

BIULETYN

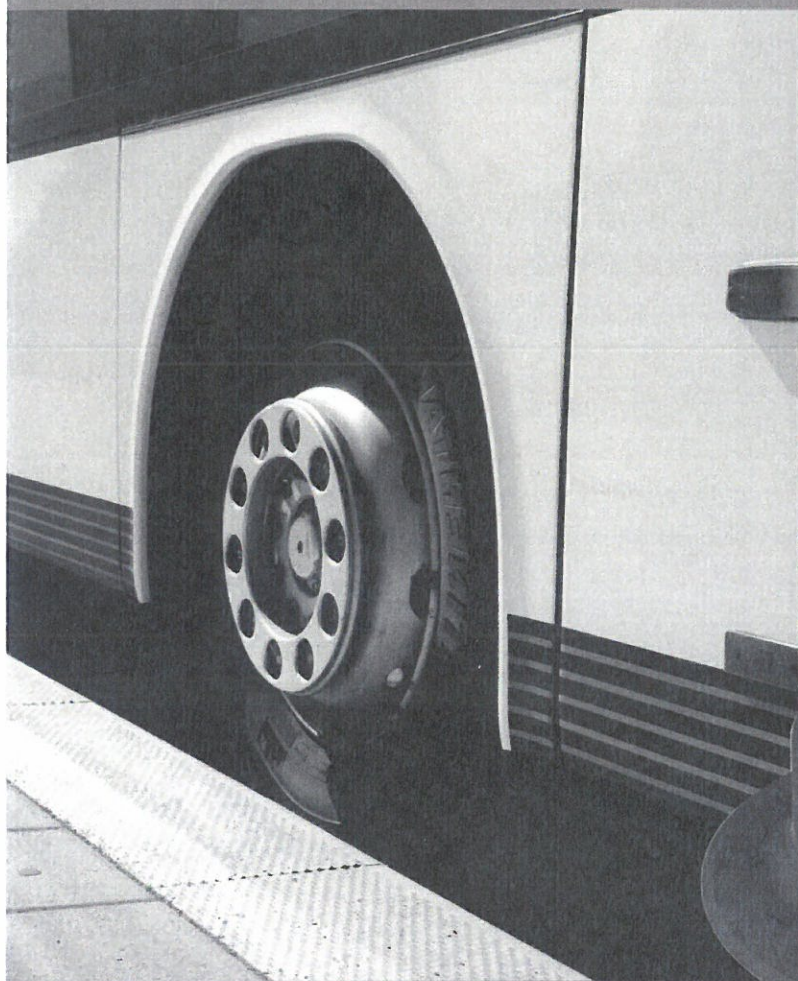
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



ISSN 1234-3999

Listopad 2014

NR 134



Nie pozwól,
aby zatrzymała
Cię awaria
ogumienia



ContiPressureCheck™

System monitorowania ciśnienia i temperatury w oponach

Cena: 29 zł w tym 5% VAT



DRAB POL®

OPŁATA ZA UDOSTĘPNIENIE DANYCH ZE ZBIORÓW MELDUNKOWYCH

Poczynając od dnia 1 stycznia 2016 roku czeka nas zniesienie obowiązku meldunkowego, o czym pisaliśmy w naszym Biuletynie Komunikacji Miejskiej nr 133. Konsekwencją tego stanu rzeczy będzie to, że w nowo wydanych dowodach osobistych zabraknie danych dotyczących adresu jego posiadacza. Spowoduje to konieczność częstszego występowania o uzyskanie informacji adresowych o pasażerach jadących komunikacją miejską bez biletu. Spółki komunalne są zwolnione z konieczności ponoszenia opłat za uzyskiwanie powyższych danych, gdyż w świetle ustawy o ewidencji ludności, zarówno aktualnej jak i nowej, są samorządowymi jednostkami organizacyjnymi na równi z samorządowymi zakładami i jednostkami budżetowymi.

Ostatnio zgłoszony został przez jednego z naszych Członków, działającego w formie organizacyjno-prawnej spółki komunalnej, problem dotyczący konieczności ponoszenia opłaty w wysokości 31 zł za udostępnienie danych ze zbiorów meldunkowych.

W związku z tym, wyjaśniamy, co następuje: spółka komunalna, utworzona przez gminę w trybie art. 2 ustawy o gospodarce komunalnej dla realizacji jej zadania własnego tj. prowadzenia lokalnego transportu zbiorowego, w której gmina samodzielnie lub wspólnie z inną gminą, posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym spółki, jest samorządową (komunalną) jednostką organizacyjną w rozumieniu:

- art. 44 h ust.1 pkt 4 i ust. 9 pkt 1 obowiązującej jeszcze do 31 grudnia 2014 roku ustawie z dnia 10 kwietnia 1974 roku o ewidencji ludności i dowodach osobistych (j.t. z 2006 r. Dz. U. Nr 139, poz. 993 ze zm.) oraz
- art. 46 ust.1 pkt 5 i art. 53 ust. 1 wchodzącej w życie od 1 stycznia 2015 roku ustawy z dnia 24 września 2010 roku o ewidencji ludności (Dz. U. Nr 217, poz.1427 ze zm.).

Obydwa ww. przepisy stanowią podstawę do **nieodpłatnego** udostępnienia komunalnym spółkom, jako samorządowym jednost-

kom organizacyjnym, danych z rejestru PESEL oraz rejestru mieszkańców w zakresie niezbędnym do realizacji zadań publicznych określonych w odrębnych przepisach. W niniejszym przypadku jest to art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym.

Oznacza to, że spółka komunalna, na równi z samorządowym zakładem budżetowym jak i jednostką budżetową, ma prawo do **nieodpłatnego** uzyskania informacji adresowych o pasażerach nie posiadających biletu. Jest to istotne, mając na względzie konsekwencje mogące wyniknąć ze zniesienia obowiązku meldunkowego, co nastąpić ma od 1 stycznia 2016 roku. W nowo wydanych dowodach osobistych nie będzie już wprowadzanie adresu ale zakres zamieszczonych w nim danych, pomimo braku adresu, pozwoli na ustalenie tożsamości jego posiadacza i wystąpienie do Wydziału Udostępniania Danych w Departamencie Spraw Obywatelskich MSW o **nieodpłatne** uzyskanie powyższych niezbędnych informacji ze zbiorów meldunkowych i zbioru PESEL. Od 1 stycznia 2015 roku, zbiory te zwane będą Rejestrem PESEL oraz Rejestrami Mieszkańców.

Powyższe stanowisko Izby, jako prawidłowe, zostało zaakceptowane przez ww. Departament MSW.

Jędrzej Klatka - Kancelaria Radców Prawnych Klatka i Partnerzy

WYTYCZNE KOMISJI EUROPEJSKIEJ ORAZ PROJEKT NOWELIZACJI ROZPORZĄDZENIA (WE) 1370/2007

W ostatnim czasie trwają prace nad nowelizacją rozporządzenia (WE)1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. W dniu 23 marca 2014 r. Komisja Europejska wydała również Komunikat w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego o sygn. 2014/C 92/01, a w dniu 18 czerwca 2014 r. odbyła się konferencja w Brukseli zorganizowana przez Komisję Europejską pt. "Legal clarity for enhanced efficiency of public transport – The Commission presents new guidelines on Regulation 1370/2007". Mecenas Jędrzej Klatka w swoim artykule systematyzuje i przedstawia ostatnie zmiany i propozycje Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Jak wiadomo rozporządzenie (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 obowiązuje od 3 grudnia 2009 r. W dalszej części artykułu będzie je nazywał „Rozporządzeniem 1370”.

W dniu 14.11.2011 r. w Brukseli odbyła się konferencja zorganizowana przez Komisję Europejską nt. wdrażania przepisów tego Rozporządzenia w poszczególnych państwach członkowskich. Obecni wezwali Komisję Europejską do opracowania wytycznych, które wyjaśnią pojawiające się w praktyce wątpliwości.

W dniu 29.03.2014 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej serii C nr 92 poz. 1 został ogłoszony Komunikat Komisji Europejskiej w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. W dalszej części artykułu ten komunikat będzie określał jako „Wytyczne” W niniejszym artykule omawiam najistotniejsze ustalenia zawarte w tym komunikacie, opierając się na materiałach z konferencji zorganizowanej przez Komisję Europejską w dniu 18.06.2014 r., w której także brałem udział.

Niezależnie od powyższego, 30.01.2013 r. Komisja Europejska opracowała projekt nowelizacji Rozporządzenia 1370. W dniu

23.05.2013 r. Komisja Gospodarcza i Monetarna Parlamentu Europejskiego wniosła poprawki do projektu Komisji Europejskiej. Proponowane zmiany także przedstawię poniżej.

I. Wytyczne Komisji Europejskiej do Rozporządzenia 1370

1. Komisja Europejska zwraca uwagę na art. 10 ust. 3 nowej dyrektywy 2014/23/UE w sprawie udzielania koncesji, z którego wynika, że dyrektywa w sprawie udzielania koncesji nie ma zastosowania do koncesji na usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego w rozumieniu rozporządzenia 1370. Udzielanie koncesji na usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego jest więc regulowane wyłącznie przepisami rozporządzenia 1370. Dlatego prawidłowe rozróżnienie między zamówieniami na usługi (z wynagrodzeniem za wykonane wozokilometry) a koncesjami na usługi ma zasadnicze znaczenie.

W art. 2 pkt 1, 2 i 5 nowej dyrektywy 2014/25/UE w sprawie zamówień publicznych „zamówienia na usługi” zdefiniowano jako umowy o charakterze odpłatnym zawierane na piśmie pomiędzy co najmniej jednym podmiotem zamawiającym a co najmniej jednym wykonawcą, których przedmiotem jest świadczenie usług.

Z kolei w art. 5 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2014/23/UE w sprawie udzielania koncesji „koncesję na usługi” zdefiniowano jako „umowę o charakterze odpłatnym zawieraną na piśmie, za pomocą której co najmniej jedna instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający powierza świadczenie usług i zarządzanie tymi usługami co najmniej jednemu wykonawcy, w zamian za wynagrodzenie stanowiące albo wyłącznie prawo do korzystania z usług będących przedmiotem umowy albo takie prawo wraz z płatnością”. W art. 5 ust. 1 tej Dyrektywy określono ponadto, że „udzielenie koncesji na usługi wiąże się z przeniesieniem na koncesjonariusza ryzyka operacyjnego związanego z wykonywaniem tych usług i obejmującego ryzyko związane z popytem lub z popytą albo oba te rodzaje ryzyka. Uznaje się, że koncesjonariusz przejmuje ryzyko operacyjne, jeśli w normalnych warunkach funkcjonowania nie ma gwarancji odzyskania poniesionych nakładów inwestycyjnych lub kosztów poniesionych w związku z eksploatacją obiektów budowlanych lub wykonywaniem usług będących przedmiotem koncesji. Część ryzyka przeniesiona na koncesjonariusza obejmuje rzeczywiste narażenie na wahania rynku, tak aby jakiegokolwiek potencjalne szacowane straty ponoszone przez koncesjonariusza nie były jedynie nominalne ani nieistotne”.

Istnienie ryzyka czy działalność przyniesie zysk przesądza więc o rodzaju umowy: czy mamy do czynienia z zamówieniem na usługi, czy z koncesją na usługi. W tym miejscu trzeba wskazać na wnioski płynące ze skargi czeskiej spółki Dopravní Podnik Ústeckého Kraje a. s. na rekompensatę w regionie Ústí nad Labem, gdzie stwierdzono, że „operator nie ponosi ryzyka ekonomicznego, gdy większość jego przychodów pochodzi z dotacji władzy publicznej, a mniejsza część z biletów”. Oczywiście powyższa interpretacja nie jest wiążąca ale jeżeliby ją przyjąć to oznaczałoby to, że **modelu koncesji na usługi nie mogą stosować organizatorzy, u których wpływy ze sprzedaży biletów są mniejsze niż 50 %.**

2. Rozróżnienie między zamówieniem a koncesją na usługi ma także kluczowe znaczenie ze względu na art. 5 ust. 1 zdanie ostatnie rozporządzenia 1370. W tym przepisie czytamy, że „w przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgod-

nie z „dyrektywami o zamówieniach publicznych”, przepisy ust. 2-6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.” Oznacza, to że art. 5 ust. 2 do 6 rozporządzenia 1370 należy stosować wyłącznie do koncesji na usługi:

- ⇒ art. 5 ust. 2 rozporządzenia 1370 zezwala na bezpośrednie udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu,
- ⇒ art. 5 ust. 4 rozporządzenia 1370 zezwala na bezpośrednie udzielenie zamówienia na małe przewozy oraz małemu operatorowi,
- ⇒ art. 5 ust. 5 rozporządzenia 1370 zezwala na bezpośrednie udzielenie zamówienia w przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji,
- ⇒ art. 5 ust. 6 rozporządzenia 1370 dotyczy transportu kolejowego.

We wszystkich czterech wymienionych wyżej sytuacjach należy więc stosować wyłącznie model koncesji na usługi, w którym operator ponosi ryzyko. Stosowanie modelu zamówienia publicznego z gwarantowanym wynagrodzeniem za wykonane wozokilometry (a więc bez ryzyka operatora) nie jest dozwolone. Rozwiązania zawarte w art. 22 ust. 4 i ust. 5 polskiej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym („umowa *powinna* przyjąć formę koncesji na usługi”) są więc niezgodne z rozporządzeniem 1370, z którego wynika, że w tych przypadkach umowa *musi* przyjąć formę koncesji na usługi. Trzeba więc dokonać wykładni, że słowo „powinna” występujące w art. 22 ust. 4 i ust. 5 polskiej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, oznacza obowiązek. Nie wiadomo jedynie dlaczego polski ustawodawca, zamiast posłużyć się zwrotem „umowa *przyjmuje* formę koncesji na usługi”, wprowadził zamęt używając dwuznacznego „powinna”.

3. Komisja Europejska przypomniała w wytycznych, że zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia 1370 udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu autobusowego lub tramwajowego regulują nowe dyrektywy o zamówieniach publicznych 2004/17/WE(8) i 2004/18/WE(9), a nie rozporządzenie 1370. Natomiast udzielanie zamówień na usługi w zakresie transportu koleją i metrem jest regulowane Rozporządzeniem 1370 i wyłączone z zakresu dyrektywy 2014/24/UE zgodnie z jej motywem 27 oraz art. 10 lit. i), a także z zakresu dyrektywy 2014/25/UE zgodnie z jej motywem 35 i art. 21 lit. g).

4. Wytyczne Komisji Europejskiej przesądzą także o **braku potrzeby weryfikacji, czy operatorzy wyłonieni w przetargach nie otrzymują nadmiernej rekompensaty.** Ta kwestia wymaga szerszego przedstawienia.

W Polsce urzędy marszałkowskie decydujące o przyznawaniu pomocy publicznej bezpodstawnie stosują roboczy wewnętrzny dokument służb Komisji Europejskiej z 29.04.2013 r. pod tytułem: „Przewodnik dotyczący stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu pomocy państwa, zamówień publicznych i rynku wewnętrznego do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, w szczególności do usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym”. Opierając się na pkt. 141 tego Przewodnika urzędnicy urzędów marszałkowskich bezpodstawnie domagają się wprowadzenia do umów zawieranych przez organizatora z operatorem postanowień przewidujących regularne (nie rzadziej niż co 3 lata) kontrole, czy wynagrodzenie jakie otrzymują operatorze zgodnie z ofertą złożoną w przetargu nie stanowi

przypadkiem nadmiernej rekompensaty w rozumieniu załącznika do Rozporządzenia 1370.

Tymczasem już 16.03.2004 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej rozstrzygnął, że „przedsiębiorstwo transportu autobusowego, które nie było zobowiązane do wykonywania swoich usług przewozowych na zasadach niedochodowych w sposób sprzeczny z własnymi interesami ekonomicznymi, lecz wręcz przeciwnie, dobrowolnie przyjęło owe zobowiązania w związku z wygranym przetargiem, i za którego usługi płacono cenę zaproponowaną przez przedsiębiorstwo w ofercie złożonej przez nie w przetargu, nie wykonuje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych a zatem, takie przedsiębiorstwo nie otrzymuje „rekompensaty”, ale wynagrodzenie”. Taki wniosek w oczywisty sposób wynika z:

- ⇒ definicji rekompensaty: **rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych** oznacza „każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.” oraz
- ⇒ definicji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych: **„zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych”** to takie zobowiązanie, którego przewoźnik (operator), ze względu na swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby bez rekompensaty lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samym warunkach.”

Powyższe prowadzi do wniosku, że ze „zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych” mamy do czynienia wówczas, gdy organizator lokalnego transportu zbiorowego nakłada na operatora obowiązek świadczenia takiej usługi, pomimo że jest ona niedochodowa. Z taką sytuacją nie mamy do czynienia, gdy operator dobrowolnie bierze udział w przetargu i deklaruje chęć świadczenia usług po cenie, którą sam skalkulował i zaoferował. Prawdopodobnie takiego rozumowania potwierdza Komisja Europejska stwierdzając w pkt. 2.3.1 na stronie 14 Wytycznych: „otwarta, przejrzysta i niedyskryminująca procedura przetargowa prowadzi do ograniczenia do minimum wysokości rekompensaty ze środków publicznych, którą właściwe organy będą musiały wypłacić usługodawcy, aby uzyskać poziom usług publicznych wymagany w ramach przetargu, a tym samym zapobiega przyznawaniu nadmiernych rekompensat. W takim przypadku nie ma potrzeby stosowania szczegółowych zasad dotyczących rekompensaty określonych w załączniku.”

Wszelkie wątpliwości rozwieje projektowana nowelizacja art. 6 ust. 1 Rozporządzenia 1370, który ma otrzymać brzmienie: „Každą rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w następstwie zamówienia nieudzielonego zgodnie z art. 5 ust. 3 (czyli nieudzielonego w trybie przetargu) lub wynikająca z zasady ogólnej musi ponadto być zgodna z przepisami określonymi w załączniku.” Z projektowanego brzmienia tego przepisu jasno wynika, że załącznika do Rozporządzenia 1370 dot. rekompensaty nie stosuje się do zamówień udzielonych w drodze przetargu.

II. Projekt nowelizacji Rozporządzenia 1370

Projekt przewiduje między innymi:

1. **Nową definicję właściwego organu lokalnego** (art. 2 lit. c)) Zmiana ta zwiększa pewność prawa, precyzując, że „właściwy organ lokalny” jest odpowiedzialny za aglomeracje miejskie lub okręgi wiejskie, a nie za duże części terytorium kraju.

2. **Specyfikacje dotyczące określania przez właściwe organy zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i geograficznego zasięgu umów o świadczenie usług publicznych** (art. 2 lit. e) oraz nowy art. 2a). Artykuł ten przewiduje elastyczną lecz sformalizowaną i przejrzystą procedurę określania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i geograficznego zasięgu umów o świadczenie usług publicznych, jeżeli właściwe organy uznają, że interwencja publiczna jest konieczna do zapewnienia pożądanego z politycznego punktu widzenia poziomu mobilności na terytorium, za które odpowiadają. Wymaga on, aby właściwe organy opracowały plany transportu publicznego określające cele polityki w zakresie pasażerskiego transportu publicznego oraz modele podaży i wydajności pasażerskiego transportu publicznego. Wymaga on również, aby właściwe organy uzasadniały rodzaj i zakres zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które zamierzają nałożyć na operatorów transportu publicznego oraz zakres umowy o świadczenie usług publicznych w celu realizacji celów określonych w planach transportu publicznego. Muszą one stosować kryteria oparte na ogólnych zasadach traktatowych, takich jak stosowność, konieczność i proporcjonalność, jak również kryteria gospodarcze, takie jak opłacalność i stabilność finansowania. Artykuł ten wymaga również, by właściwy organ zapewnił przeprowadzenie odpowiednich konsultacji z zainteresowanymi stronami, np. organizacjami pasażerów i pracowników oraz przewoźnikami.
3. **Publikację określonych informacji** dotyczących umów o świadczenie usług publicznych (art. 7 ust. 1 i art. 7 ust. 2). Przepis ten zobowiązuje właściwe organy do zawarcia informacji o datach rozpoczęcia i okresie obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych w sprawozdaniach rocznych na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, a także we wstępnych ogłoszeniach dotyczących planowanych procedur przetargowych. Te dodatkowe informacje oraz zobowiązanie państw członkowskich do ułatwienia dostępu do sprawozdań rocznych publikowanych przez właściwe organy zwiększą przejrzystość w odniesieniu do udzielonych zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych oraz prawdopodobnego udzielenia nowych zamówień, a tym samym ułatwią przewoźnikom przygotowanie do przyszłych procedur przetargowych.
4. **Okres przejściowy** stosowany do udzielania zamówień w drodze przetargu (art. 8 ust. 2). Przepis ten wyjaśnia, że dziesięcioletni okres przejściowy do dnia 2 grudnia 2019 r. stosuje się jedynie do art. 5 ust. 3 dotyczącego obowiązku organizowania przez właściwe organy procedury przetargowej. Wszystkie pozostałe przepisy art. 5 (np. dotyczące możliwości bezpośredniego udzielenia zamówienia podmiotowi wewnętrznemu w przypadku niewielkiego zamówienia lub w ramach środków nadzwyczajnych oraz przeglądu prawnego decyzji o udzieleniu zamówienia) mają natychmiastowe zastosowanie.

Szczegółowe zapisy projektowanych zmian są dostępne w języku polskim w Internecie pod adresem <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0028:FIN:PL:PDF>.

Dalsze plany Komisji Europejskiej polegające na przeprowadzeniu badania skutków ekonomiczno-finansowych z wdrożenia rozporządzenia (WE) 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego

Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna Mobilności i Transportu, zamierza zlecić badanie w zakresie „Skutków ekonomiczno-finansowych w związku z wdrożeniem rozporządzenia (WE) 1370/2007”. Rozpoczęcie prac przewidywane jest na styczeń 2015 roku a wszystkie zadania, rezultaty, raporty muszą być ukończone w ciągu 9 miesięcy od rozpoczęcia umowy.

Jaki jest ogólny kontekst projektu badawczego?

Rozporządzenie (WE) 1370/2007 ma zasadnicze znaczenie dla organizacji i finansowania usług transportu publicznego świadczonych w Państwach Członkowskich przez transport autobusowy, tramwajowy, metro oraz kolej. Dobrze prosperujący sektor transportu publicznego jest podstawą skutecznej polityki społecznej, gospodarczej i środowiskowej.

W przeszłości Komisja już oceniła, przede wszystkim z prawnego punktu widzenia, stopień wdrożenia rozporządzenia (WE) 1370/2007 w Państwach Członkowskich UE. Biorąc pod uwagę dużą złożoność tego rozporządzenia, Komisja w dniu 21 marca 2014 roku przyjęła Komunikat w sprawie wytycznych interpretacyjnych, których celem ma być przyczynienie się do prawidłowej interpretacji tekstu.

Sprawnie funkcjonujące ramy prawne dla sektora transportu publicznego mają ogromne znaczenie dla umożliwienia właściwym organom zorganizowanie transportu publicznego w sposób umożliwiający osiągnięcie odpowiedniej jakości za publiczne środki, w tym wysoką jakość świadczenia usług. Pięć lat od wejścia w życie rozporządzenia (WE) 1370/2007 w grudniu 2009 roku ocena skutków gospodarczych i finansowych po tym, jak nowe właściwe organy zastosowały nowe regulacje prawne, wydaje się być decyzją właściwą.

Jakie są cele badania?

Podstawowym celem badania jest przedstawienie oceny ogólnej sytuacji gospodarczej i finansowej sektora transportu publicznego w aglomeracjach miejskich i obszarach wiejskich w Państwach Członkowskich UE oraz analiza, w jakim stopniu wdrożenie ram prawnych rozporządzenia (WE) 1370/2007 przyczyniło się do świadczenia usług publicznych wysokiej jakości, zaspokoiło potrzeby mieszkańców, przyczyniło się do wydajności operacyjnej operatorów i opłacalności środków publicznych, przeznaczanych na transport publiczny.

Cele szczegółowe to stworzenie bazy danych na szczeblu UE w zakresie sytuacji gospodarczej i finansowej sektora transportu publicznego i jego czynników determinujących w Państwach Członkowskich, ocena sposobów zlecania usług oraz systemu rekompensat z tytułu kontraktów o świadczenie usług publicznych we wszystkich rodzajach transportu, objętych rozporządzeniem i utworzenie otwartej bazy wiedzy na temat najlepszych praktyk z tym związanych, w szczególności z aspektami korzystnie wpływającymi na opłacalność zamówienia.

Analizy, w szczególności czynników korzystnie wpływających na różne sposoby udzielania zamówienia, powinny uzupełniać sprawozdania, które Państwa Członkowskie są zobowiązane przedłożyć Komisji do czerwca 2015 roku, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania stopniowego udzielania zamówień publicznych na usługi zgodnie z art. 5 rozporządzenia 1370/2007.

Komisja zamierza opublikować wyniki projektu badawczego.

Jakie są zadania, które należy zrealizować w ramach umowy na przeprowadzenie badania?

Dokonanie przeglądu sytuacji gospodarczej i finansowej w sektorze transportu publicznego (autobus, tramwaj, metro i kolej miejska) we wszystkich Państwach Członkowskich Unii Europejskiej. Analiza ta opiera się na zbiorze odpowiednich kluczowych wskaźników wydajności (KPI) obejmujących m.in. produktywność, wskaźnik pokrycia kosztów i jakość usług.

Identyfikacja wskaźników, które decydują o wydajności ekonomicznej i finansowej sektora.

Ocena wpływu ekonomicznego-finansowego stosowania nowych ram regulacyjnych (rozporządzenie 1370/2007), w szczególności poprzez określenie czynników sukcesu w odniesieniu do sytuacji ekonomicznej i finansowej, wydajności operatorów transportu publicznego, bez względu na sposób udzielenia zamówienia na świadczenie usług (np. zlecenie bezpośrednio, przetarg), w tym koordynacja z lokalnymi politykami transportowymi oraz analiza systemów rekompensat przeznaczonych na pokrycie obowiązku świadczenia usług publicznych (np. w celu promowania efektywności), systemy rekompensat (np. z uwzględnieniem odpowiedniego poziomu ryzyka związanego z konkretnym rodzajem wybranej umowy) i monitorowanie zgodnie z przepisami rozporządzenia i załącznika do rozporządzenia. Analiza w ramach tego zadania opiera się na 6-8 studiach przypadków. Wybór powinien być dokonany w taki sposób, aby zachować reprezentatywność głównych zbiorów czynników, które decydują o wydajności ekonomiczno-finansowej sektora w Państwach Członkowskich UE.

Wykorzystanie zadania trzeciego do ustanowienia otwartej bazy wiedzy (związanej ze sposobem udzielenia zamówienia), która nadawałaby się w przyszłości do dalszych aktualizacji poprzez kolejne działania badawcze prowadzone przez organizacje lub inne podmioty z sektora.

Organizowanie warsztatów eksperckich w celu zaprezentowania i zatwierdzenia projektu ustaleń w ramach umowy badawczej.

Współpraca z zainteresowanymi stronami z sektora transportu publicznego

W zależności od metodologii badań, jaką wybrana firma zaproponuje, współpraca z operatorami transportu publicznego jak również z właściwymi organami będzie miała kluczowe znaczenie dla uzyskania dostępu do praktycznych doświadczeń w zakresie stosowania przepisów rozporządzenia 1370/2007 oraz do odpowiednich danych do analizy. Zostaną zapewnione przepisy w celu ochrony wrażliwych danych handlowych, aby zachęcić do aktywnego poparcia projektu badawczego przez zainteresowane strony.