrycia strat operacyjnych zmienia się z biegiem czasu – od 80% w roku pierwszym, o 10 punktów procentowych w każdym kolejnym, aż do 40% w ostatnim, piątym roku.

Pomoc inwestycyjna na zakup intermodalnych jednostek ładunkowych lub dźwigów montowanych na pokładzie statków

NA CO

- Inwestycje polegające na zakupie intermodalnych jednostek ładunkowych lub dźwigów montowanych na pokładach statków – nowych albo używanych.
- Intermodalna jednostka ładunkowa oznacza m.in. kontener, nadwozie wymienne lub naczepę/towarowy silnikowy pojazd drogowy lub zespół pojazdów, wykorzystywane w transporcie intermodalnym.

DLA KOGO

Nabywcy ww. urządzeń.

KOSZTY KWALIFIKOWALNE

Cena zakupu oraz studia wykonalności oraz koszty planowania i instalacji.

ILE

- W przypadku intermodalnych jednostek ładunkowych: 40% różnicy kosztów między jednostkami transportowymi wykorzystywanymi wyłącznie do transportu drogowego a intermodalnymi jednostkami ładunkowymi, które mogą być przeładowywane do celów zrównoważonego transportu multimodalnego,
- W przypadku dźwigów montowanych na pokładzie statków: 20% pełnej ceny zakupu.

Pomoc na interoperacyjność (1/3)

NA CO

Inwestycje w aktywa (nowe albo używane) przyczyniające się do nieprzerwanego przepływu między sieciami krajowymi lub rodzajami transportu.

KOSZTY KWALIFIKOWANE

- Wszystkie koszty niezbędne do realizacji wymienionych poniżej projektów inwestycyjnych. Koszty takie obejmują koszty niezbędne do zakupu i instalacji odpowiedniej technologii, koszty zarządzania projektem i koszty dostawy.
- Koszty związane z badaniami, testowaniem i zatwierdzaniem oraz instalacjami pilotażowymi i prototypowymi do celów wdrożenia odpowiedniej technologii na poziomie gotowości technologicznej 9 (TRL IX) również są kwalifikowalne.
- Koszty utrzymania nie są kwalifikowalne.

DLA KOGO

Właściciele środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, przewoźnicy towarów i organizatorzy transportu.

ILE

- 90% (lit. a-b poniżej) albo 50% (lit. c-k poniżej) kosztów kwalifikowalnych, w zależności od rodzaju projektu inwestycyjnego.
- W odniesieniu do inwestycji w interoperacyjność dotyczących środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, intermodalnej jednostki ładunkowej lub dźwigu montowanego na pokładzie statków, których zakup jest planowany, koszty kwalifikowalne muszą być ograniczone do dodatkowych kosztów netto związanych z interoperacyjnością.

Pomoc na interoperacyjność (2/3)

RODZAJE PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

- a) europejski system sterowania pociągiem (ETCS), przyszły kolejowy system łączności ruchomej (FRMCS), w tym w połączeniu z globalnym systemem łączności ruchomej dla kolei (GSM-R), oraz automatyczną kontrolę jazdy pociągu (ATO) w ramach europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), jak opisano w prawodawstwie wtórnym Unii;
- b) automatyczny sprzęg cyfrowy (DAC) ;
- c) samodzielne urządzenia GSM-R;
- d) dostosowanie taboru do różnych systemów elektrycznych;
- e) dostosowanie taboru do różnych szerokości toru;
- f) dostosowanie statków żeglugi śródlądowej do portów morskich i dostosowanie statków morskich do portów śródlądowych;
- g) dostosowanie statków żeglugi śródlądowej do zmieniających się warunków żeglowności, w tym niskiego stanu wód;
- h) automatyzacja taboru i statków żeglugi śródlądowej;
- i) dostosowanie środków transportu do przewozu intermodalnych jednostek ładunkowych;
- j) kluczowe technologie niezbędne do wdrożenia RIS, takie jak europejskie środowisko RIS, śródlądowy system obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych, komunikaty dla kierowników statków, śródlądowy system automatycznej identyfikacji oraz międzynarodowy system elektronicznego raportowania;
- k) aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych i inne rodzaje oprogramowania do obsługi przewozów towarowych, o ile przyczyniają się one do nieprzerwanego przepływu między różnymi rodzajami transportu, w szczególności multimodalne systemy identyfikacji, śledzenia i identyfikowalności oraz multimodalne platformy wymiany danych, z wyjątkiem inwestycji w aplikacje do usług pasażerskich, takie jak systemy przekazywania pasażerom informacji przed podróżą i w jej trakcie, systemy rezerwacji i płatności dla pasażerów, zarządzania bagażem i zarządzania połączeniami między pociągami pasażerskimi a innymi rodzajami transportu pasażerskiego.

Pomoc na interoperacyjność (3/3)

DODATKOWE OBOWIĄZKI

- Inwestycja musi zostać zrealizowana i sfinalizowana co najmniej na rok przed dniem, w którym inwestycja objęta pomocą stanie się obowiązkowa na szczeblu UE.
- Części taboru korzystające z inwestycji objętej wsparciem muszą zachować ważny status rejestracji w europejskim rejestrze środków transportu przez co najmniej pięć lat po realizacji inwestycji.

Pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację w sektorach zrównoważonego transportu lądowego (1/2)

NA CO

- Inwestycje w aktywa (nowe albo używane) przyczyniające się do dostosowania technicznego i modernizacji w sektorach zrównoważonego transportu lądowego.
- Zrównoważony transport lądowy – przewóz towarów lub pasażerów koleją, śródlądowymi drogami wodnymi lub zrównoważonym transportem multimodalnym (co oznacza przewóz towarów lub pasażerów z wykorzystaniem co najmniej dwóch różnych rodzajów transportu, przy czym co najmniej jednym z wykorzystywanych rodzajów transportu jest kolej lub żegluga śródlądowa, lub jeżeli transport multimodalny łączy transport lądowy z żeglugą morską bliskiego zasięgu).

DLA KOGO

Właściciele środków transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego, przewoźnicy towarów i organizatorzy transportu.

KOSZTY KWALIFIKOWALNE

- Wszystkie koszty niezbędne do realizacji wymienionych poniżej projektów inwestycyjnych. Koszty takie obejmują koszty niezbędne do zakupu i instalacji odpowiedniej technologii, koszty zarządzania projektem i koszty dostawy.
- Koszty związane z badaniami, testowaniem i zatwierdzaniem oraz instalacjami pilotażowymi i prototypowymi do celów wdrożenia odpowiedniej technologii na poziomie gotowości technologicznej 9 (TRL IX) również są kwalifikowalne.
- Koszty utrzymania nie są kwalifikowalne.

ILE

- 30% kosztów kwalifikowalnych.
- W odniesieniu do inwestycji w środki transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego lub w wyposażenie na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego, których zakup jest planowany, koszty kwalifikowalne ograniczają się do dodatkowych kosztów netto związanych z dostosowaniem technicznym i modernizacją.

Pomoc na dostosowanie techniczne i modernizację w sektorach zrównoważonego transportu lądowego (2/2)

WARUNEK

Inwestycja musi zostać zrealizowana i sfinalizowana co najmniej na rok przed dniem, w którym inwestycja objęta pomocą stanie się obowiązkowa na szczeblu UE.

RODZAJE PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH

- a) modernizacja lub odnowienie taboru;
- b) modernizacja lub odnowienie statków żeglugi śródlądowej, na przykład w celu poprawy hydrodynamiki i wydajności;
- c) modernizacja lub odnowienie wyposażenia na potrzeby zrównoważonego transportu multimodalnego;
- d) dostosowanie techniczne taboru i statków żeglugi śródlądowej do nowych rodzajów ładunków;
- e) aplikacje telematyczne dla przewozów towarowych i inne rodzaje oprogramowania do obsługi przewozów towarowych w sektorach kolejowym i żeglugi śródlądowej nieobjęte art. 16, takie jak systemy dostarczające informacji wyłącznie w ramach jednego rodzaju transportu lub cyfrowe systemy rezerwacji i płatności, które nie przyczyniają się do nieprzerwanego przepływu, z wyjątkiem inwestycji w aplikacje do usług pasażerskich, takie jak systemy przekazywania pasażerom informacji przed podróżą i w jej trakcie, systemy rezerwacji i płatności dla pasażerów, zarządzania bagażem i zarządzania połączeniami między pociągami pasażerskimi a innymi rodzajami transportu pasażerskiego;
- f) oprogramowanie do prognozowania ruchu (przewidywany czas odjazdu/przewidywany czas przyjazdu) oraz oprogramowanie do optymalizacji trasy;
- g) systemy cyfrowe monitorujące czas pracy i odpoczynku w przewozach transportu kolejowego.

Więcej informacji



**JEŚLI MAJĄ PAŃSTWO PYTANIA,
CHĘTNIE NA NIE ODPOWIEM**

Kamil Ciupak

Manager, Radca prawny | OW State aid

+48 787 094 011

kamil.ciupak@olesinski.com



Olesiński i Wspólnicy Sp. k.

ul. Świdnicka 40
50-024 Wrocław

SR dla Wrocławia-Fabrycznej
VI Wydział Gospodarczy KRS

KRS 0000620058
NIP 8992788187
REGON 364170013



LUBISZ WIEDZIEĆ WIĘCEJ?

My też. Zapisz się do [Newslettera OW](#)
oraz zajrzyj na naszego [bloga](#).

Olesiński Wspólnicy

Renoma
ul. Świdnicka 40
50-024 Wrocław

Centrum Marszałkowska
ul. Marszałkowska 126/134
00-008 Warszawa

ul. Kalwaryjska 33/34
30-509 Kraków

ul. Zygmunta Starego 24a
44-100 Gliwice

Palio Office Park B
ul. Marynarki Polskiej 195
80-557 Gdańsk