

CUPT.DWP.WPKI.510.20.2017.CO.26

Znak sprawy: 178109

Szanowny Panie

Podstawą zgodności dofinansowania projektów dotyczących taboru pasażerskiego ze środków PO liŚ 2014-2020 z zasadami rynku wewnętrznego UE są przepisy w zakresie organizacji i finansowania usług publicznych. Projekty tego typu stanowią w ostatnim czasie przedmiot zainteresowania KE, która wskazuje, że przyznane dofinansowanie z UE, które stanowi pomoc publiczną, powinno spełniać wymogi zawarte w przepisach prawa UE, w tym zapewniać, że beneficjenci nie uzyskają nieuzasadnionej korzyści.

Według rozporządzenia 1370/2007, rekompensatą z tytułu świadczenia usług publicznych jest każda korzyść, zwłaszcza finansowa, przyznana bezpośrednio lub pośrednio przez organizatora w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązana z tym okresem.

Dofinansowanie projektów taborowych ze środków Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych stanowi korzyść dla operatora, która powinna zostać całkowicie rozliczona w rekompensacie z tytułu świadczenia usług publicznych w okresie powierzenia wykonywania tych usług. Następuje to poprzez odpowiednie obniżenie kosztów amortyzacji taboru uwzględnianych w rekompensacie. Okres amortyzacji taboru jest jednak przeważnie dłuższy niż okres powierzenia. W takim przypadku korzyść uzyskana przez operatora nie może być całkowicie rozliczona w okresie obowiązywania danego powierzenia wykonywania służby publicznej. By uniknąć sytuacji, w której operator po tym okresie pozostanie z nienależną korzyścią, niezbędne jest wprowadzenie do umowy o świadczenie usług publicznych postanowień regulujących kwestię ostatecznego rozliczenia korzyści wynikającej z dofinansowania inwestycji taborowej.

Jednocześnie przesyłamy przykładowe klauzule do wprowadzenia w umowie o świadczenie usług publicznych:

Przykład 1:

„W par. xx Umowy dodaje się ust. X-Z, w następującym brzmieniu:

X. W przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia Umowy i nie zawarcia przez Strony nowej umowy w przedmiocie usług publicznego transportu kolejowego, Miasto przejmie posiadany przez Spółkę tabor kolejowy oraz inne aktywa związane ze świadczeniem usług publicznych transportu zbiorowego dofinansowane ze środków publicznych na warunkach określonych przez Strony w odrębnej umowie, zawartej nie później niż cztery miesiące przed dniem wygaśnięcia lub rozwiązania Umowy jako różnica wartości rynkowej taboru lub innych aktywów, w tym prawa do nakładów na nieruchomościach nie będących własnością Spółki i wartości otrzymanej przez Spółkę pomocy publicznej w związku z ich nabyciem.

Y. Rozliczenie pomiędzy Stronami transakcji, o której mowa w ust. X, może nastąpić przez zmianę kapitału własnego Spółki o kwotę równą cenie rynkowej taboru lub innych aktywów w ten sposób, że wierzytelność przysługująca Spółce z tytułu tej ceny zostanie potrącona z wierzytelnością Miasta z tytułu ceny rynkowej umarzanych udziałów.

Z. Cena rynkowa zbywanego przez Spółkę taboru lub aktywów, a także umarzanych udziałów, ustalona zostanie przez niezależnego eksperta, wyznaczonego przez Strony, z zastosowaniem jednej z metod określonych w Zawiadomieniu Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U.2016/C 262/01)”

Przykład 2.

„Jeśli Przewoźnik nie będzie kontynuował realizacji usług publicznych dla Zamawiającego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych w odpowiedniej skali w okresie po zakończeniu niniejszej Umowy, Strony uzgodnią szczegóły ostatecznego rozliczenia Rekompensaty i korzyści uzyskanych przez Przewoźnika wynikających z publicznego dofinansowania projektów taborowych, biorąc pod uwagę przyszły zakres umów o świadczenie usług publicznych, na podstawie których tabor ten będzie wykorzystywany, tak aby zapewnić, że reguły udzielania i obliczania Rekompensaty są zgodne z wymogami Rozporządzenia 1370/2007 oraz właściwymi regulacjami krajowymi. Szczegóły ostatecznego rozliczenia, o którym mowa powyżej, zostaną ustalone przez Strony z uwzględnieniem sposobu i parametrów rozliczenia Rekompensaty na podstawie niniejszej Umowy i mogą obejmować w szczególności:

a) sprzedaż lub transfer odpowiednich aktywów wynikających z projektów taborowych do Zamawiającego lub nowego przewoźnika po cenie rynkowej z uwzględnieniem otrzymanej pomocy publicznej. Cena rynkowa zostanie ustalona przez niezależnego, zewnętrznego eksperta;

lub

b) rozliczenie równe rezydualnej wartości otrzymanej pomocy publicznej związanej z projektami taborowymi związanymi z niniejszą Umową,

chyba że Strony, w porozumieniu z Komisją Europejską, rozwiną inne metody ostatecznego rozliczenia Rekompensaty.”

W związku z powyższym uprzejmie proszę o wprowadzenie do umowy o świadczenie usług publicznych postanowień regulujących kwestię ostatecznego rozliczenia korzyści wynikającej z dofinansowania inwestycji taborowej w rekompensacie oraz o poinformowanie CUPT o podjętych działaniach, zmierzających do ich wprowadzenia, w terminie do 31 sierpnia 2020 roku.

Z poważaniem

Sylwia Cieślak – Wilk

Z-ca Dyrektora, CUPT

Do wiadomości:

Pan Jarosław Orliński - Dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych, MFiPR