BIULETYN INFORMACYJNY

nr 2/2022

W NUMERZE:

Udział społeczeństwa w implementacji polityki spójności. Podsumowanie pilotażu KE z udziałem CUPT

Klauzule zakazane w umowach na zamówienia publiczne

Jak nas postrzegają? Wyniki badania satysfakcji wnioskodawców i beneficjentów POIiŚ i POPW

Europejski Akt Dostępności - pomyśl już dzisiaj

AKTUALNOŚCI

100 milionów złotych dla samorządów na zwiększenie bezpieczeństwa na drogach

Gminy będą mogły otrzymać unijne dofinansowanie na poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w miejscach o największej liczbie wypadków oraz w okolicy budynków publicznych, takich jak szkoły, przychodnie zdrowia czy dworce.

Czytaj więcej...

Dostępność 2030+: nowy cykl w CUPT

Centrum Unijnych Projektów Transportowych, w ramach działań na rzecz wsparcia wnioskodawców i beneficjentów w przygotowaniu i realizacji inwestycji finansowanych z funduszy europejskich, rozpoczyna realizację drugiego Cyklu spotkań „Dostępność 2030+”.

Czytaj więcej...

22 spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego

W Międzynarodowy Dzień Kobiet, 8 marca, odbyło się kolejne spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego pt. Kolej aglomeracyjna 2022: potrzeby i oczekiwania, trudności i bariery.

Czytaj więcej...

AKTUALNOŚCI

Środki UE: odnowiono dworzec Kraków Swoszowice

21 marca miało miejsce uroczyste otwarcie przebudowanego dworca Kraków Swoszowice, z którego już skorzystali pierwsi podróżni. Przywrócenie obsługi podróżnych i historycznego wyglądu dworca, a także poprawa bezpieczeństwa, dostępności dworca dla wszystkich pasażerów...

Czytaj więcej...

Konsultacje Blue Book

Niebieskie Księgi (Blue Book) przygotowane przez Inicjatywę JASPERS to dokumenty, które są głównym źródłem metodologii do przygotowania analiz kosztów i korzyści w sektorze transportu. Są one uzupełnieniem i dopracowaniem wytycznych Komisji Europejskiej oraz wytycznych krajowych...

Czytaj więcej...

Jak angażować obywateli w realizację polityki spójności? Podsumowanie pilotażu KE z udziałem CUPT

W odpowiedzi na potrzeby społeczeństwa chcącego mieć wpływ na kształtowanie otoczenia, instytucje publiczne w coraz większym stopniu stwarzają możliwości udziału obywateli...

Czytaj więcej...

AKTUALNOŚCI

Dopuszczalność zmiany umowy w sprawie zamówienia publicznego - opracowanie Urzędu Zamówień Publicznych

Zachęcamy do zapoznania się z opracowaniem Urzędu Zamówień Publicznych pn. Dopuszczalność zmiany umowy w sprawie zamówienia publicznego na podstawie art. 455 ust. 1 pkt 1 i 4 oraz art. 455 ust. 2 ustawy Pzp.

Czytaj więcej...

Pierwsze granty z nowego CEF

Komitet Koordynacyjny CEF Transport zatwierdził rekomendację Komisji Europejskiej na przyznanie dofinansowania dla wybranych projektów dotyczących mobilności wojskowej oraz infrastruktury paliw alternatywnych. Dofinansowanie z instrumentu Łącząc Europę przyznano sześciu polskim projektom.

Czytaj więcej...

Ogólnounijny zakaz udziału rosyjskich wykonawców w zamówieniach publicznych i koncesjach

W związku z trwającą agresją wojskową Rosji wobec Ukrainy oraz doniesieniami o okrucieństwach popełnianych przez rosyjskie siły zbrojne w Ukrainie w ramach piątego pakietu sankcji gospodarczych i indywidualnych wobec Rosji w dniu 8 kwietnia 2022 r. Rada Unii Europejskiej przyjęła rozporządzenie...

Czytaj więcej...

AKTUALNOŚCI

„Transport elektryczny - czy da się to okiełznać?" - Konferencja CUPT w ramach Transportowego Obserwatorium Badawczego, 18-19 maja br.

Spotkanie będzie okazją do dyskusji nad aktualnymi zagadnieniami dotyczącymi elektromobilności w kontekście wykorzystania funduszy UE w nowej perspektywie finansowej.

Czytaj więcej...

Stanowisko dot. kwalifikacji terminali przeładunkowych

Centrum Unijnych Projektów Transportowych wspiera rozwój transportu intermodalnego poprzez udzielenie współfinansowania ze środków UE projektom inwestycyjnym realizowanym przez podmioty prywatne i spółki skarbu Państwa.

Czytaj więcej...

Nowe podstawy wykluczenia z postępowania lub konkursu oraz kara pieniężna jako sankcje w celu przeciwdziałania wspieraniu agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę

W dniu 15 kwietnia br. została ogłoszona ustawa z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę...

Czytaj więcej...

AKTUALNOŚCI

Lepsze planowanie inwestycji kolejowych dzięki Zintegrowanemu Modelowi Ruchu

29 kwietnia br. w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) Pani Joanna Lech, p.o Dyrektor CUPT i Pan Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A podpisali umowę dot. wykorzystania przez spółkę Zintegrowanego Modelu Ruchu (ZMR).

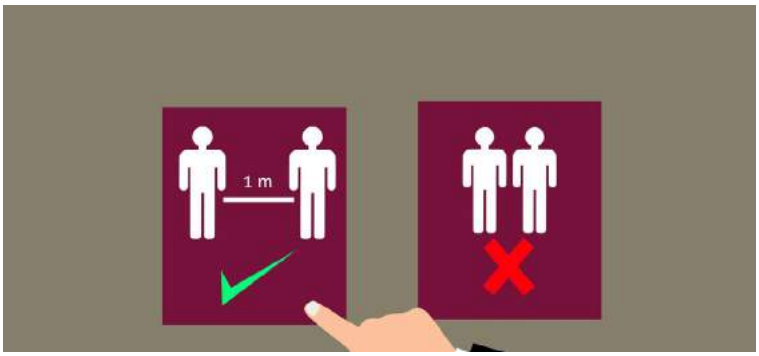
Czytaj więcej...

COVID-19: INFORMACJE DLA BENEFICJENTÓW

Stanowisko IZ POIiŚ oraz IK UP w sprawie kwalifikowalności wydatków rozliczanych w ramach projektów UE przez beneficjentów uzyskujących wsparcie z tzw. tarczy antykryzysowej (COVID-19).

W związku z otrzymaną korespondencją z Instytucji Zarządzającej Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (IZ POIiŚ) oraz Instytucji Koordynującej Umowę Partnerstwa (IK UP), poniżej przedstawiamy Państwu stanowisko w sprawie kwalifikowalności wydatków rozliczanych w ramach projektów UE przez beneficjentów uzyskujących wsparcie z tzw. tarczy antykryzysowej (COVID-19).

Czytaj więcej...



Zalecenia i wytyczne CUPT w związku z epidemią SARS-CoV-2.

CUPT walczy z pandemią COVID-19 – pomóż nam w tym i Ty! Wszyscy mamy wpływ na rozprzestrzenianie się epidemii, musimy tylko stosować się ściśle do konkretnych zaleceń. Ze względu na wspólne bezpieczeństwo pracowników, interesantów i gości CUPT zebraliśmy je w jednym miejscu. Przeczytaj, zapamiętaj i stosuj.

Czytaj więcej...

TEMAT MIESIĄCA:
UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W IMPLEMENTACJI POLITYKI SPÓJNOŚCI. PODSUMOWANIE PILOTAŻU KE Z UDZIAŁEM CUPT

SPOŁECZEŃSTWO

Projekt pilotażowy powstał z myślą o większym zaangażowaniu obywateli w proces decyzyjny podczas realizacji różnego rodzaju projektów, w tym również tych infrastrukturalnych współfinansowanych z Polityki Spójności będących w kompetencjach CUPT.

Komisja Europejska (KE) dostrzegła, że społeczeństwo ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia dobrych zmian w projektowaniu inwestycji (ale nie tylko) - ma do odegrania ważną rolę w kształtowaniu Unii Europejskiej i jej polityk. Patrząc w szczególności na politykę spójności, angażowanie obywateli i odpowiednich organizacji społeczeństwa obywatelskiego w procesy decyzyjne wnosi wartość dodaną do wdrażania Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS). Instytucje Zarządzające (IZ) i Instytucje Pośredniczące (IP) dla programów operacyjnych na lata 2021-2027 mają do odegrania w tym zakresie kluczową rolę, jako inicjatorzy i liderzy, ale też mogą na tym wiele zyskać. Zaangażowanie obywateli może

poprawić realizację i jakość inwestycji, m.in. poprzez wniesienie wiedzy tematycznej i technicznego „know-how", a także zapewnić większą przejrzystość, odpowiedzialność w procesie wdrażania. Spowoduje to większą użyteczność projektowanych i wdrażanych rozwiązań.

PILOTAŻ

Ogłoszony przez Komisję Europejską w 2020 roku nabór do udziału w pilotażu skierowany był do instytucji zarządzających i pośredniczących wszystkich państw członkowskich UE i miał na celu dostarczenie wiedzy w jaki sposób powinien zostać zapewniony udział obywateli i organizacji pozarządowych w procesie podejmowania decyzji strategicznych oraz w jaki sposób monitorować inwestycje i oceniać ich wpływ w odniesieniu do procesu partycypacji społecznej.

W wyniku prowadzonego naboru, spośród zgłoszonych 18 aplikacji, wybranych do udziału w pilotażu zostało 5 instytucji z różnych krajów:

1. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) – Polska
2. Instytucja Zarządzająca Regionu Emilia Romania - Włochy
3. Instytucja Pośrednicząca Regionu Cantabria – Hiszpania
4. Instytucja Zarządzająca projektu Interreg w regionach przygranicznych Belgii i Holandii
5. Instytucja Zarządzająca projektu Interreg w regionach przygranicznych w Bułgarii i Rumunii

Komisja Europejska/DG REGIO zwróciła się do Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) o zapewnienie wsparcia technicznego, w szczególności ukierunkowania IZ/IP w analizie stanu prac, organizowaniu wewnętrznych dyskusji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami oraz pomocy w przygotowaniu planu działania dla państw biorących udział w projekcie pilotażowym.

OECD współpracowała następnie z wybranymi IZ i IP, aby pomóc im w:

- usystematyzowaniu istotnych informacji ogólnych na temat instytucji zarządzającej/instytucji pośredniczącej, kontekstu, w jakim działa oraz sposobu wdrażania zasady partnerstwa w ramach projektu przy współudziale CUPT,
- identyfikacji i sformułowaniu działania, któremu odpowiednie przygotowanie i implementacja wymaga zaangażowania obywateli i społeczeństwa obywatelskiego,
- opracowaniu projektu zaangażowania, który pomógłby osiągnąć cel, jakim jest rozwój partycypacji społecznej,
- identyfikacji potencjalnych partnerów społeczeństwa obywatelskiego oraz
- identyfikacji koniecznych kroków i założeń, które należy wziąć pod uwagę, oraz planu działań w celu wdrożenia aktywności w zakresie zaangażowania obywateli i społeczeństwa obywatelskiego, w tym monitorowania i oceny.

PRZEPROWADZONE DZIAŁANIA

Celem pilotażu było dostarczenie wiedzy, w jaki sposób powinien zostać zapewniony udział obywateli i organizacji pozarządowych w procesie podejmowania decyzji strategicznych oraz w jaki sposób monitorować inwestycje i oceniać ich wpływ w odniesieniu do procesu partycypacji społecznej.

Projekt, w którym CUPT uczestniczył trwał półtora roku, od lipca 2020 do końca 2021 roku. Pierwotnie planowano jego realizację na 12 miesięcy. Ze względu jednak na trwającą pandemię, wydłużono okres jego realizacji do końca 2021 roku.

Oficjalnie projekt rozpoczął się od spotkania (Kick-off), które miało miejsce 15 lipca 2020 r. w formule online. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele OECD, KE oraz przedstawiciele wybranych do projektu instytucji.

Cały projekt podzielony został na działania, które w okresie półtora roku zostały zrealizowane przez zespół CUPT. Zaznaczmy był to okres, na który przypadała niespotykana jeszcze w historii świata pandemia COVID-19 wywołana wirusem SARS-CoV-2 i realizacja różnych zadań w trybie zdalnym.

Początkowym działaniem było przeprowadzenie przez CUPT dwóch odrębnych badań ankietowych. Należy zaznaczyć, iż każda instytucja uczestnicząca w pilotażu realizowała plan działań zgodnie z własnymi autorskimi koncepcjami. Pierwsze, skierowane do społeczeństwa a drugie do inwestorów będących beneficjentami środków Polityki Spójności. Kierując pytania do mieszkańców zarówno miast jak i mniejszych miejscowości chcieliśmy dowiedzieć się jak wygląda proces partycypacyjny z ich punktu widzenia, czy mają możliwość wyrażenia swojej opinii, czy wiedzą, w jaki sposób i na jakim etapie można to zrobić i czy inwestorzy informują ich o ostatecznych rozstrzygnięciach. Z drugiej strony, aby zbudować pełen obraz procesu partycypacji w Polsce, niezwykle cennym było dla nas poznanie opinii samych inwestorów realizujących projekty transportowe, w tym również te wspierane przez CUPT.

W kolejnym etapie projektu po zakończonych badaniach ankietowych oraz ich analizie 25 maja 2021 r. przeprowadziliśmy w formule zdalnej spotkanie eksperckie, w którym uczestniczyli m.in. przedstawiciele Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, Fundacji Think Tank Miasto, Fundacji Fenomen oraz Fundacji Polska Bez Barier. Podczas spotkania omówione zostały wyniki badań obu ankiet. Podczas paneli dyskusyjnych zaproszeni eksperci dzielili się swoimi spostrzeżeniami i wnioskami na temat wyników ankiet, doświadczeniami jak również podawali sposoby zwiększenia efektywności udziału społeczeństwa we wdrażaniu Polityki Spójności.

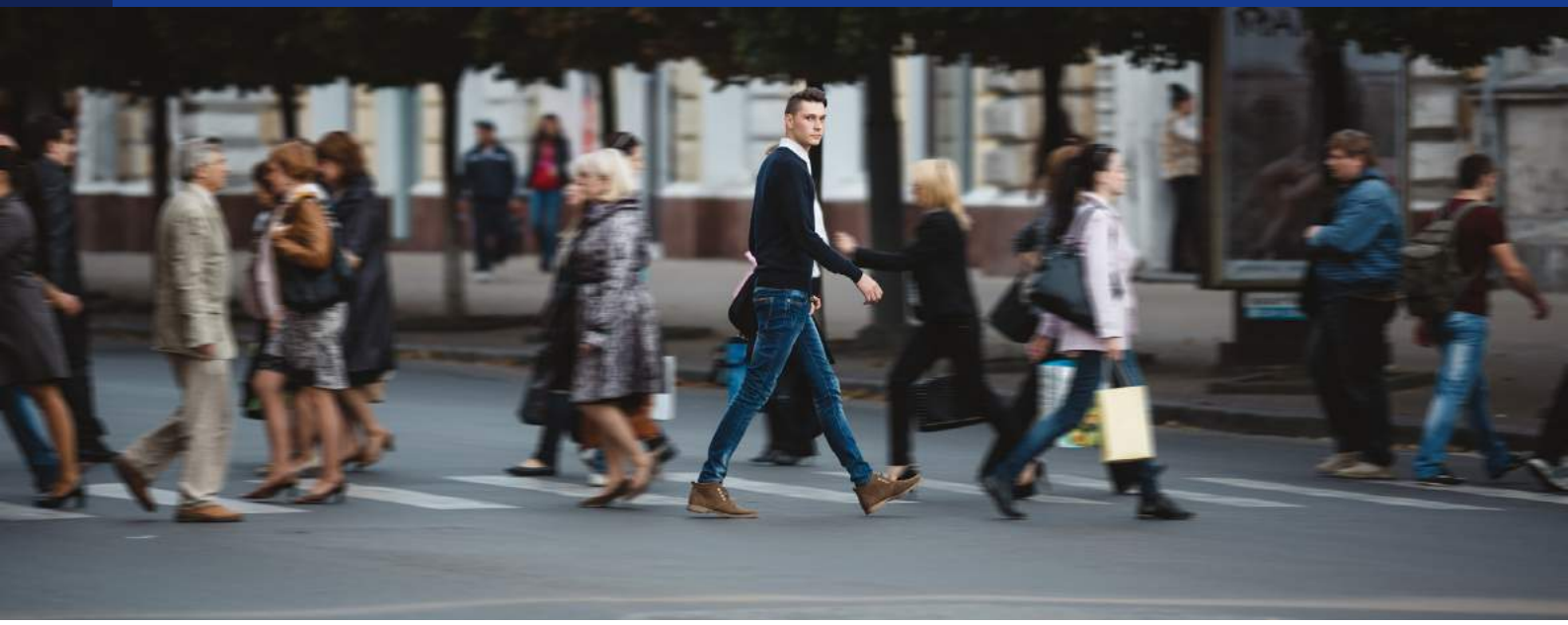
Najważniejsze wnioski, jakie zostały wówczas sformułowane to:

1. Bardzo ważny jest sposób komunikowania o planach/inwestycjach.
   - kanał komunikacji powinien być dostosowany do danej grupy społecznej – ważna jest diagnoza, do kogo kierujemy się z przekazem i jakie odbiorca ma potrzeby komunikacyjne (inaczej należy do grup osób starszych a inaczej do młodych etc.)
   - bardzo ważny jest prosty język w przekazie.
2. Społeczeństwo nie posiada poczucia sprawczości – niejednokrotnie ma przekonanie, że biorąc nawet udział w konsultacjach nie otrzymuje informacji zwrotnej związanej z uwzględnieniem bądź nie ich uwag.
3. Ważne są poprawnie przygotowane materiały przedkonsultacyjne – to daje podstawę do przygotowania dobrego przekazu i dobrego planu konsultacji (czy inwestor decyduje się na informowanie społeczeństwa, konsultacje społeczne czy współdecydowanie).
4. Trzeba wyjaśnić mieszkańcom, jakie realne konsekwencje może mieć partycypacja na wczesnym etapie, inaczej nie będą widzieć sensu w udziale. Należy zadać sobie pytanie jak włączać? Zamiast: kiedy informować? Informowanie nie zakłada aktywnej roli odbiorcy (tzw. drabina partycypacji).
5. Brak informacji zwrotnej może być powodem braku zaangażowania społecznego
6. Paradoks uczestnictwa – ludzie narzekają, że za późno dowiadują się o inwestycjach ale z drugiej strony jak już wcześnie zaprasza się ich do konsultacji, to po prostu nie uczestniczą.
7. Konieczne zastanowienie się jak budować partnerską relację ze społeczeństwem?

8. Rodzaj partycypacji (poszczególne etapy a tym samym wytyczne) powinien być dostosowany do rodzaju inwestycji (inaczej przeprowadzi się dialog partycypacyjny dotyczący nowych ławeczek w mieście a inaczej budowy lub modernizacji drogi)
9. Społeczeństwo powinno mieć pole do negocjacji (przykład budowy drogi. Inwestor przekonuje o konkretnej trasie tej drogi ale społeczeństwo powinno mieć możliwość wskazania dogodnego przystanku czy zatoki autobusowej lub parkingów w jej obszarze).
10. Często społeczeństwo jest zainteresowane konkretną informacją, której często na wczesnym etapie inwestor nie posiada np. jaka będzie zajętość terenu, ile mojej nieruchomości będzie zabranej, jaki będzie hałas, gdzie odprowadzenie wód opadowych – na które można odpowiedzieć jak jest już projekt budowlany. Ale wówczas już nie ma możliwości wpływu na dane przedsięwzięcie. Dlatego tak ważne jest przygotowanie planu inwestycji i co ma być ich rezultatem.
11. Przygotowanie i realizacja dużej inwestycji liniowej w warunkach krajowych to około 10 lat, dlatego tak ważne jest, aby w całym tym okresie inwestor posiadał, jak również systematycznie wzmacniał kadry związane z planowaniem inwestycji transportowych. Umożliwi to na poziomie strategicznym długoterminowe planowanie.
12. Konsultacje nie mają właściciela, przeprowadzenie konsultacji przez samych przedstawicieli inwestora jest trudne, potrzebny jest moderator (osoba postronna). Zazwyczaj przedstawiciele inwestora są na pierwszej linii spotkań i mogą być najbardziej atakowani przez społeczeństwo i na nich skupia się ich frustracja. Powinien być określony właściciel konsultacji, ktoś, kto na etapie myślenia o projekcie już byłby wyznaczony do przeprowadzenia wstępnych konsultacji i następnie nadzorowania całości procesu.
13. Syndrom NIMBY (Not In My Back Yard, tzn. „nie na moim podwórku". Czyli droga jest ważna i trzeba ją budować, ale nie może przechodzić przez moją działkę lub być za blisko. Najlepiej gdyby była zbudowana „u sąsiada". Jednocześnie mieszkańcy innych miejscowości zazwyczaj również zajmują takie stanowisko, w rezultacie czego, taki projekt nie może zostać zrealizowany nigdzie.

Kolejnym etapem projektu było wypracowanie konkluzji na bazie wyników przeprowadzonego badania oraz spotkania z ekspertami reprezentującymi różne środowiska oraz założeń do projektu podręcznika. Po konsultacjach z OECD i KE przez kolejne miesiące trwały intensywne prace nad podręcznikiem przy współudziale OECD, które zapewniło swój wkład i pomoc merytoryczną. Prace zakończyły się w IV kwartale 2021 roku.

W związku z finalizacją przez CUPT prac nad realizacją projektu pilotażowego Komisji Europejskiej dotyczącego zwiększenia zaangażowania obywateli w realizację polityki spójności, zorganizowana została konferencja prezentująca wyniki prac w ramach projektu, która odbyła się



dnia 28 października 2021 roku pt. „Infrastruktura transportowa finansowana z funduszy unijnych akceptowalna społecznie". W konferencji wzięli udział m.in. przedstawiciele Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Łodzi, Komisji Europejskiej, OECD, Uniwersytetu Gdańskiego, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A, Think Tank Miasto, Urzędu Miasta Rybnik, Fundacji Szkoła Liderów, Fundacji Polska Bez Barier, Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, Stowarzyszenia Białołęka za Trasą (NGS).

Na zakończenie całego projektu OECD zaprosiła przedstawicieli wszystkich uczestników pilotażu na warsztaty jakie odbyły się w Brukseli w dniu 25 listopada 2021 roku. W wydarzeniu udział wzięli przedstawiciele wszystkich państw biorących udział w projekcie. Każde z nich przedstawiło efekty swojej pracy, wnioski jakie z niej wyniknęły oraz możliwości włączenia najważniejszych wniosków w procedury konsultacji społecznych. Ponadto każde z państw miało możliwość wypowiedzenia się w zakresie efektów pracy innych czy zadawania pytań, co również poszerzyło horyzonty w zakresie włączania obywateli w proces partycypacji społecznej.

PRODUKTY PROJEKTU CUPT

Ostatecznym produktem wypracowanym w ramach udziału CUPT w projekcie są rekomendacje w postaci podręcznika zawarte w „Wytycznych dla inwestorów i beneficjentów polityki spójności w zakresie partycypacji społecznej". Mogą być one pomocnym narzędziem dla wszystkich beneficjentów Polityki Spójności w zakresie zaangażowania obywateli w realizację ich planów inwestycyjnych. Zaproponowane przez nich rozwiązania pomogą zidentyfikować możliwości i zaplanować udział obywateli w projektowaniu, wdrażaniu i ocenie projektów infrastruktury transportowej.

Wytyczne mają na celu pomoc beneficjentom i podmiotom w określeniu m.in:

- czy i kiedy uczestnictwo obywateli jest przydatne;
- kolejność, w jakiej powinno być projektowane uczestnictwo obywateli;
- względy dotyczące zapewnienia jakości i działań następczych;
- różnorodne metody i narzędzia, które można zastosować w zależności od celu.

Warto przypomnieć, że proces partycypacji społecznej to wszystkie sposoby, jakimi inwestor może zaangażować interesariuszy, w tym społeczeństwo, w poszczególne etapy procesu inwestycyjnego poza obowiązkowymi konsultacjami publicznymi. Procesy uczestnictwa społeczeństwa są inicjowane i organizowane przez inwestora. Choć nie są one obowiązkowe, to są zdecydowanie zalecane i bardzo przydatne, zwłaszcza we wczesnych etapach procesu inwestycyjnego (etap 1 - określenie wstępnej koncepcji projektu, etap 2 - wstępny wybór lokalizacji inwestycji). Inwestorów zachęca się również do organizowania procesów partycypacji społecznej przez cały okres trwania procesu inwestycyjnego, jako uzupełnienie obowiązkowych konsultacji.

Po co angażować społeczeństwo? Powodów jest co najmniej kilka i wydaje się, że są one znaczące.

- Jest to dobre dla demokracji
- Jest to dobre dla polityk, przepisów, usług i projektów
- Jest to dobre dla integracji i różnorodności
- Jest to dobre dla legitymizacji i ułatwia wdrożenie
- Może to pomóc inwestorom w rozwiązywaniu problemów lub konkretnych sytuacji
- Może to pomóc inwestorom w przygotowaniu i realizacji projektów inwestycyjnych, które odpowiadają na potrzeby społeczeństwa

Z punktu widzenia CUPT i naszych statutowych działań niezwykle istotne jest to, że zaangażowanie społeczne jest niezwykle ważne w realizacji Polityki Spójności. Około jedna trzecia budżetu Unii Europejskiej (około 352 mld euro w ciągu siedmiu lat) jest przeznaczona na Politykę Spójności, która promuje i wspiera ogólny harmonijny rozwój jej państw członkowskich i regionów. Powodzenie inwestycji zależy od solidnych i kompetentnych instytucji, a także od skutecznego partnerstwa między rządami, zainteresowanymi stronami i mieszkańcami państw. Społeczeństwa mają do odegrania kluczową rolę w kształtowaniu decyzji dotyczących inwestycji publicznych, a także w zwiększaniu przejrzystości i odpowiedzialności beneficjentów funduszy UE.

W Wytycznych przedstawiamy 8 kroków w planowaniu i wdrażaniu partycypacji społecznej w projektach transportowych:

- Określenie momentu uczestnictwa i problemu do rozwiązania
- Definiowanie oczekiwaneog rezultatu
- Określanie dostępnych zasobów
- Określanie właściwego kręgu odbiorców, który ma być zaangażowany
- oraz procesu rekrutacji
- Wybór metody uczestnictwa
- Dotrzymanie obietnicy
- Ocena procesu partycypacyjnego

W Wytycznych przedstawiamy różne metody partycypacji społeczeństwa. Opierają się one na zasadzie dobrych praktyk w celu zapewnienia ich jakości. Mimo, że metody mają swoją specyfikę, należy pamiętać o ogólnych zasadach, wdrażając działania z uczestnictwem społeczeństwa. Najważniejszą z nich jest wskazanie, że cel partycypacji społecznej powinien być określony, jako jasne zadanie. W ustalanie celu zaangażowani są odpowiedni interesariusze. Powinien być sformułowany neutralnie, jako pytanie w prostym języku. Pozostałe zasady m.in.: odpowiedzialność, przejrzystość, integracja i dostępność oraz uczciwość opisujemy w wytycznych. Całość dostępna jest na stronie: **https://www.cupt.gov.pl/aktualnosci/2365-jak-angazowac-obywateli-w-realizacje-polityki-spojnosci-podsumowanie-pilotazu-ke-z-udzialem-cupt.**

PLANY NA PRZYSZŁOŚĆ

Partycypacja społeczna w sektorze publicznym ma cztery podstawowe cechy:

- jest korzystna sama w sobie,
- jest źródłem wiedzy i informacji o lokalnych warunkach, potrzebach i postawach, a zatem poprawia skuteczność decyzji,
- jest kompleksowym podejściem, które odzwierciedla podstawowe potrzeby ludzi i wartości użytkowników,
- jest narzędziem ochrony interesów obywateli, mającym na celu zaspokojenie ich często pomijanych potrzeb.

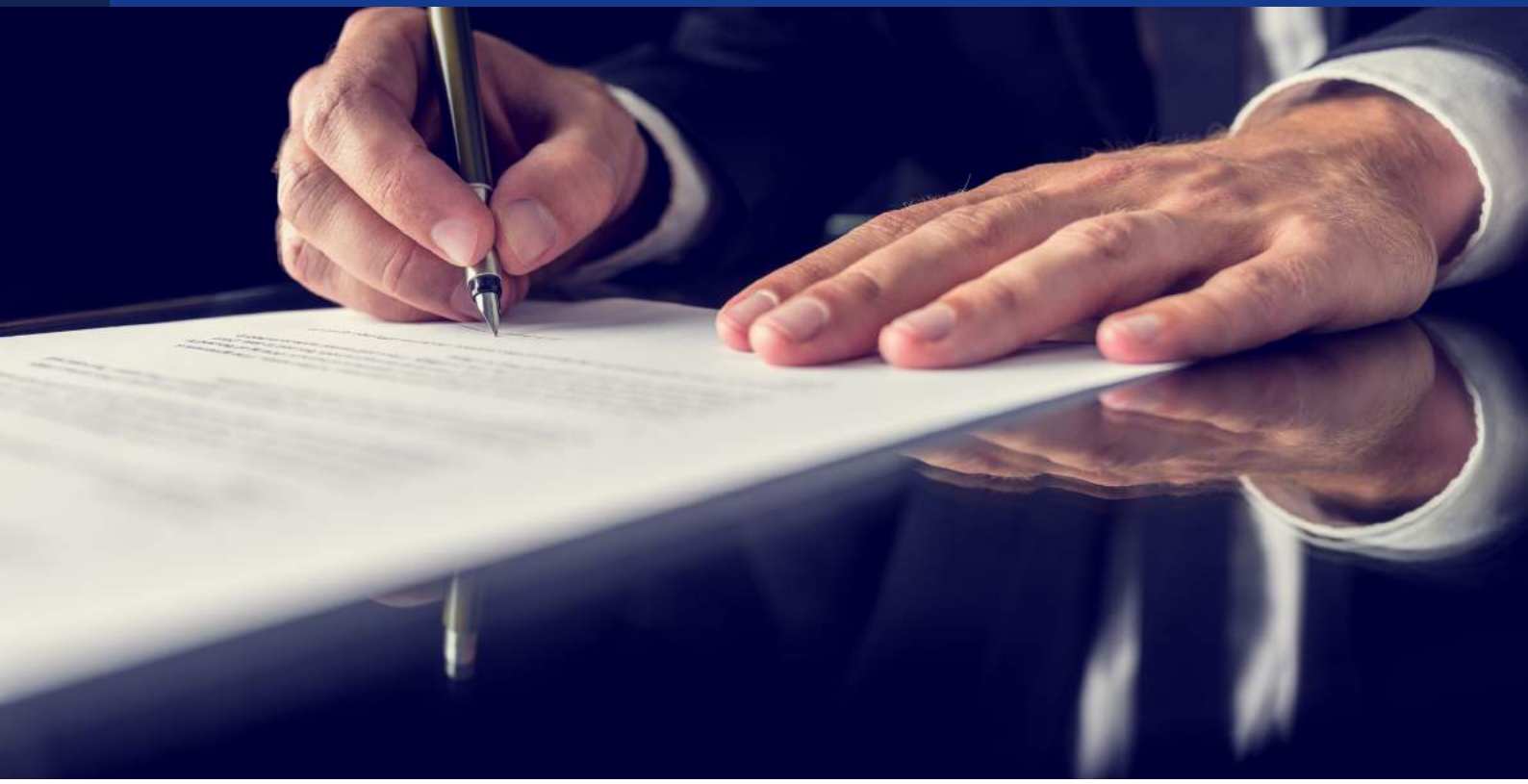
Przystępując do projektu Komisji Europejskiej, CUPT było przekonane o znaczeniu partycypacji społecznej i jednocześnie o problemach z jej zastosowaniem w projektach transportowych finansowanych z funduszy UE. Nasze działania w ramach projektu utwierdziły nas w tych przekonaniach. Oficjalnie projekt zakończył się w grudniu 2021 roku, ale my nie kończymy działań na rzecz rozpowszechniania idei partycypacji. Wiemy, że warto rozmawiać z tymi, których projektowane rozwiązania dotyczą. Będziemy działać na rzecz przekonywania do tego innych, w tym beneficjentów funduszy UE.

Autorzy:

Edyta Boratyńska-Karpiej – Departament Analiz Transportowych i Programowania

Paulina Księżopolska – Departament Analiz Transportowych i Programowania

Piotr Kocjan - Departament Projektów Miejskich



KLAUZULE ZAKAZANE W UMOWACH NA ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

Na łamach niniejszego artykułu przyjrzymy się tematowi klauzul zakazanych (abuzywnych) w umowach na zamówienia publiczne. Przedmiot klauzul abuzywnych (rzecz jasna w odniesieniu do relacji konsument – przedsiębiorca) reguluje natomiast art. 385(1) k. c tj. postanowienia umowy zawieranej z konsumentem nieuzgodnione indywidualnie nie wiążą go, jeżeli kształtują jego prawa i obowiązki w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami, rażąco naruszając jego interesy. Kodeks cywilny w art. 385 (3) zawiera również przykładowy katalog postanowień, które mają charakter niedozwolonych.

Przedstawione zostaną najważniejsze tezy z orzeczeń Krajowej Izby Odwoławczej oraz sądów.

Przykładowe zapisy klauzul, które bądź budzą wątpliwości, albo w jasny sposób zostały uznane przez Krajową Izbę Odwoławczą za niedozwolone stanowić będą dla naszych Beneficjentów pomocne narzędzie przy konstruowaniu warunków umów na zamówienia publiczne.

Udzielimy również odpowiedzi na pytanie, czy konieczne było wprowadzenie wprost do ustawy Pzp katalogu klauzul abuzywnych i jakie rodzi to skutki na gruncie praktyki postępowań o udzielenie zamówienia publicznego.

CERTYFIKACJA WYKONAWCÓW W PRAWIE UNIJNYM – DYREKTYWY I ORZECZNICTWO TRYBUNAŁU SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ

Przepisy ustawy Prawo Zamówień Publicznych[1] wprowadzają zamknięty katalog klauzul niedozwolonych. Jest to niewątpliwie, na gruncie przepisów dotyczących zamówień publicznych, nowość w porównaniu do poprzednich regulacji prawnych. Nie zawarto w przepisach nowego Pzp definicji zakazanych klauzul umownych, poprzestając na wyliczeniu czterech klauzul.
W Kodeksie cywilnym mamy zaś do czynienia z klauzulą generalną tj. zgodnie z art. 385 (1) K.C:

Postanowienia umowy zawieranej z konsumentem nieuzgodnione indywidualnie nie wiążą go, jeżeli kształtują jego prawa i obowiązki w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami, rażąco naruszając jego interesy (niedozwolone postanowienia umowne). Nie dotyczy to postanowień określających główne świadczenia stron, w tym cenę lub wynagrodzenie, jeżeli zostały sformułowane w sposób jednoznaczny.

W dalszej części przepisu zostały wymienione przykładowe, niedozwolone klauzule, **jednakże niniejszy katalog nie ma charakteru zamkniętego.**

Ustawodawca zdecydował o wprowadzeniu na gruncie Pzp czterech typów klauzul abuzywnych.

GRUPA I – ART. 433 PKT. 1) PRAWA ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH

Odpowiedzialność wykonawcy za opóźnienie.

Projektowana umowa w sprawie zamówienia publicznego nie może przewidywać postanowień dotyczących odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia.

Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za okoliczności za które odpowiada zamawiający lub podmioty trzecie.

Nie każde opóźnienie powinno być sankcjonowane, nawet jeżeli miałoby to na celu dyscyplinowanie wykonawców oraz przyczyniać się do ochrony interesu publicznego.

Zapisy tego typu są nadużywane przez niektórych zamawiających, którzy ignorują przyczyny opóźnień i karzą wykonawców za niezawinione przez nich sytuacje. Należy jednakże pamiętać, że wpisanie w umowę zapisów o odpowiedzialności za opóźnienie pozbawia zamawiającego marginesu decyzyjnego (oznacza zarazem obowiązek dochodzenia kar umownych), czy w danych okolicznościach faktycznych ma do czynienia ze zwłoką (zawinionym opóźnieniem), czy

[1] Ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019, poz. 2019).

z opóźnieniem. Jest to także broń obosieczna (odpowiedzialność za opóźnienie), w tym znaczeniu, że znacząco rozszerza katalog ryzyka (i jego koszt) dla wykonawcy, który celem jego mitygacji zwiększy cenę oferty.

Należy również wskazać, że komentowany zakaz nie ma charakteru bezwzględnego, co oznacza, iż w sytuacjach uzasadnionych okolicznościami lub zakresem zamówienia zamawiający będzie mógł zastrzec odpowiedzialność wykonawcy z tytułu opóźnienia. Ciężar dowodu w tym wypadku będzie spoczywał na zamawiającym, tj. musi on wykazać, że pomimo generalnego zakazu formułowania postanowień dotyczących odpowiedzialności wykonawcy z tytułu opóźnienia w realizacji zamówienia, w konkretnym przypadku istniała podstawa do tego, by takie postanowienie w umowie zamieścić[2].

Jak wskazano w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej[3]:

Izba uznała zarzuty dotyczące następujących postanowień:

- § 13 ust. 2 i ust. 3 Projektu umowy w zakresie reguł odpowiedzialności wykonawcy, które abstrahują od winy (kara za opóźnienie).

Zdaniem Izby uprawnienie Zamawiającego do ustalenia warunków umowy nie ma charakteru absolutnego, gdyż Zamawiający nie może swego prawa podmiotowego nadużywać. Zgodnie z regułą wyrażoną w art. 5 kc, nie można czynić ze swego prawa użytku, który byłby sprzeczny ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa lub z zasadami współżycia społecznego, a takie działanie lub zaniechanie uprawnionego nie jest uważane za wykonywanie prawa i nie korzysta z ochrony.

*Działania Zamawiającego nie mogą prowadzić do przerzucenia na wykonawców zbyt dużych ryzyk i odpowiedzialności za zdarzenia, na które nie mają oni wpływu. Urząd Zamówień Publicznych w raporcie dotyczącym stosowania kar umownych w zamówieniach publicznych (Warszawa, 2018 r.) stwierdził m.in., że „efektem określania przez zamawiających restrykcyjnych i często nieproporcjonalnych do wartości przedmiotu zamówienia kar umownych jest mała liczba ofert składanych w postępowaniu oraz wliczanie przez wykonawców wysokości kar umownych w cenę oferty. Podobnie jest w przypadku postanowień umownych, które przerzucają odpowiedzialność na wykonawców za większość ryzyk. Postanowienia umowne tego typu w praktyce prowadzą do podniesienia ceny realizowanego zamówienia, **ponieważ racjonalni wykonawcy uwzględniają ryzyko zapłaty kary umownej oraz inne ryzyka w oferowanej cenie”**. W przywołanym raporcie wskazano także, że „kary umowne powinny być określone w wysokości*

[2] Prawo zamówień publicznych, Komentarz pod redakcją H. Nowaka i M. Winiarza, Urząd Zamówień Publicznych, Warszawa 2021 r., s. 1148-1149.

[3] Wyrok KIO z dnia 27 sierpnia 2019 r., sygn. akt KIO 1585/19, dostępny w bazie: www.orzeczenia.uzp.gov.pl

adekwatnej do ewentualnej szkody - tak aby spełniały swoje funkcje, ale nie zniechęcały do udziału w zamówieniach publicznych. Zamawiający powinni mieć na uwadze, że wykonawcy nie odpowiadają za zdarzenia, na których powstanie nie mają wpływu, a wysokość kar umownych nie może być dowolna."

(...)

Analizując wprowadzoną przez Zamawiającego w § 13 ust. 2 i ust. 3 projektowanej umowy regułę odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienia w wykonaniu obowiązków umownych i gwarancyjnych niezależnie do jego winy, Izba doszła do przekonania, że takie ustalenie reguł odpowiedzialności nie znajduje racjonalnego uzasadnienia i pociąga za sobą zbyt duże ryzka po stronie wykonawców. Postanowienia te przewidują bowiem odpowiedzialność wykonawcy za każde, również niezależne od przyczyn leżących po stronie wykonawcy, opóźnienia wykonawcy i podwykonawcy w wykonywaniu obowiązków umownych oraz gwarancyjnych.

Izba nakazała dokonanie modyfikacji wyżej wspomnianych postanowień projektu umowy.

Podobnie w wyroku z dnia 14 października 2021 r. Krajowa Izba Odwoławcza[4] potwierdziła zarzut jednego z wykonawców tj. określenia projektowanych postanowień umowy w sprawie zamówienia publicznego (załącznik nr 11 do SWZ) w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia, z przekroczeniem granicy dopuszczanej swobody umów wynikającej z art. 353(1) k.c., a w szczególności z naruszeniem zakazu sprzeczności treści umowy z ustawą i zasadami współżycia społecznego, w tym również z naruszeniem zakazów wprost wyartykułowanych w bezwzględnie obowiązujących przepisach ustawy Pzp (klauzule abuzywne z art. 433 Pzp).

Odwołujący podniósł, że Zamawiający użył określenia „opóźnienie", lecz go nie zdefiniował, co narusza regułę nakładającą na Zamawiającego obowiązek opisania przedmiotu zamówienia i wymagań stawianych przez Zamawiającego, w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie okoliczności, które mogą mieć wpływ na sporządzenie oferty. Tymczasem, pojęcie „opóźnienia", mimo iż jest jednoznacznie identyfikowane w judykaturze jako tzw. opóźnienie zwykłe (w przeciwieństwie do kwalifikowanej jego postaci, jaką jest zwłoka), może być różnie interpretowane przez wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia, a w szczególności przez podmioty zagraniczne, co nie sprzyja prowadzeniu postępowania z zachowaniem reguł uczciwej konkurencji.

Tego typu rozłożenie ryzyka kontraktowego (w zasadzie jego przerzucenie w całości na jedną stronę) stanowi działanie nieadekwatne do celu, jakiego osiągnięciu ma służyć (zapewnienie terminowego wykonania umowy w sprawie zamówienia). Zniechęca to potencjalnych wykonawców do złożenia oferty w postępowaniu, prowadząc w konsekwencji do istotnego

[4] Wyrok KIO z dnia 14 października 2021 r., sygn. akt KIO 2762/21, dostępny przykładowo na: www.przetargi.egospodarka.pl

w skutkach ograniczenia konkurencji. Racjonalnie działający wykonawca nie zdecyduje się na złożenie oferty w Postępowaniu, w sytuacji, gdy wybór jego oferty i podpisanie umowy z Zamawiającym skutkować będzie przyjęciem na siebie ryzyka opóźnień w zakończeniu inwestycji z powodu okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności i na które nie ma żadnego wpływu.

W szczególności warto również przytoczyć poniższy fragment z wyroku, który jasno określa, w przypadku jakich okoliczności zamawiający może się domagać zapłaty kary umownej.

Odwołujący wskazał także na jednolicie przyjmowaną w judykaturze regułę, zgodnie z którą kara umowna opiera się na ogólnej zasadzie kontraktowej odpowiedzialności odszkodowawczej, tj. na zasadzie winy.

W wyroku z dnia 16.01.2013 r. w sprawie II CSK 331/12[5], Sąd Najwyższy słusznie zauważył, że **„obowiązek zapłaty kary umownej za opóźnienie powstaje wówczas, gdy naruszenie zobowiązania powstało na skutek okoliczności, za które dłużnik ponosi odpowiedzialność.** *Kara umowna co do zasady wpisana jest w reżim odpowiedzialności odszkodowawczej, stanowiąc ryczałtowe odszkodowanie za niewykonanie (niewłaściwe wykonanie) zobowiązania, zatem nie powinna być oderwana od przesłanek odpowiedzialności kontraktowej. Dłużnik może zwolnić się od obowiązku jej zapłaty wykazując, że niewykonanie zobowiązania było następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.”*

Podobnie wypowiedział się Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 17.06.2016 r. w sprawie IV CSK 674/15[6] wyjaśniając, że *Nie znajduje uzasadnienie stwierdzenie, z odwołaniem się do swobody zawarcia umowy przez wykonawcę, że powinien on przed zawarciem umowy ocenić zakres ryzyka gospodarczego, a następnie ponosić wszelkie konsekwencje niewykonania świadczenia w oznaczonym terminie, mimo obiektywnych, niezależnych od niego przeszkód o charakterze następczym. Za niedopuszczalne w szczególności należy uznać przerzucenie na wykonawcę odpowiedzialności za błędy, zaniechania i opóźnienia podjęcia decyzji bądź dostarczenia dokumentacji, wynikające z przyczyn leżących po stronie zamawiającego. (...)* **W konkluzji należy stwierdzić, iż kara umowna, stanowiąc surogat odszkodowania nie jest oderwana od ogólnych reguł odpowiedzialności kontraktowej.**

---

5 Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2013 r. sygn.. II CSK 331/12, wyrok dostępny na **http://www.sn.pl/,** w zakładce Orzecznictwo.

6 Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 czerwca 2016 r. sygn.. IV CSK 674/15, wyrok dostępny na **http://www.sn.pl/,** w zakładce Orzecznictwo.

GRUPA II – ART. 433 PKT. 2) USTAWY PZP

Kary umowne

Naliczanie kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio ***lub pośrednio*** *z przedmiotem umowy lub* ***jej prawidłowym wykonaniem.***

Kara umowna ma charakter odszkodowawczo-kompensacyjny, a celem jej zastrzeżenia jest stymulowanie dłużnika do prawidłowego wykonania zobowiązania. Jednakże zastrzeganie kar umownych w umowach w sprawach zamówień publicznych nie może mieć charakteru absolutnego[7].

W kontekście kar umownych na szczególną uwagę zasługuje wyrok Krajowej Izby Odwoławczej, dotyczący formuły kontraktowej „projektuj i buduj".

W wyroku z 1 października 2021 r[8]. według Izby **kara umowna za niedotrzymanie terminu wykonania Kamienia Milowego nr 1 powinna być obliczana od wartości wynagrodzenia wykonawcy za element zryczałtowany oznaczony w Wykazie Płatności nr II, tj. Dokumenty Wykonawcy.** W ustnym uzasadnieniu swojego stanowiska Izba wskazała, iż kara ta jest dyskryminująca dla firm projektowych, zaś odwołujący wykazał, że na rynku istnieje praktyka przerzucania ww. kar umownych na projektantów. Izba uznała ponadto, że *wysokość kary za zwłokę w wykonaniu Kamienia Milowego nr 1 na poziomie 0,4% wynagrodzenia za element zryczałtowany oznaczony w Wykazie Płatności nr II (Dokumenty Wykonawcy) – przy porównaniu jej z wysokością kary 0,022% za roboty budowlane (Kamień Milowy nr 2 i 3) – jest nieproporcjonalna do potrzeb zamawiającego oraz, że mechanizmy zawarte w Subklauzuli 4.4. Kontraktu nie zabezpieczają projektanta przed powyższą praktyką, w tym nie zabezpieczają przed możliwością dochodzenia przez wykonawcę odszkodowania przeważającego limit kar umownych określonych w umowie podwykonawczej, jeżeli kary przekraczające ten limit byłyby za Kamień Milowy nr 1 naliczone wykonawcy przez zamawiającego.*

Mając na uwadze również powyższy wyrok co do zasady nie powinny być wprowadzane do umowy przez zamawiającego zapisy typu:

- kara umowna za opóźnienie, a nie za zwłokę;
- naliczanie kar umownych nie od części zamówienia, którego rzeczywiście dotyczy naruszenie umowy, a od całości umowy;
- nieustalenie górnego limitu kar umownych.

---

[7] Prawo zamówień publicznych, Komentarz pod redakcją H. Nowaka i M. Winiarza, Urząd Zamówień Publicznych, Warszawa 2021 r., s. 1149.

[8] Wyrok KIO z dnia 1 października 2021 r., sygn. akt KIO 2149/21, dostępny przykładowo na: www.przetargi.egospodarka.pl

W tym jednakże punkcie należy zwrócić uwagę na niejednolite orzecznictwo sądów.

I tak wg wyroku Sądu Najwyższego z dnia 22 października 2015 r. (sygn.. IV CSK 687/14)[9] kara umowna za zwłokę nieograniczona terminem końcowym naliczania lub maksymalną wysokością jest niedopuszczalna.

Z kolei w uchwale z dnia 9 grudnia 2021 r. sygn. akt: III CZP 16/21[10] Sąd Najwyższy stwierdza:

(...) w odniesieniu do kary umownej nie ma podstaw, aby uznać, że konieczne jest określenie górnego pułapu odpowiedzialności dłużnika, jeżeli same strony go nie określiły. W przypadku ustalenia kary umownej jako procentowego wynagrodzenia umownego za każdy dzień zwłoki, nie ma znaczenia czy ustalono maksymalny pułap jej wysokości czy nie. Wyliczenie kwoty kary polega na pomnożeniu ustalonej liczby dni zwłoki przez wskazaną kwotę lub kwotę wyliczoną przy zastosowaniu określonego procentu. Oznacza to, że tek ustalona kara umowna jest kwotą określoną na podstawie art. 483 paragraf 1 k.c., gdyż można ją wyliczyć.

- Brak szczegółowego zdefiniowania przyczyn odstąpienia od umowy.

[9] Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 października 2015 r. sygn.. IV CSK 687/14, wyrok dostępny na **http://www.sn.pl/,** w zakładce Orzecznictwo

[10] Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 9 grudnia 2021 r. sygn. akt: III CZP 16/21, dostępna na **http://www.sn.pl/,** w zakładce Orzecznictwo

Problem z interpretacją niniejszego przepisu (art., 433 pkt 2 ustawy Pzp) sprowadza się jednak do stwierdzenia, czy dane działanie wykonawcy jest związane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem. Pozostawienie zapisu w brzmieniu – związane bezpośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem – pozwoliłoby uniknąć wątpliwości czy np. uchybienie obowiązkom umownym związanym np. ze:

- sprawozdawczością/raportowaniem;
- warstwą językową/stylistyczną produktów, w przypadku usług;
- zmianami kadrowymi u wykonawcy jest związane pośrednio z wykonaniem przedmiotu umowy, czy też nie.

GRUPA III – ART. 433 PKT. 3) USTAWY PZP

Odpowiedzialność wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający.

Trudność w interpretacji przepisu polega na wyłącznym przypisaniu odpowiedzialności zamawiającemu, co nie zawsze ma miejsce lub jest trudne do udowodnienia.

Sąd Najwyższy stwierdził , że „kara umowna należy się wierzycielowi tylko wtedy, gdy nienależyte wykonanie zobowiązania jest następstwem okoliczności, za które dłużnik ponosi odpowiedzialność (art. 471 KC), gdyż dłużnik może się uwolnić od obowiązku zapłaty kary umownej, jeżeli obali wynikające z art. 471 KC domniemanie, iż opóźnienie w spełnieniu świadczenia jest następstwem okoliczności, za które ponosi odpowiedzialność". A zatem zamawiający nie może wprowadzić do umownej odpowiedzialności wykonawcy sytuacji, w których wyłączną odpowiedzialność ponosi on sam[11].

Orzecznictwo w niniejszym zakresie nie jest jednolite, jednakże w ocenie autora zgodzić się należy z poglądem (niewątpliwie znaczenie ma w jakiej formule realizowany jest kontrakt na roboty budowlane tj. czy „buduj" czy „projektuj i buduj"), że nieuzasadnionym jest wprowadzenie obowiązku:

- nakładającego na wykonawcę szczegółową weryfikację dokumentacji projektowej czy programu funkcjonalno-użytkowego i zgłaszania wykrytych wad na etapie składania ofert.

Wykonawca musi jedynie umieć odczytać specyfikacje istotnych warunków zamówienia i zgodnie z wymaganiami zamawiającego przygotować ofertę. Powinien on natomiast niezwłocznie w trakcie realizacji inwestycji po zawarciu umowy zawiadomić zamawiającego, zgodnie z art. 651 k.c., o przeszkodzie w prawidłowym wykonaniu robót i/lub niemożliwości spełnienia świadczenia na podstawie otrzymanej dokumentacji czy programu funkcjonalno-użytkowego lub też o tym, że realizacja wymagań zamawiającego spowoduje powstanie obiektu wadliwego (art. 655 k.c.)[12].

Należy również mieć na uwadze, że za przygotowanie i przeprowadzenie postępowania odpowiada zamawiający, który zlecił uprzednio wykonanie dokumentacji projektowej albo PFU profesjonalnemu podmiotowi.

- Przenoszącego odpowiedzialność za wady dokumentacji projektowej czy programu funkcjonalno-użytkowego na wykonawcę robót budowlanych po podpisaniu umowy;

---

[11] Profesjonalizacja kadr w zamówieniach publicznych, Zagadnienie partnerstwa i wyrównywania pozycji stron umowy, dostępne na www.uzp.gov.pl, s. 6-7

[12] Inżynier budownictwa, Błędy w procesie przygotowania inwestycji budowlanych celu publicznego, dostępny na www.inzynierbudownictwa.pl

- obciążającego wykonawcę koniecznością wykonania brakujących rysunków i/lub uzupełnienia dokumentacji projektowej w zakresie wymaganym dla poprawnej realizacji zamówienia publicznego;
- nakładającego na wykonawcę na etapie ofertowania konieczność szczegółowego badania terenu przyszłej budowy, w tym sprawdzenia geologicznych i geotechnicznych warunków podłoża, podkładów geodezyjnych, inwentaryzacji geodezyjnej uzbrojenia podziemnego, naziemnego i innych obiektów i konieczności późniejszego wykonania robót, które będą wynikiem uzyskanych w przyszłości informacji, a więc takich, które nie były znane (nie były do przewidzenia) zamawiającemu na etapie przygotowania i przeprowadzenia postępowania przetargowego;
- uzależniającego odbiór robót od okoliczności niezależnych od wykonawcy i utożsamianie terminu wykonania robót z terminem podpisania bezusterkowego końcowego protokołu odbioru robót.

Gdy zamawiający z przyczyn leżących po jego stronie uchybia obowiązkowi odbioru robót, następują skutki zwłoki po jego stronie i takie zachowanie pozostaje bez wpływu na roszczenie wykonawcy, który uprawniony jest do żądania wynagrodzenia, a roszczenie jego staje się wymagalne z chwilą, w której po spełnieniu obowiązków przez wykonawcę, odbiór winien nastąpić - wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 17 lutego 2000 r., I ACa 1027/99[13].

W wyroku z dnia 5 lipca 2021 r. Krajowa Izba Odwoławcza[14] rozpatrywała zarzut naruszenia art. 353(1) w zw. z art. 5 kodeksu cywilnego **w zw. z art. 8 ustawy Pzp** *w zw. z art. 433 pkt 3 ustawy Pzp poprzez przyznanie zamawiającemu uprawnienia do rozwiązania umowy bez zachowania okresu wypowiedzenia w przypadku stwierdzenia przez zamawiającego realizacji usługi przez wykonawcę w sposób sprzeczny z postanowieniami umowy. Odwołujący stwierdził, iż w §10 ust. 2 lit c) umowy zamawiający wskazał, że* ***rozwiązanie umowy bez zachowania okresu wypowiedzenia może nastąpić: „w przypadku stwierdzenia realizacji usługi przez Wykonawcę w sposób sprzeczny z postanowieniami niniejszej umowy”.***

Odwołujący stwierdził, iż *tak sformułowany zapis w istocie pozwala zamawiającemu na odstąpienie od umowy* ***w przypadku jakiegokolwiek naruszenia postanowień umowy przez potencjalnego wykonawcę, nawet z przyczyn leżących po stronie zamawiającego.***

W ocenie odwołującego takie sformułowanie w sposób rażący narusza art. 353(1) oraz art. 5 k.c. rozumianej jako zasad słuszności kontraktowej. Odwołujący, wskazywał, że zdaje sobie sprawę, że zasada równości stron doznaje istotnych ograniczeń na gruncie ustawy Pzp, jednak prawo do

[13] Inżynier budownictwa, Błędy w procesie przygotowania inwestycji budowlanych celu publicznego, dostępny na **www.inzynierbudownictwa.pl**

[14] Wyrok KIO z dnia 5 lipca 2021 r., sygn. akt KIO 1669/21, dostępny przykładowo na: **www.przetargi.egospodarka.pl**

kształtowania postanowień umownych nie ma charakteru absolutnego. W tym miejscu przytoczył wyrok o sygn. akt KIO 897/15 oraz wyrok o sygn. akt KIO 2280/16.

Za zasadny Izba uznała (...) zarzut naruszenia art. 353(1) w zw. z art. 5 kodeksu cywilnego w zw. z art. 8 ustawy Pzp poprzez przyznanie zamawiającemu uprawnienia do rozwiązania umowy bez zachowania okresu wypowiedzenia w przypadku stwierdzenia przez zamawiającego realizacji usługi przez wykonawcę w sposób sprzeczny z jakimkolwiek postanowieniem umowy. Izba podziela pogląd wyrażony w wyroku KIO 2280/16, przywołany przez odwołującego, iż zamawiający ma prawo podmiotowe do jednostronnego ustalenia warunków umowy, które zabezpieczają jego interes w wykonaniu zamówienia zgodnie z jego uzasadnionymi potrzebami. Zgodzić się należy także z twierdzeniami, że uprawnienie zamawiającego do ustalenia warunków umowy nie ma charakteru absolutnego, gdyż zamawiający nie może swego prawa podmiotowego nadużywać. Wynika to zarówno z przywołanych powyżej ograniczeń zasady swobody umów, jak i innej podstawowej zasady prawa cywilnego, wyrażonej w art. 5 k.c. W ocenie Izby, kwestionowane postanowienie wzoru umowy tj. § 10 ust. 2 lit. e), jest nadmiernie sankcyjne dla wykonawców, nie odnosi się realizacji istotnych postanowień umowy i dając zamawiającemu kompetencję rozwiązania umowy w bardzo szerokim zakresie, nawet z przyczyn niezawinionych przez wykonawcę, prowadzi do niepewności co do trwałości stosunku zobowiązaniowego, czym w ocenie Izby narusza zasady współżycia społecznego.

GRUPA IV- ART. 433 PKT. 4) USTAWY PZP.

Możliwość ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

Za niedozwoloną praktykę należy uznać projektowane postanowienie umowy, które przewiduje możliwość samodzielnego, jednostronnego decydowania przez zamawiającego o ograniczeniu zakresu świadczenia w trakcie realizacji zamówienia, jeśli w umowie nie jest wskazana minimalna gwarantowana wielkość lub wartość świadczenia stron. A contrario nie można uznać projektowanego postanowienia umowy za niedozwolone w świetle art. 433 pkt 4 Pzp, jeżeli zamawiający przewidzi możliwość ograniczenia zakresu świadczenia w pewnych ściśle określonych sytuacjach, jednocześnie wskazując minimalną wielkość lub wartość tego świadczenia[15].

Istnieje możliwość ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego, jeżeli zamawiający w dokumentach zamówienia określił minimalną wartość lub wielkość świadczenia stron. Powyższe może nastąpić w trybie zmiany umowy przewidzianej w art. 455 ust. 1 pkt 1) Pzp, zgodnie z którym dopuszczalna jest zmiana umowy bez przeprowadzenia nowego postępowania o udzielenie zamówienia niezależnie od wartości tej zmiany, o ile została przewidziana w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia, w postaci jasnych, precyzyjnych i jednoznacznych postanowień umownych, które mogą obejmować postanowienia dotyczące zasad wprowadzania zmian wysokości ceny, jeżeli spełniają one łącznie następujące warunki: a) określają rodzaj i zakres zmian, b) określają warunki wprowadzenia zmian, c) nie przewidują takich zmian, które modyfikowałyby ogólny charakter umowy[16].

W wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 22 stycznia 2014 r.[17] stwierdzono, że:

Do powinności zamawiającego należy zdefiniowanie minimalnego zakresu świadczenia na podstawie zawartej umowy, gwarantujące wykonawcy związane z tym zakresem wynagrodzenie.

Przewidziane w warunkach zamówienia zmiany umowy. Przewidziane w warunkach zamówienia zmiany umowy wynikające z bieżących potrzeb zamawiającego, w ocenie Izby, nie mogą zostać z góry wyłączone, czy ograniczone – bez względu na uwarunkowania techniczne wykonawcy, ale ich wprowadzenie tak w odniesieniu do zakresu i terminu, jak i rozliczeń winno być ujęte w sposób czytelny i jednoznaczny w warunkach zamówienia.

---

15 Prawo zamówień publicznych, Komentarz pod redakcją H. Nowaka i M. Winiarza, Urząd Zamówień Publicznych, Warszawa 2021 r., s. 1150-1151

16 Ibidem, s. 7

17 Wyrok KIO z dnia 22 stycznia 2014 r., sygn. akt KIO 24/14, dostępny przykładowo na: www.saos.org.pl

Mając na uwadze temat możliwości ograniczania zakresu zamówienia nie sposób także nie odwołać się do wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE (C 549/14) z dnia 7 września 2016 r[18].

Jak stwierdził Trybunał w odpowiedzi na pytania prejudycjalne:

Należy podnieść, że zmiana elementów zamówienia polegająca na znacznym ograniczeniu jego przedmiotu może skutkować udostępnieniem go większej ilości podmiotów gospodarczych. Skoro bowiem ze względu na to, iż początkowe zamówienie miało taki zakres, że tylko niektóre przedsiębiorstwa mogły przedstawić swój wniosek o dopuszczenie do przetargu czy też swoją ofertę, znaczne ograniczenie przedmiotu tego zamówienia może skutkować tym, że zainteresuje ono również mniejsze podmioty gospodarcze. Ponadto, ze względu na to, że minimalne zdolności wymagane w przypadku konkretnych zamówień muszą, zgodnie z art. 44 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2004/18, być związane z przedmiotem zamówienia i proporcjonalne do niego, ograniczenie jego przedmiotu może spowodować proporcjonalne ograniczenie wymogów stawianych zainteresowanym oferentom i kandydatom.

Jednakże czy w analizowanym przypadku mówimy o znacznym ograniczeniu przedmiotu umowy, czy nieznacznym, przewidzianym w umowie, nie jest łatwe w ocenie i wymaga oceny stanu faktycznego i okoliczności, które wpływają na ograniczenie zakresu.

Inna klauzula, która w ocenie autora nie powinna być wprowadzana do umów o zamówienia publiczne (aczkolwiek jest to temat kontrowersyjny i orzecznictwo w tym zakresie nie miało jednolitego charakteru).

Wyłączanie klauzuli „rebus sic stantibus" (dot. nadzwyczajnej zmiany stosunków):

„W związku z wprowadzeniem waloryzacji umownej strony wyłączają stosowanie art. 357¹ KC, art. 358¹ § 3 KC, art. 632 § 2 KC".

Pomimo, że orzecznictwo w niniejszym zakresie nie jest jednolite, w ocenie autora zasadne są stwierdzenia, które odnajdujemy w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej np. w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 14 lutego 2018 r.[19]:

W ocenie Odwołującego Strabag, zasadny jest zarzut naruszenia przez Zamawiającego w niniejszym postępowaniu swojej pozycji dominującej i skonstruowania umowy, która narusza przepisy art. 5 KC, 58 KC i 353¹ KC. Odwołujący Strabag sprzeciwił się nadużywaniu przez Zamawiającego uprawnień w zakresie obarczenia wykonawców ryzykami niemożliwymi do zidentyfikowania, a tym samym niemożliwymi do skalkulowania w cenie oferty. (...).

[18] Wyrok Trybunału (ósma izba) z dnia 7 września 2016 r., w sprawie C-549/14, Finn Frogne A/S przeciwko Rigspolitiet ved Center for Beredskabskommunikation, ECLI:EU:C:2016:634

[19] Wyrok KIO z dnia 14 lutego 2018 r., sygn. akt KIO 173/18, dostępny przykładowo na: www.saos.org.pl

W ocenie Izby, dyspozytywny charakter przedmiotowych norm, na który zwrócił uwagę Zamawiający, nie uprawnia Zamawiającego do jednostronnego kształtowania zobowiązania w sposób, który odbiera stronom umowy prawo do obiektywnego, niezależnego uregulowania przez sąd stosunków między stronami w przypadku zaistnienia wyjątkowych sytuacji, niemożliwych do przewidzenia w umowie. Działania takiego nie uzasadnia pogląd wyrażany w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej i sądów okręgowych, że zasada swobody umów w systemie zamówień publicznych doznaje ograniczenia. Ograniczenie to polega na tym, że to Zamawiający, którego możliwość swobodnego wyboru kontrahenta jest ograniczona, jest uprawniony do kształtowania warunków umowy. Wykonawcy z kolei mają ograniczony wpływ na jej kształt, co mogą rekompensować sobie przez właściwą wycenę oferty. Uprawnienie Zamawiającego nie ma jednak charakteru absolutnego. Za nieuprawnione należy uznać takie ukształtowanie stosunku, które nie pozwala profesjonalnemu wykonawcy działającemu z należytą starannością na skalkulowanie ryzyk związanych z realizacją umowy oraz wyłącza możliwość sądowej oceny, czy dane nadzwyczajne sytuacje zaistniały, a także, czy i w jakim stopniu miały znaczenie dla prawidłowego wykonania umowy przez wykonawcę. Nie można bowiem przerzucać na jedną stronę umowy ciężaru poniesienia konsekwencji zaistnienia sytuacji, których strony nie mogły wcześniej przewidzieć. Wyłączenie z góry dopuszczalności sądowej modyfikacji treści stosunku prawnego przez Zamawiającego w okolicznościach przedmiotowej sprawy stanowi nadużycie jego pozycji.

Należy zarazem pamiętać, że udowodnienie przez wykonawcę nadzwyczajnej zmiany stosunków nie jest łatwe, gdyż sąd przy orzekaniu weźmie pod uwagę i porówna warunki, w jakich zawierano umowę z warunkami istniejącymi **w czasie jej realizacji oraz czy wykonawca prowadzi politykę zarządzania ryzykiem, czy na danym kontrakcie były przestrzegane procedury, jakie ryzyko wykonawca ujął w ofercie, a jakie ryzyko objął swoim zwykłym ryzykiem kontraktowym oraz czy wykonawca przyczynił się do powstania straty[20].**

Już sam fakt, że udowodnienie przed sądem nadzwyczajnej zmiany stosunków nie cechuje się żadnym automatyzmem, a raczej wielokrokowym procesem, powinno skłaniać ku tezie, że nie jest zasadne wykreślanie niniejszej klauzuli w kontraktach.

Biorąc pod uwagę fakt szerokiego stosowania Warunków Kontraktowych FIDIC należy również wziąć pod uwagę, że „wykreślenie w szczególnych warunkach kontraktu subklauzuli 13.8 zawartej w ogólnych warunkach kontraktu nie oznacza, iż strony zrezygnowały z ustawowego uprawnienia przewidzianego w art. 357 (1) kc. **Zdaniem Sądu wykreślenie w szczególnych warunkach kontraktu subklauzuli 13.8 zawartej w ogólnych warunkach kontraktu oznaczało**

[20] M. Siejda, „Jak udowodnić żądanie o podwyższenie wynagrodzenia w związku z nadzwyczajną zmianą stosunków", Biuletyn Konsultant nr 56 marzec 2021, Stowarzyszenie Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców, s. 26-29 (cały artykuł).

jedynie, iż strony zrezygnowały z waloryzacji w ramach kontraktu w zakresie zwykłych procesów inflacyjnych”[21].

Skutki wprowadzenia zakazanych klauzul umownych

Wykonawca oceniając szeroko specyfikację warunków zamówienia może wnieść odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej. Stanowi to uprawnienie, wynikające z art. 505 ustawy Pzp w zw. z art. 513 pkt 1 ustawy Pzp Odwołanie przysługuje na m.in. niezgodną z przepisami ustawy czynność zamawiającego, podjętą w postępowaniu o udzielenie zamówienia, o zawarcie umowy ramowej, dynamicznym systemie zakupów, systemie kwalifikowania wykonawców lub konkursie, **w tym na projektowane postanowienie umowy.**

Uwzględniając odwołanie, Izba może np. nakazać zmianę projektowanego postanowienia umowy albo jego usunięcie, jeżeli jest niezgodne z przepisami ustawy.

Reasumując: czy z punktu widzenia wyłącznie legislacyjnego potrzebne było wprowadzenie zapisów, dotyczących klauzul abuzywnych do nowego Pzp? Odpowiedź jest raczej negatywna, bo w niniejszym zakresie w żaden sposób nie są wyłączone postanowienia kodeksu cywilnego.

Z praktycznego punktu widzenia, mimo że można pochwalić ustawodawcę za podkreślenie wagi problemu, tj. wskazanie przykładowych klauzul, a zarazem wskazówek interpretacyjnych, służących wykonawcom w formułowaniu treści zarzutów w odwołaniu, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że w toku prac legislacyjnych nieco złagodzono pierwotne pomysły, zapewne próbując pogodzić interesy stron rynku zamówień publicznych.

[21] Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 09.02.2015 r. sygn. akt: XXV C 827/12, dostępny przykładowo na: http://orzeczenia.warszawa.so.gov.pl/

W konsekwencji, w dalszym ciągu to głównie Krajowa Izba Odwoławcza będzie musiała rozstrzygać wątpliwości w tym zakresie, przynajmniej do czasu, kiedy zgodnie z art. 469 pkt 8 ustawy Pzp Prezes Urzędu Zamówień Publicznych przygotuje, na podstawie orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej oraz sądu zamówień publicznych, i poda do publicznej wiadomości przykładowe postanowienia umowne, które mogą być niezgodne z art. 433 ustawy Pzp.

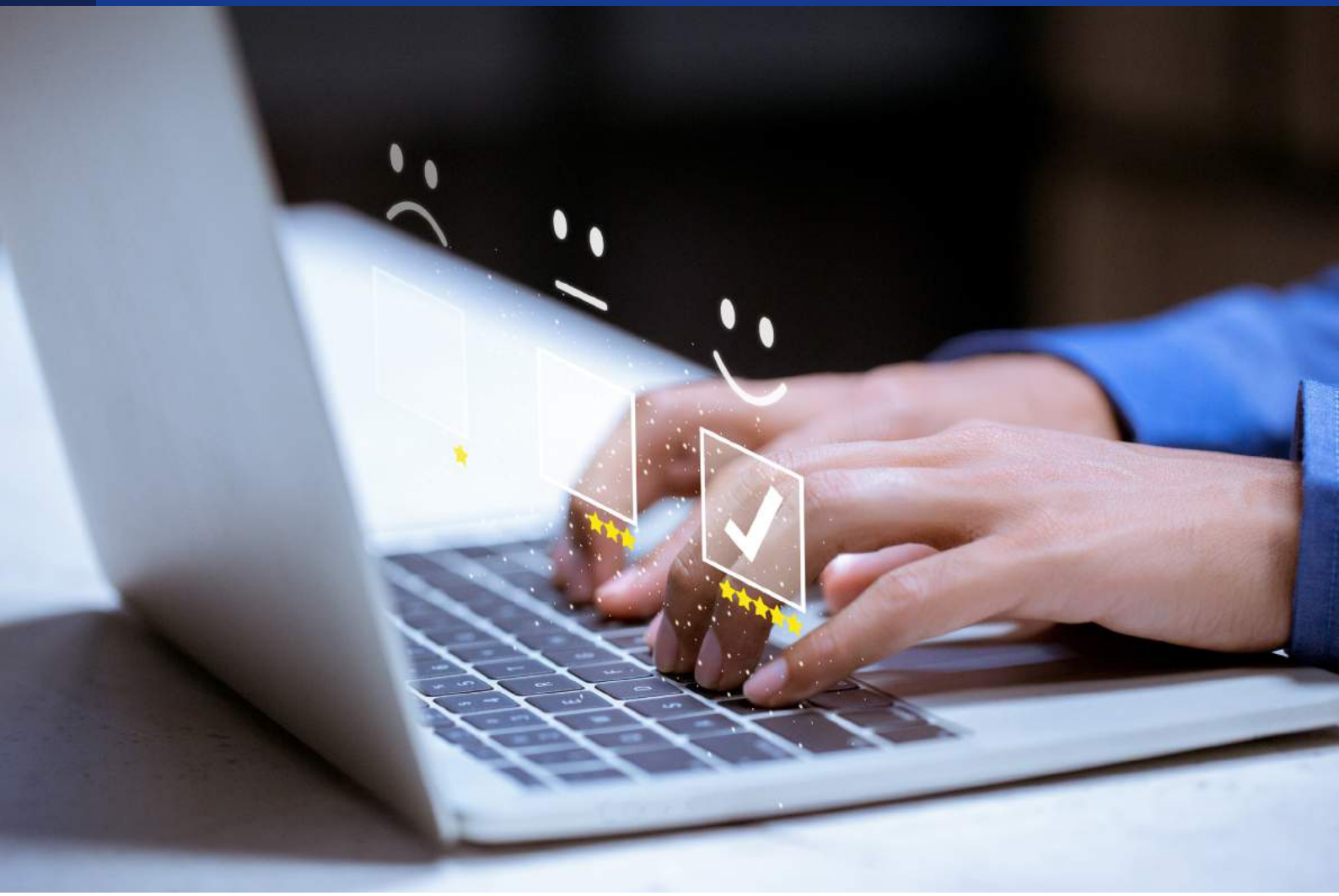
Pomimo, że najwięksi i doświadczeni zamawiający raczej nie wpisują do umów klauzul abuzywnych lub uwzględniają odwołania wykonawców, to niniejszy rejestr, na wzór „Rejestru klauzul niedozwolonych”[22], prowadzonego przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta, stanowić będzie narzędzie niezwykle pomocne dla zamawiających, ale i dla kontrolujących zamówienia publiczne.

Autor:

Przemysław Ostrowski

Departament Kontroli i Audytu

[22] www.rejestr.uokik.gov.pl



JAK NAS POSTRZEGAJĄ NASI PARTNERZY - WNIOSKODAWCY I BENEFICJENCI - CZYLI WYNIKI BADANIA SATYSFAKCJI WNIOSKODAWCÓW I BENEFICJENTÓW PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO (OŚ III-VI) ORAZ PROGRAMU OPERACYJNEGO POLSKA WSCHODNIA (OŚ III)

SKĄD POMYSŁ I JAKI BYŁ CEL BADANIA?

Statutowym przedmiotem działalności Centrum Unijnych Projektów Transportowych jest wdrażanie programów i projektów rozwoju infrastruktury transportowej, w szczególności programów i projektów współfinansowanych ze środków UE, a także opracowywanie i inicjowanie rozwiązań organizacyjnych i systemowych wspierających ich realizację.

CUPT pełni rolę Instytucji Pośredniczącej dla następujących programów operacyjnych i osi związanych z rozwojem infrastruktury transportowej pespektywy finansowej 2014-2020,

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (oś III-VI),

- Program Operacyjny Polska Wschodnia (oś III).

W ramach swych zadań CUPT odpowiada za racjonalne i efektywne wykorzystanie środków Unii Europejskiej przeznaczonych na dofinansowanie projektów transportowych o znaczeniu krajowym.

Naszą misją jest **kompleksowe wsparcie beneficjenta we wszystkich etapach procesu inwestycyjnego, od momentu jego przygotowania aż po finalne rozliczenie.**

Istniejemy na rynku już 15 lat - to dobry moment podsumowania dokonań, ale także na analizę tego co przed nami, w jakim kierunku zmierzamy i gdzie chcemy być za kolejnych 10 czy 30 lat.

To co wiemy na pewno - nasze relacje oraz współpraca z wnioskodawcami i beneficjentami stanowi jeden z kluczowych elementów i kierunków rozwoju CUPT.

Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia, jak również proces przygotowania do realizacji perspektywy finansowej 2021-2027, Kierownictwo CUPT zdecydowało o przeprowadzeniu badania poziomu satysfakcji beneficjentów i wnioskodawców z dotychczasowej współpracy.

Przy okazji warto przypomnieć, że w przeszłości (w roku 2013) przeprowadzono już podobne badanie, chociaż ograniczone wyłącznie do analizy z perspektywy beneficjentów. Dlatego, biorąc pod uwagę zmiany organizacyjne, jakie zaszły w CUPT od roku 2013, rozwój działalności tej instytucji, zwiększenie liczby projektów i dążenie do ciągłego doskonalenia sposobu działania, podjęto decyzję o konieczności ponownej analizy w ww. zakresie. Obecna formuła badania została rozszerzona o grono wnioskodawców. Pozwoliło to na spojrzenie z szerszej perspektywy na zakres współpracy CUPT z partnerami, jakimi są wnioskodawcy i beneficjenci oraz umożliwiło zidentyfikowanie, i w przyszłości wyeliminowanie, barier w tej współpracy.

Celem głównym badania było pozyskanie informacji o postrzeganiu działalności CUPT przez beneficjentów i wnioskodawców, w szczególności w zakresie jakości współpracy oraz naszych działań ukierunkowanych na wspieranie ww. grup na każdym etapie realizacji projektu.

Wyniki analizy, które uzyskaliśmy będą przez nas wykorzystane w związku z dążeniem do doskonalenia współpracy z beneficjentami i wnioskodawcami, a uzyskane rezultaty posłużą identyfikacji ewentualnych obszarów wymagających podjęcia działań naprawczych. Chcemy wdrożyć takie usprawnienia w sposobie współpracy z wnioskodawcami i beneficjentami, by w sposób najbardziej efektywny i skuteczny wspierać Państwa w wykorzystaniu dostępnych w perspektywie 2021-2027 środków UE.

JAKI BYŁ ZAKRES BADANIA?

Jak już wspomniano badanie dotyczyło poziomu satysfakcji wnioskodawców i beneficjentów ze współpracy z CUPT. Główne obszary objęte analizą dotyczyły:

- prowadzonych przez działań komunikacyjnych i edukacyjnych kierowanych do ww. grup interesariuszy (m.in. w zakresie efektywności i skuteczności kanałów komunikacji, dostarczania na bieżąco aktualnej informacji w związku z procesem naboru i oceny projektu, a także jego wdrażania, dostępności szkoleń organizowanych przez CUPT oraz stopień ich przydatności w pracy nad przygotowaniem i realizacją projektów POIiŚ oraz POPW),
- jakości kontaktów z CUPT jako instytucją (biorąc pod uwagę całokształt kontaktów, stopień zadowolenia ze współpracy z pracownikami CUPT z uwzględnieniem dostępności pracowników CUPT, obsługi merytorycznej, w tym kontroli projektów) – uwzględniając wsparcie podmiotów starających się o dotacje oraz wsparcie na każdym etapie realizacji projektu, w tym także kontroli,
- jakości współpracy z pracownikami CUPT uwzględniając różne etapy realizacji projektu (pod kątem stopnia zadowolenia ze współpracy merytorycznej, stopnia zadowolenia z reakcji na pojawiające się pytania, w tym przede wszystkim na pytania problemowe, stopnia zadowolenia z dostępności danego pracownika oraz poziom znajomości projektu, kultury osobistej, zaangażowania i otwartości na współpracę).

W ramach badania istotnym elementem było wskazanie przez Państwa obszarów do rozwoju naszej współpracy m.in. ewentualnych zmian mogących pozytywnie wpłynąć na zwiększenie jej efektywności, czy pod kątem tematyki szkoleń szczególnie istotnych z punktu widzenia przyszłych wnioskodawców i beneficjentów.

JAKIE UZYSKANO WYNIKI?

Z uwagi na to, że badaliśmy obszar związany z wnioskowaniem o dofinansowanie, etap realizacji projektów, proces kontroli oraz kwestie związane z komunikacja – wyniki analizy zostały przedstawione według tego samego schematu.

ETAP WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE

Średnia ocena w ogólnych pytaniach o doświadczenie współpracy z CUPT na etapie składania wniosków wśród wnioskodawców [1 – najniższa ocena, 5 – najwyższa ocena]

Jak oceniają Państwo ogólne doświadczenie współpracy z CUPT na etapie składania wniosków?

4,4/5

Jak łatwo/trudno można było otrzymać pomoc od CUPT na etapie składania wniosków?

4,2/5

Jak oceniają Państwo jakość pracy CUPT na etapie przyjmowania wniosków? (przygotowanie merytoryczne pracowników, poziom współpracy, rzetelność)

4,5/5

Elementy, które szczególnie zostały docenione we współpracy z CUPT na etapie ubiegania się o dofinansowanie to:

- możliwość uzyskania odpowiedzi na pytania za pośrednictwem poczty elektronicznej i telefonicznie, bezpośredni kontakt z osobami merytorycznie zajmującymi się naborem i oceną wniosków;
- szybkie udzielanie dokładnych wyjaśnień w przypadku pytań i wątpliwości;
- obecność opiekuna projektu już na etapie składania wniosku;
- otwartość na analizowanie składanych dokumentów i weryfikację zakresu niezbędnych informacji koniecznych we wniosku i załącznikach;
- kontaktowość, otwarte podejście ze strony pracowników CUPT z gotowością do wsparcia;
- profesjonalizm kierownika i pracowników merytorycznych;
- przeprowadzanie szkoleń związanych z przygotowywaniem wniosku;
- dostępne wskazówki i wytyczne umieszczone na stronie internetowej

Zgodnie z naszymi intencjami wskazane zostały obszary, które powinny zostać zmodyfikowane, czy usprawnione. Skupiają się one głównie na:

- uproszczeniu formularza wniosku o dofinansowanie tak, by był on możliwie najbardziej przejrzysty i prosty;
- ułatwieniu dostępu do informacji np. podręcznik beneficjenta;
- jednoznaczności informacji i odpowiednim czasie na uzupełnienia po stronie wnioskodawcy.

ETAP REALIZACJI PROJEKTÓW

Średnia ocena w ogólnych pytaniach o doświadczenie współpracy z CUPT na etapie realizacji projektów wśród beneficjentów [1 – najniższa ocena, 5- najwyższa ocena]

W pytaniu otwartym o działania CUPT, które ułatwiły realizację projektów ankietowani wskazali na:

- stały, bieżący kontakt telefoniczny i mailowy;
- różne kanały dostępności (mailowo, telefonicznie, spotkania on-line);
- bezpośredni kontakt z wyznaczonym opiekunem projektu;
- duże zaangażowanie pracowników CUPT, otwartość, gotowość do współpracy, życzliwość, profesjonalizm, wysoką kulturę osobistą i wiedzę merytoryczną;
- wskazówki dotyczące prawidłowej realizacji projektów;
- szybkość w podejmowaniu decyzji;
- jasne i zrozumiałe przekazywanie informacji;
- udzielanie wsparcia w sytuacjach problemowych;
- umożliwienie akceptacji zmian harmonogramu realizacji;
- szkolenia.

To, co wskazali ankietowani jako obszary mogące wpłynąć na ogólną poprawę działalności CUPT na etapie realizacji projektów, skupia się na:

- pełnej cyfryzacji rozliczeń i kontaktów;
- zmniejszeniu formalizmu przy weryfikacji wniosków o płatność;
- ujednoliceniu wymagań i udzielaniu wiążących oraz jednolitych opinii i interpretacji w odniesieniu do danego zakresu;
- uproszczeniu zasad dot. RODO (umowa powierzenia);
- zwiększeniu liczby kontroli pod kątem zamówień planowanych do realizacji w ramach projektu;
- ściślejszej współpracy i pomocy, w tym częstszych spotkań konsultacyjnych (nawet w formule on-line) z przedstawicielami CUPT, zwłaszcza wobec nowych trudności powstałych przez pandemię COVID-19 (opóźnienia, wzrosty cen itd.);
- poprawie szybkości działania.

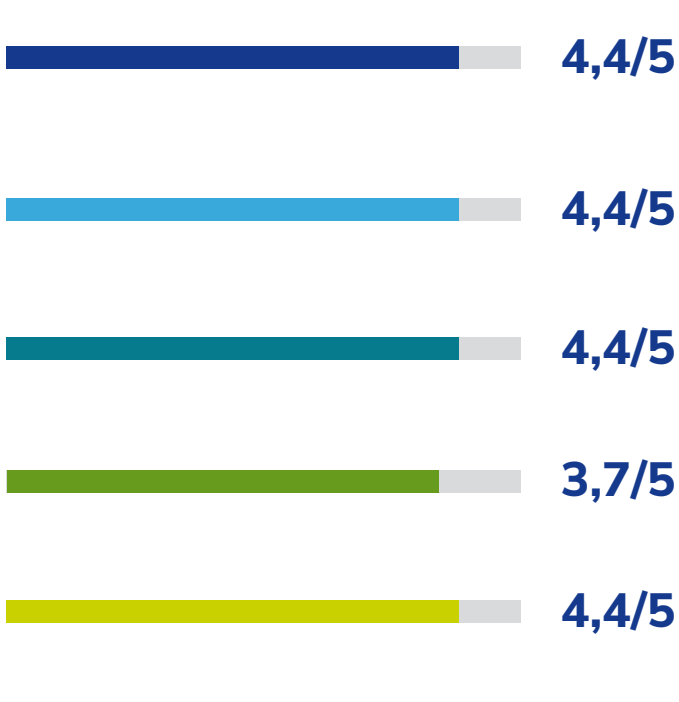
Ważnym aspektem w ocenie beneficjentów jest ścisła współpraca z kierownikami projektów w CUPT. Ten obszar został dobrze oceny, niemniej beneficjenci oczekują dalszego zwiększania zakresu współpracy i możliwości kontaktu, np. poprzez spotkania konsultacyjne. W części badania dotyczącej realizacji projektów wskazano także sporo propozycji zmian dotyczących procesu wdrażania, sprawozdawczości i kontroli projektów.

SZKOLENIA NA ETAPIE WNIOSKOWANIA O DOFINANSOWANIE I REALIZACJI PROJEKTU

Ponad połowa ankietowanych wnioskodawców (56,7%) i ponad 75% beneficjentów brała udział w szkoleniach organizowanych przez CUPT na etapie składania wniosków o dofinansowanie i ich realizacji. Ta forma współpracy została oceniona pozytywnie. Najwięcej dobrych ocen dotyczyło zaangażowania prowadzących i ich merytorycznego przygotowania. Przy tej okazji uzyskaliśmy sugestie w zakresie tematyki szkoleń, które z pewnością będziemy kontynuowali.

ETAP KONTROLI

Średnia ocena w ogólnych pytaniach o doświadczenie współpracy z CUPT na etapie kontroli projektów wśród beneficjentów (1 – najniższa ocena, 5- najwyższa ocena)



W pytaniu otwartym o działania CUPT, które ułatwiły przejście przez proces kontroli projektów ankietowani wskazywali na:

- opracowanie planu kontroli podczas narady otwierającej, jasne określenie zakresu kontroli i uprzedzenie o zakresie czynności;
- dostępność osób kontrolujących projekt i możliwość dokładnego uzgodnienia oczekiwań w kwestii przekazywanych dokumentów, stały kontakt z osobą kontrolującą i sukcesywne odpowiadanie na wątpliwości;
- dostępność listy kontrolnej tematów/dokumentów będących przedmiotem kontroli, na etapie realizacji projektu;
- uzyskanie wskazówek odnośnie przygotowania materiałów do kontroli;
- dostosowanie terminów kontroli i wzięcie pod uwagę sezonu urlopowego;
- elastyczność w sposobie przekazywania dokumentów (zarówno mailowo jak i za pośrednictwem platform itp.);
- prowadzenie kontroli „na miejscu”, a nie w formie zdalnej;

- możliwość przeprowadzenia kontroli na wniosek beneficjenta (np. ex-ante);
- szkolenia;
- podejście pracowników, fachowość i dobre przygotowanie do prowadzenia kontroli pracowników.

Ankietowanym zadano także pytanie otwarte dotyczące własnych sugestii co do ogólnej poprawy działalności CUPT na etapie kontroli projektów. Wśród sugestii znalazły się:

- możliwość objęcia kontrolą ex-ante większej liczby postępowań;
- wzięcie podczas kontroli pod uwagę nie tylko informacji przekazanych od beneficjentów, ale całości obowiązujących przepisów;
- wtedy gdy to możliwe - wydłużenie terminu na odpowiedź beneficjenta.

OCENA KONTAKTÓW NA ETAPIE WNIOSKOWANIA O ŚRODKI I REALIZACJI ORAZ KONTROLI PROJEKTÓW

Najczęstszą formą kontaktu na etapie składania i oceny wniosków a także realizacji projektów był kontakt telefoniczny i mailowy. Przy ogólnej, dobrej ocenie bezpośredniego kontaktu z pracownikami CUPT, najwyżej ocenione zostały kultura osobista i zaangażowanie, a najniżej (mieszcząc się jednak kategorii „umiarkowane”) czas oczekiwania na odpowiedź i wsparcie w sytuacjach problemowych, a także szybkość reakcji i sposób załatwienia sytuacji problemowej.

Także kontakt na etapie kontroli projektów ze strony CUPT został oceniony pozytywnie przez respondentów ankiety, w szczególności bardzo dobrze oceniona została kultura osobista pracowników.

OCENA DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH

Główne źródło informacji dla wnioskodawców i beneficjentów, poza oczywiście kontaktami z pracownikami CUPT, stanowi strona internetowa– jest ona znana przez niemal wszystkich respondentów, którzy wzięli udział w badaniu. Wnioskodawcy i beneficjenci wskazują także na znajomość mailingu i biuletynu CUPT. Te formy działań informacyjno-promocyjnych zostały pozytywnie ocenione przez ankietowanych. Marginalna jest znajomość profili instytucji w mediach społecznościowych – YouTube, Twitter, LinkedIn. Social media w CUPT pełnią bardziej rolę promocyjną niż formę kontaktu z wnioskodawcami i beneficjentami czy informowania ich o różnego rodzaju specjalistycznych aspektach realizacji projektów.

Respondenci ankiety wskazali kilka aspektów wymagających poprawy w obszarze strony internetowej CUPT, odnoszących się do jej treści, jak też do formy. W zakresie treści, ankietowanym brakuje na stronie informacji o postępach realizacji poszczególnych osi priorytetowych i wysokości poziomu wydatkowania środków z ogólnej puli środków, a także materiałów z zakresu najczęściej zadawanych pytań i problemów dla projektów oraz odpowiedzi na nie. Odnosząc się do formy, respondenci wnioskują o lepszą czytelność strony, większą intuicyjność tak, by łatwo można było pozyskać potrzebne informacje (np. w zakresie dokumentów prawnych) i dopasowanie witryny, w celu możliwości stosowania urządzeń mobilnych.

PODSUMOWANIE

Badanie wskazało jak jesteśmy oceniani przez wnioskodawców i beneficjentów. Ogólna ocena naszej działalności na każdym etapie wdrażania projektów jest naprawdę wysoka. Szczególnie cieszy nas, że doceniona została fachowość i zaangażowanie naszych pracowników. To dla nas ogromna wartość.

Sugestie dotyczące dalszego rozwoju stanowią silną motywację do pracy. Dziękujemy wszystkim, którzy zaangażowali się w wypełnienie ankiet. Państwa głos jest dla nas niezwykle ważny!

Raport dostępny na stronie **www.cupt.gov.pl**

Autorka:

Dorota Comberska

Departament Analiz Transportowych i Programowania

Transport dla wszystkich

EUROPEJSKI AKT DOSTĘPNOŚCI – POMYŚL JUŻ DZISIAJ

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 (z 17 kwietnia 2019 r.) w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (po ang. European Accesssibility Act, w skrócie EAA) została opublikowana 7 czerwca 2019 r. Jest to pierwsza tak kompleksowa i horyzontalna regulacja o dostępności w prawie Unii Europejskiej. Obowiązywać ma w każdym kraju członkowskim UE. Ma zapewnić wspólne, jednakowe wymogi dostępności wybranych produktów i usług. EAA będzie miała zastosowanie do sprzętu komputerowego i systemów operacyjnych, terminali samoobsługowych, usług łączności elektronicznej (w tym zgłoszeń alarmowych), audiowizualnych usług medialnych, usług towarzyszących transportowi pasażerskiemu, usług bankowych, e-książek, handlu elektronicznego. Transpozycja do polskiego porządku prawnego Dyrektywy ma nastąpić poprzez ustawę o dostępności niektórych produktów i usług, której projekt był niedawno konsultowany ze społeczeństwem.

PO CO I DLA KOGO?

Według wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 r. liczba osób z niepełnosprawnościami w Polsce wynosiła pod koniec marca 2011 r. niemal 4,7 mln (dokładnie 4 697,0 tys.). Tym samym liczba osób z niepełnosprawnościami stanowiła wówczas 12,2% ludności kraju. Natomiast w świetle wyników Europejskiego Ankietowego Badania Zdrowia (European Health Interview Survey – EHIS) w 2014 r. w Polsce było 7,7 mln (dokładnie 7 689,8 tys.) osób niepełnosprawnych biologicznie, tj. osób, które zadeklarowały ograniczoną zdolność wykonywania codziennych czynności. Podsumowując, w zależności od przyjętego kryterium niepełnosprawności biologicznej (a ściślej poziomu ograniczeń) populacja osób niepełnosprawnych w Polsce może liczyć od 4,9 mln osób do 7,7 mln osób. Liczbę tę można powiększyć o grupę osób starszych, które choć się z tą grupą nie identyfikują, to stawiane są przed tymi samymi wyzwaniami co osoby z niepełnosprawnościami, szczególnie podczas wykonywania czynności związanych z używaniem narządu wzroku czy motoryki. Warto przy tym

mieć na uwadze prognozy demograficzne, według których w 2025 r. 22% mieszkańców Polski będzie miało ponad 65 lat, a w 2050 r. będzie to już 33% ludności Polski.

„Badanie potrzeb osób niepełnosprawnych", przeprowadzone na zlecenie Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON) w 2017 r., wskazuje, że brak dostępności – w wielu obszarach – jest jedną z największych barier dla osób z niepełnosprawnościami w życiu społecznym i zawodowym. Z wyników wynika, że obszar komunikacji i dostępu do informacji należy uznać za dość istotny w kontekście potrzeb ogółu osób z niepełnosprawnościami, których zaspokojenie zapewni im optymalne funkcjonowanie. Wśród spontanicznych wskazań badanych wymieniano zapotrzebowanie na różnego rodzaju przyrządy/urządzenia/technologie – łącznie aspekt ten wskazało 37% badanych. Należy podkreślić, że dostęp do przyrządów, urządzeń oraz technologii jest szczególnie istotny dla osób z dysfunkcją wzroku (58%) oraz słuchu (50%) – jest to najważniejsza potrzeba w przypadku tych dwóch grup. Ponadto, ogółem 36% wymieniło sprawy związane z transportem/przemieszczaniem się – głównie zniesienie barier architektonicznych (29%), które jak pokazują wyniki badania nadal powszechnie występują. Obszar ten należy do najważniejszych potrzeb osób z dysfunkcją narządu ruchu (51%). Jest to potrzeba również istotna dla osób z dysfunkcją wzroku (34%). Dodatkowo dla 17% badanych istotne jest zniesienie barier komunikacyjnych (sygnalizacja głosowa, większy druk, tablice tyflo[1], alfabet Braille'a, czy też dostępność tłumacza migowego), a dla 9% dostęp do informacji (finansowanie dostępu do Internetu, pomoc w załatwianiu spraw urzędowych, czy dostępność dokumentów dla osób z niepełnosprawnościami). Bariery komunikacyjne dotyczą przede wszystkim grupy osób z dysfunkcją słuchu (39%) oraz wzroku (41%).

CEL

Celem rynkowym Dyrektywy w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (EAA) jest poprawa funkcjonowania jednolitego rynku Unii Europejskiej poprzez usuwanie istniejących i zapobieganie powstawaniu nowych barier, które mogą wynikać z różnorodnych przepisów, norm i wytycznych dotyczących dostępności produktów i usług w poszczególnych państwach Unii Europejskiej.

Celem społecznym jest natomiast większe włączenie społeczne oraz umożliwienie prowadzenia niezależnego życia przez osoby z różnymi niepełnosprawnościami (przy okazji także np. osoby starsze). Jak pokazują przedstawione wcześniej dane – grupa ta nie jest mała.

[1] Tablice z tworzywa sztucznego lub metalowe. Nośnik pozwalający osobom niewidomym, zapoznać się z treściami w innych warunkach dla nich niedostępnymi. Pomagający miedzy innymi rozeznać się w terenie - dotknąć tego, co inni mogą zobaczyć.

Biorąc pod uwagę te dane, Dyrektywa EAA i przygotowywana na jej podstawie ustawa o dostępności niektórych produktów i usług jest niezwykle ważna dla bardzo dużej grupy ludzi.

Niewątpliwie zarówno Dyrektywa jak i ustawa mają również za zadanie wspierać i wzmacniać realizację postanowień Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych. Konwencja natomiast zakłada m.in., że:

- ludzie mają prawo do dokonywania własnych wyborów,
- nikt nie może być dyskryminowany,
- osoby z niepełnosprawnościami mają takie same prawa w społeczeństwie jak osoby pełnosprawne,
- wszyscy powinni mieć równe prawa,
- wszyscy powinni mieć jednakowy dostęp do różnych dziedzin życia.

CO SIĘ ZMIENI?

Główne zasady wskazane w Dyrektywie EAA to:

- możliwość komunikowania się i orientacji przez więcej niż jeden kanał sensoryczny,
- alternatywny sposób komunikowania się i orientacji, inny niż mowa,
- elastyczne możliwości powiększania i kontrastu;
- elastyczne sposoby kontroli i oddzielania pierwszego planu od tła, włącznie z poprawą wyrazistości,
- możliwość regulowania głośności,
- tryb pracy w warunkach ograniczonego zasięgu i ograniczonej siły fizycznej,

- możliwość połączenia produktu z urządzeniami wspomagającymi.

W związku z zapisami Dyrektywy powinniśmy pamiętać, że niebawem konieczne będzie dostosowanie m.in.:

- sprzętu komputerowego (w tym laptopy i smartfony) i systemów operacyjnych,
- terminali samoobsługowych, czyli: bankomatów, automatów do sprzedaży biletów (w tym także np. samoobsługowych przechowalni bagażu czy urządzeń do odprawy samoobsługowej (np. na lotniskach),
- interaktywnych terminali samoobsługowych przeznaczonych do udzielania informacji, z wyjątkiem terminali instalowanych jako zintegrowane części pojazdów samochodowych, statków powietrznych, statków wodnych i taboru kolejowego.

Zgodnie z EAA produkty muszą spełniać następujące kryteria:

- dostępna ma być informacja na temat użytkowania produktu (etykietowanie, instrukcje i ostrzeżenia) – ma być zapewniona przez więcej niż jeden kanał sensoryczny,
- dostępne ma być opakowanie produktu,
- dostępny ma być oczywiście sam produkt poprzez funkcjonalność, czyli jego funkcje muszą uwzględniać potrzeby osób z ograniczeniami w tym zakresie,
- zapewniona ma być możliwość połączenia produktu z urządzeniami wspomagającymi.

Według EAA, o dostosowaniu usług powiemy wtedy, gdy:

- dostępne będą produkty wykorzystywane do świadczenia usług, w tym interfejsy urządzeń,
- dostępna będzie informacja na temat funkcjonowania usługi – jej treść ma być możliwa do odbioru na różne sposoby i za pośrednictwem więcej niż jednego zmysłu, powinna też być zapewniona alternatywa dla treści, które nie są tekstami,
- strona internetowa będzie dostępna dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności.
- dostępna będzie także informacja na temat powiązań z usługami wspomagającymi.

PROJEKT USTAWY

Transpozycja do polskiego porządku prawnego Dyrektywy EAA ma nastąpić poprzez ustawę o dostępności niektórych produktów i usług, której projekt był niedawno konsultowany ze społeczeństwem.

Zgodnie z zapisami projektu, przepisy ustawy będą miały zastosowanie m.in. do usług w zakresie pasażerskiego transportu drogowego, lotniczego, wodnego oraz kolejowego w zakresie:

a. stron internetowych przewoźników,

b. usług opartych na urządzeniach mobilnych, w tym aplikacji mobilnych,

c. biletów elektronicznych i usług elektronicznych systemów sprzedaży biletów,

d. dostarczania informacji związanych z tą usługą, w tym informacji o podróży w czasie rzeczywistym – przy czym, w odniesieniu do ekranów informacyjnych, wyłącznie do interaktywnych ekranów znajdujących się na terytorium Unii Europejskiej,

e. interaktywnych terminali samoobsługowych przeznaczonych do udzielania informacji znajdujących się na terytorium Unii Europejskiej, z wyjątkiem terminali instalowanych jako zintegrowane części pojazdów samochodowych, statków powietrznych, statków wodnych i taboru kolejowego.

Wskazano, że w ramach usług pasażerskiego transportu drogowego, lotniczego, wodnego i kolejowego zapewnione muszą być informacje:

1. na temat dostępności pojazdów samochodowych, statków powietrznych, statków wodnych i taboru kolejowego, budynków użyteczności publicznej i przestrzeni wykorzystywanych do świadczenia usług oraz otaczającej je infrastruktury, pomocy świadczonej osobom ze szczególnymi potrzebami, w tym osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209) oraz o bieżącym stanie dostępności tych elementów;

2. o elektronicznych systemach sprzedaży biletów;
3. o podróży w czasie rzeczywistym, w tym dotyczące rozkładów jazdy, zakłóceń ruchu, połączeń i dalszej podróży innym środkiem transportu.

Co istotne, usługodawca będzie musiał dokonywać oceny dostępności pomieszczeń oraz budynków użyteczności publicznej, w których są świadczone jego usługi, w zakresie:

1. korzystania z:
    a. powiązanych obszarów i pomieszczeń znajdujących się na zewnątrz,
    b. ich otoczenia w zakresie swobodnego dostępu do budynków,
    c. wejść, wyjść, dróg ewakuacyjnych i planu działań w sytuacjach wyjątkowych,
    d. pomieszczeń publicznych,
    e. ze sprzętu i urządzeń wykorzystywanych do świadczenia usług,
    f. toalet i pomieszczeń sanitarnych,
    g. pomieszczeń i budynków do ich przewidywanego celu;
2. poruszania się w przestrzeni:
    a. poziomej,
    b. pionowej;
3. komunikacji i orientacji przez więcej niż jeden kanał sensoryczny;
4. ochrony przed zagrożeniami wewnątrz i na zewnątrz budynków.

Obowiązek ten będzie spełniony w przypadku, gdy w stosunku do budynku użyteczności publicznej został wydany certyfikat zgodnie z ustawą z 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.

Jednocześnie usługodawca będzie musiał udostępnić na swojej stronie internetowej i w ofercie świadczonych usług informację o dostępności pomieszczeń oraz zajmowanych przez siebie budynków, w których prowadzi działalność.

Zgodnie z konsultowanymi zapisami ustawy wskazane obowiązki nie będą dotyczyć usług komunikacji miejskiej oraz metropolitalnych, gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich, z wyjątkiem obowiązku w stosunku do dostępności interaktywnych terminali samoobsługowych przeznaczonych do udzielania informacji znajdujących się na terytorium Unii Europejskiej. Niemniej nie zwalnia to organizatorów i przewoźników z obowiązków jakie nakładają inne akty typu Konwencja ONZ o osobach niepełnosprawnych, czy też rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16 lutego 2011 r. dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011.

Państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane do transpozycji przepisów dyrektywy 2019/882 do swoich porządków prawnych do 28 czerwca 2022 r. (do 30 kwietnia trwały konsultacje społeczne projektu ustawy). Potem będzie trzyletni okres na przygotowanie do ich stosowania. Obowiązki nałożone w ramach nowej regulacji będą stosowane od dnia 28 czerwca 2025 r. Projekt ustawy przewiduje dla niektórych rodzajów produktów i usług dłuższe okresy przejściowe.

Biorąc pod uwagę stan realizacji dostępności w Polsce, nie warto czekać tych trzech lat, tylko już dzisiaj myśleć o sposobach na wdrożenie Dyrektywy EAA.

CYKL PT. DOSTĘPNOŚĆ 2030+ - NOWE DZIAŁANIE CUPT

Mając to na uwadze, Centrum Unijnych Projektów Transportowych rozpoczęło realizację kolejnego cyklu Dostępność 2030+. Celem spotkań w tym cyklu będzie pokazywanie działań i nowoczesnych rozwiązań możliwych do zastosowania w projektach dofinansowywanych z funduszy UE, a działających na rzecz dostępności transportu. Spotkanie inaugurujące otrzymało tytuł „Europejski Akt Dostępności - pomyśl już dzisiaj”.

Podczas spotkania szczegółowo pokazaliśmy wymagania EAA i potencjalne możliwości realizacji tych wymagań w kontekście terminali samoobsługowych związanych z transportem. Zgodnie z EAA terminale samoobsługowe będą musiały być tak zaprojektowane, aby osoby z niepełnosprawnością mogły je obsłużyć kanałem alternatywnym względem posiadania niepełnosprawności, na przykład interfejs biletomatu będzie musiał być udźwiękowiony, tak, aby osoby niewidome mogły wykorzystać słuch zamiast wzroku. Poziom skomplikowania narzędzi

do obsługi przez użytkownika musi być maksymalnie uproszczony. Tak, aby w sytuacjach niebezpiecznych, można było z niego skorzystać w sposób intuicyjny.

Na spotkaniu eksperci pokazywali również trendy w rozwoju urządzeń elektronicznych oraz interfejsów przyszłości – prawie w ogóle niewymagających interakcji użytkownika. Warto przypomnieć (o czym również była mowa podczas spotkania) o spadku ostrości widzenia, który jest fizjologiczny i zaczyna się u osób od 65 roku życia, a im tych lat przybywa, tym ta ostrość widzenia jest zdecydowanie gorsza - do ponad 45% u osób powyżej 85 roku życia. Pojawiają się także problemy z czytaniem (prezbiopia). Obecnie czytelność i zrozumiałość tablic z informacjami o odjazdach i przyjazdach pojazdów w transporcie miejskim pozostawia wiele do życzenia pod względem realizacji potrzeb osób słabowidzących w tym seniorów.

Materiały ze spotkania wraz z nagraniem dostępne są na **www.cupt.gov.pl.** Spotkania w ramach Cyklu będą odbywały się co 2 miesiące. Zachęcamy do śledzenia naszej strony, gdzie będziemy publikować informacje o kolejnych spotkaniach.

PODSUMOWANIE

Zachęcamy, aby już dzisiaj projektować rozwiązania zgodne z EAA, zwłaszcza w kontekście projektów finansowanych z funduszy Unii Europejskiej. Nie chodzi tylko o wypełnienie obowiązków prawnych. Chodzi o to, aby wszystkim bez wyjątku łatwo korzystało się m.in. z usług transportowych. Pamiętajmy przy tym, że z wiekiem coraz bardziej będziemy widzieć pozytywne strony przepisów EAA i coraz bardziej będziemy dostrzegać potrzebę korzystania z rozwiązań projektowanych na ich podstawie. Jeśli nie będzie to możliwe, to będziemy mogli mieć pretensje tylko do siebie. Tu i teraz mamy możliwość zapewnić sobie samym za 10, 15 czy 20 lat ułatwienia w dostępie do transportu.

Autorka:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Ekspert

Departament Analiz Transportowych i Programowania, CUPT

FAKTY CUPT

Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020** i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT

(stan na dzień 31.03.2022 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

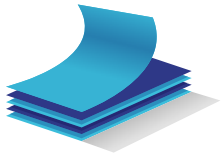
32 umowy
INTERMODALNE
POIiŚ

124 umowy
DROGOWE, BRD I LOTNICZE
POIiŚ

58 umów
MIEJSKIE
POIiŚ

Łącznie zawarto
331 umów
o dofinansowanie
na łączną kwotę środków UE

POIiŚ	POPW
78,4 mld PLN	**1,68 mld PLN**



77 umów
KOLEJOWE
POIiŚ

31 umów
MORSKIE I ŚRÓDLĄDOWE
POIiŚ

9 umów
KOLEJOWE
POPW

Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIiŚ

Dostępne środki UE **87,3 mld PLN**

2% POZOSTAŁE ŚRODKI DO WYKORZYSTANIA

8% WNIOSKI W OCENIE

90% PODPISANE UMOWY → W TYM 69% ZATWIERDZONE PŁATNOŚCI

POPW

Dostępne środki UE **1,72 mld PLN**

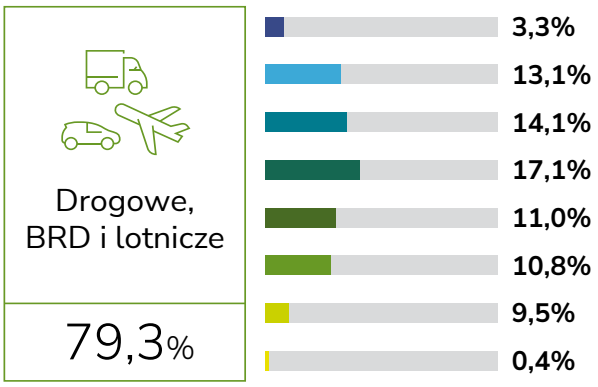
2,1% POZOSTAŁE ŚRODKI DO WYKORZYSTANIA

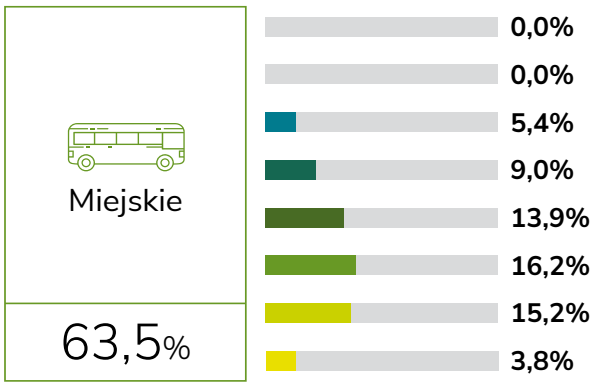
97,9% PODPISANE UMOWY → W TYM 83,5% ZATWIERDZONE PŁATNOŚCI

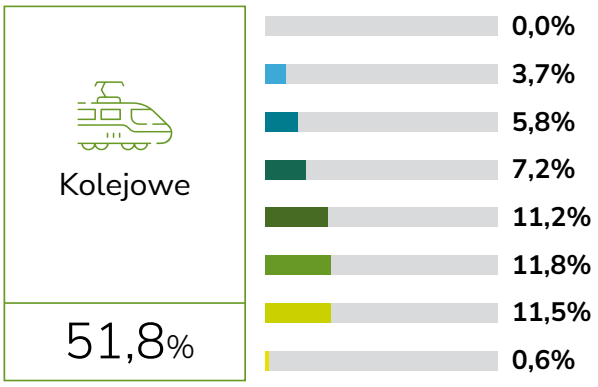
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

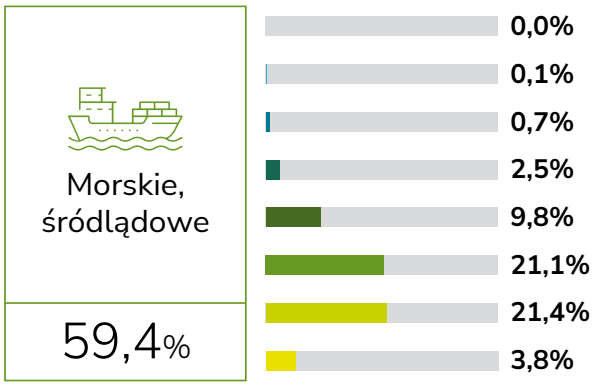
2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

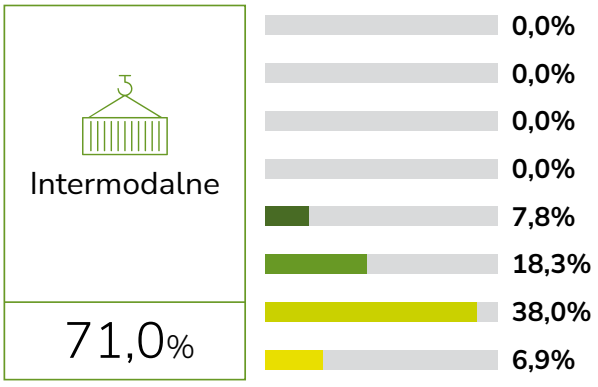
POliŚ



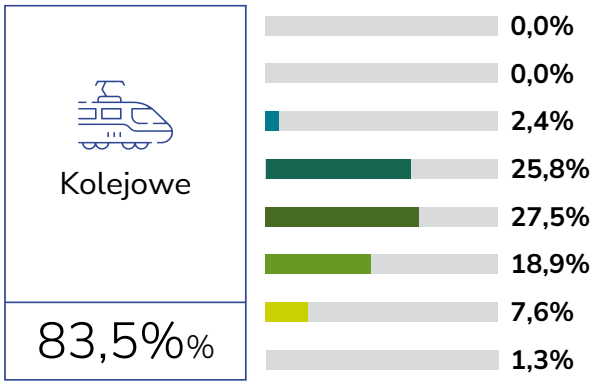








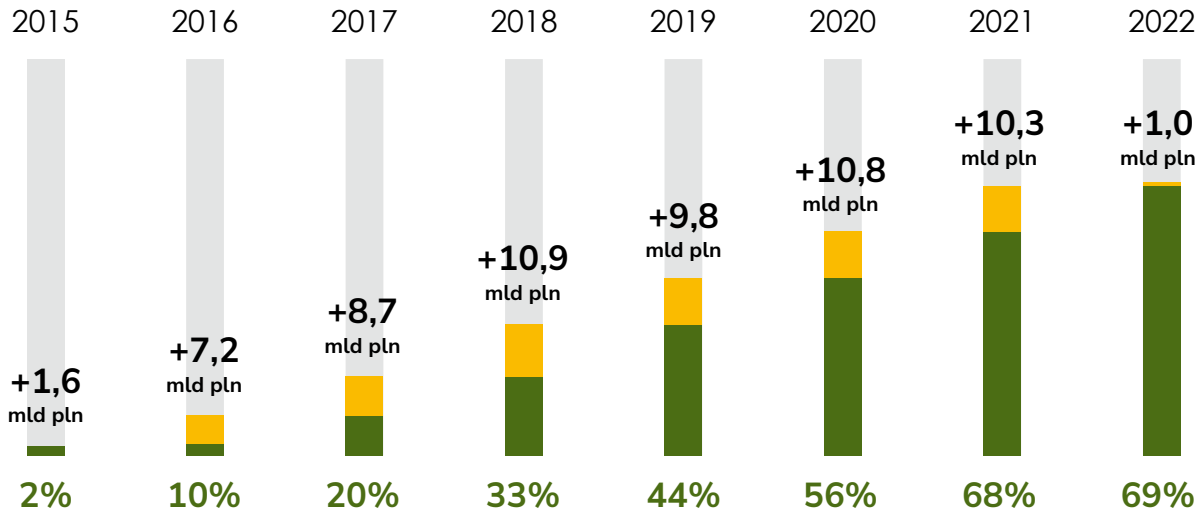
POPW



Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

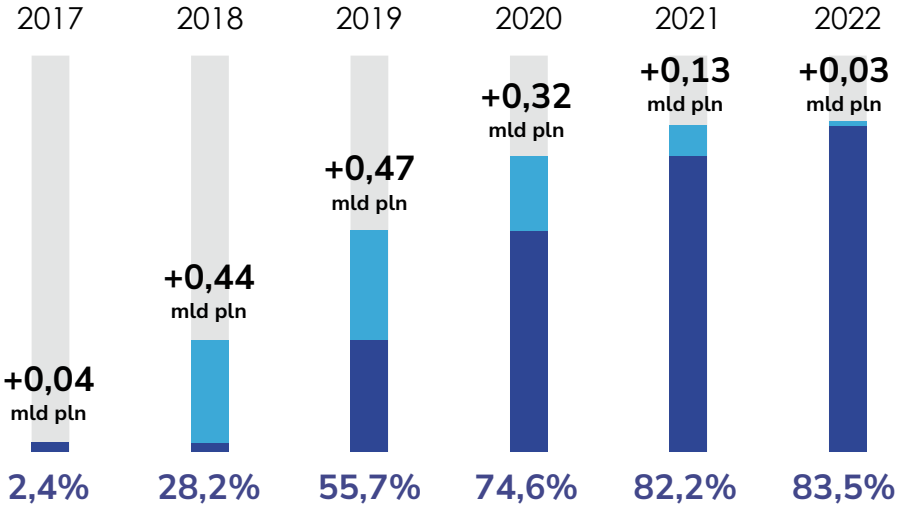
POIiŚ

Łącznie: **60,3 mld PLN**



POPW

Łącznie: **1,43 mld PLN**



Wykorzystane środki UE Umowy i Wnioski o dofinansowanie w podziale na branże (%)

Wykorzystane środki

Podpisane umowy POIiŚ | **Wnioski w ocenie** | **Pozostało do wykorzystania**

Wykorzystane środki

Podpisane umowy POPW | **Wnioski w ocenie** | **Pozostało do wykorzystania**

Drogowe, BRD i lotnicze **102%**

14%

88%

Miejskie **95%**

5%

95%

Morskie, śródlądowe **99%**

1%

99%

Kolejowe **91%**

9%

1%

90%

Intermodalne **100%**

100%

Kolejowe **97,9%**

2,1%

97,9%

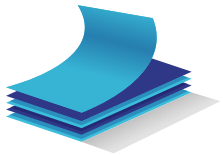
Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 31.03.2022 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)*

3 GA PULA OGÓLNA
5
2 GA KOPERTA NARODOWA
DROGOWE I MIEJSKIE

15 GA PULA OGÓLNA
19
4 GA KOPERTA NARODOWA
LOTNICZE, MORSKIE, RZECZNE I ŚRÓDLĄDOWE

Łącznie zawarto
67 GA
(Grant Agreement)
na łączną kwotę środków UE
4,34 mld EUR

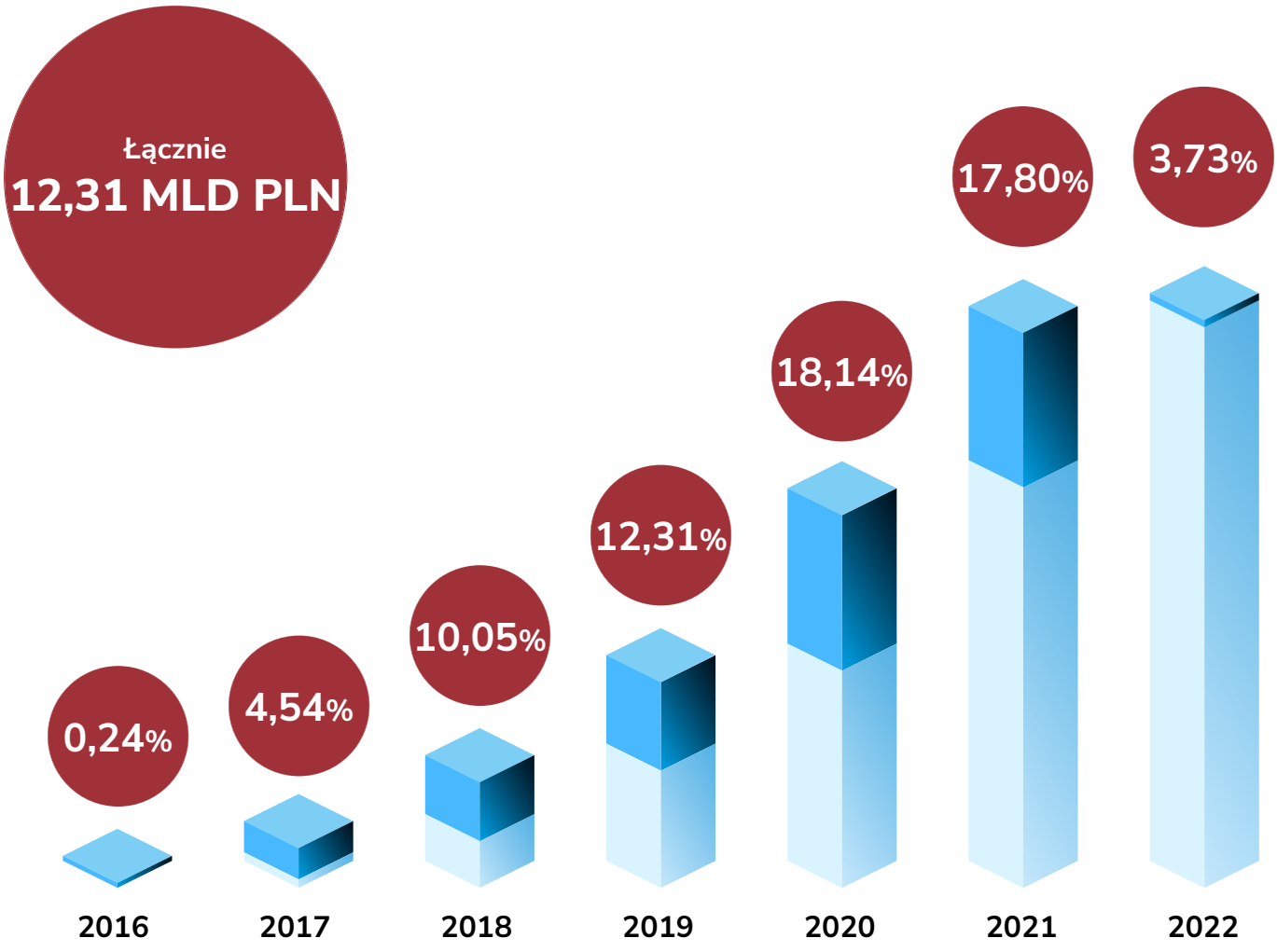


9 GA PULA OGÓLNA
34
25 GA KOPERTA NARODOWA
KOLEJOWE

8 GA PULA OGÓLNA
9
1 GA KOPERTA NARODOWA
INTERMODALNE I PALIWA ALTERNATYWNE

* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT

Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%*)

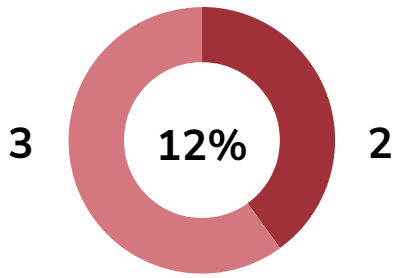


*zmiany w wartościach procentowych w stosunku do poprzednich okresów są konsekwencją aktualizacji wysokości środków, na które podpisane zostały GA, a także wartości ostatecznie rozliczonych płatności

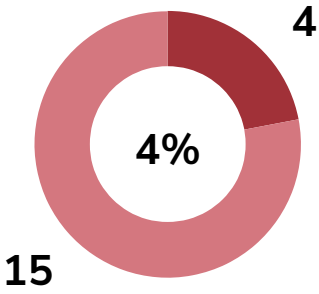
Liczba GA (sztuki) i wykorzystanie środków UE w podziale na branże (%)*

Koperta narodowa Pula ogólna

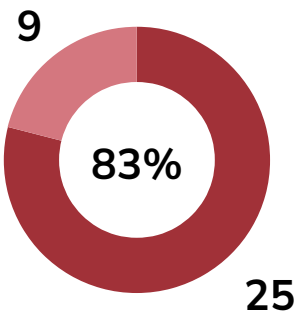
DROGOWE I MIEJSKIE



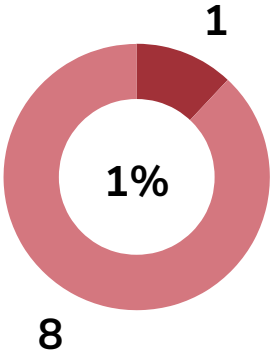
LOTNICZE, MORSKIE, RZECZNE I ŚRÓDLĄDOWE



KOLEJOWE



INTERMODALNE I PALIWA ALTERNATYWNE



* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT

18-19.05	**Konferencja TOB „Transport elektryczny - czy da się to okiełznać?”**
27.05	**Konferencja „Technologie wodorowe w projektach transportowych współfinansowanych ze środków unijnych”**
27.05	**Cykl: Dostępność 2030+ - 2 spotkanie - Nowoczesna asysta**
21.06	**Spotkanie TOB - Transport i inwestycje transportowe finansowane z funduszy UE w cieniu wojny w Ukrainie**
22.06	**3 spotkanie Dostępność LAB - Dostępna partycypacja społeczna w projektach z funduszy UE**

www.cupt.gov.pl

Szanowni Państwo,

chcielibyśmy poznać Państwa opinie dotyczące funkcjonalności przekazywanych informacji.

Prosimy o zgłaszanie sugestii, propozycji tematów, które Państwa zdaniem warto poruszyć na łamach biuletynu.

Fundusze Europejskie | Rzeczpospolita Polska | Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

niepodległa | POLSKA STULECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

redakcja biuletynu: Centrum Unijnych Projektów Transportowych
Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa
www.cupt.gov.pl