



Fundusze Europejskie

PRZETARG – Decyzyjny węzeł kolejowy - wybrane aspekty



Otwarta
Kolej



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU

Przygotowania do procedury konkurencyjnej

Rynki europejskie

- Analiza dostępnych dokumentów
- Wizyty studialne
- Konferencje

Doświadczenia krajowe

- Analiza dokumentów – współpraca z MI i UTK
- Śniadania eksperckie z Województwami

Dokumenty niezbędne w procedurze przetargowej



KRAJ	SYSTEM FINANSOWY BRUTTO VS NETTO
Austria	Umowy z OBB brutto. Górna Austria, Salzburg, Tyrol i Vorarlberg - kontrakty brutto. Region Wschodni, Styria, Karyntia i transport dalekobieżny - kontrakty netto.
Czechy	Umowy zawierane z przewoźnikami w transporcie dalekobieżnym są tzw. umowami netto . W przypadku zamówień samorządowych, zamówienia zawierane są zarówno netto, jak i (w większości przypadków) brutto.
Niemcy	Stosowane są zarówno umowy brutto, jak i netto. Oba rodzaje umów mogą obejmować mechanizm zachęt. Statystycznie rzecz biorąc, w przypadku DB Regio stosunek umów brutto do netto wynosi odpowiednio około 20% i 80%. W tym kontekście należy zauważyć, że w ostatnich latach obserwuje się rosnącą tendencję do stosowania umów brutto .
Szwecja	Umowy na przewozy krajowe rozliczane są w systemie netto , natomiast umowy dotyczące przewozów w regionach w formule brutto .
Hiszpania	Kontrakty netto .
Wielka Brytania	W ostatnich latach system się zmieniał. Po doświadczeniach z pandemią i reformach rząd przejściowo przejmował większą rolę finansowania, a proponowany model „Great British Railways” przewiduje model koncesyjny / gross-cost (organ planuje taryfy, przychody i pokrywa operatorom koszty). W praktyce obecna sytuacja jest mieszana, ale kierunek reform formalnie kieruje się w stronę kontraktów brutto (organizator pokrywający koszty / przychody trafiają do organizatora).

Systemy finansowe brutto vs netto w Polsce

BRUTTO

Głównie
komunikacja miejska,
przewozy gminne

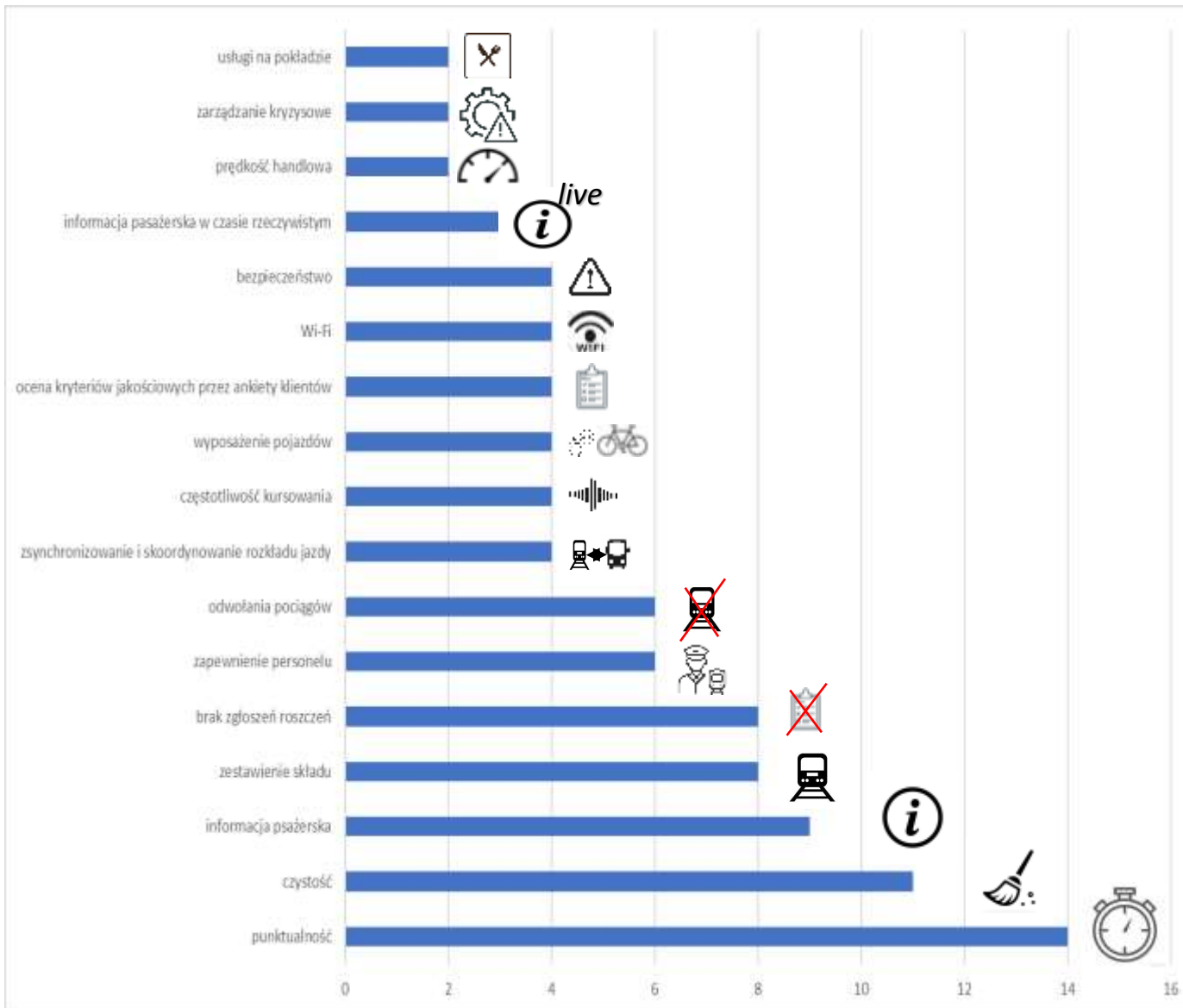


NETTO

Przewozy kolejowe



Kryteria jakościowe



- **Luksemburg** - jakość świadczonych usług sprawdzana jest przez wewnętrznych i zewnętrznych audytorów, a następnie przygotowywany jest raport dla ministerstwa.
- **Portugalia** – kryteria jakościowe określone zostały w przepisach prawa.
- W kilku przypadkach wskazano, że **kryteria jakościowe** mogą być zmienne i są **negocjowane** przez strony umowy PSC co roku.
- Tylko **Wielka Brytania** wskazała **dostępność dla osób niepełnosprawnych** oraz **cele środowiskowe**, takie jak emisja CO₂ oraz zużycie energii.

KRAJ	SYSTEM KAR
Austria	Kary nie są naliczane przy braku realizacji usługi zgodnie z umownymi wymaganiami w przypadku wystąpienia siły wyższej .
Czechy	Kary z reguły dotyczą: opóźnień (punktualność), niewykonania przewozów, niedotrzymania minimalnych standardów jakości taboru lub obsługi pasażerów, braków w integracji z systemem transportu zbiorowego .
Niemcy	Umowy zazwyczaj przewidują kary pieniężne w przypadku udokumentowanego pogorszenia wyników. Stosowane są wzory obliczania i odliczania kar od przepływów finansowych. Opóźnienia i odwołania są obiektywnie mierzone i zgłaszane zamawiającemu. W odniesieniu do z góry określonych kryteriów jakościowych, oprócz regularnie przeprowadzanych obiektywnych ocen, uwzględniane są również ankiety wśród klientów .
Szwecja	Umowy zazwyczaj zawierają system kar powiązany z kryteriami jakości, które muszą zostać spełnione. Wyjątek od systemu kar jest przewidziany w przypadku, gdy wymagany poziom jakości nie zostanie osiągnięty z powodu niedociągnięć w infrastrukturze .
Hiszpania	Ustanowiono system kar, który przewiduje obniżenie poziomu rekompensaty w przypadku nieprzestrzegania określonych kryteriów jakościowych.
Wielka Brytania	System kar jest ściśle powiązany z KPI jakościowymi. Mechanizm: potrącenie finansowe, renegocjacja kontraktu lub w skrajnych przypadkach rozwiązanie umowy .

System kar w umowach PSC w Polsce

- Związane m.in. z **kryteriami jakościowymi**, elementami sprawozdawczości.
- **Najczęściej** kary są naliczane za **brak punktualności** oraz **czystość**.
- Bardzo **zróżnicowane mechanizmy** ustalania wartości kary.
- **Indywidualnie dobrane** do potrzeb danego organizatora.
- Często stosowany mechanizm **waloryzacji wartości kar**.
- Zabezpieczenie środków na potrącenie kar umownych poprzez **wypłacanie niepełnej transzy** rekompensaty.

System zachęt w umowach PSC w Polsce

- Brak zachęt.
- Mechanizm podziału większych przychodów niż założone pomiędzy operatora i organizatora – różne warianty.
- Zwiększenie wartości rozsądnego zysku.

*Wymagania organizacyjne,
techniczne i jakościowe*

*Obowiązkowy system kar
dla każdego wymagania*

Wartość kar z reguły
pomniejsza wypłatę
rekompensaty,
a w skrajnych przypadkach
może całkowicie
zablokować jej wypłatę

*Możliwy system nagród za
spełnienie poszczególnych
wymagań*

Z reguły premię stanowi
podział pomiędzy organizatora
i operatora wyższych niż
zaplanowano przychodów
ze sprzedaży biletów

WNIOSKI

Umowa brutto vs netto	<ul style="list-style-type: none"> W Polsce w przewozach kolejowych (z wyjątkiem metra) nie są stosowane umowy brutto. Główną przyczyną jest możliwość zrekompensowania z budżetu państwa stosowania ulg ustawowych tylko przez operatorów i przewoźników. Takie prawo nie przysługuje organizatorowi.
Kryteria jakościowe	<p>Trzy najczęściej wskazywane do oceny kryteria jakościowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> punktualność czystość informacja pasażerska <p>Cele środowiskowe jak emisja CO₂ oraz zużycie energii zostały wskazane tylko przez Wielką Brytanię. Zdarzają się sytuacja, że wymagania jakościowe negocjowane są co roku.</p>
Systemy zachęt i kar	<p>System zachęt jest możliwy do realizacji zarówno na etapie oceny oferty (np. Czechy) oraz na etapie realizacji zamówienia.</p> <ul style="list-style-type: none"> Zachęty mają wymiar finansowy, który wyznaczany jest na podstawie osiągniętych KPI opisanych w umowie PSC. W szczególności są one istotne w umowach typu brutto, ponieważ w tym przypadku przychody są poza wpływem operatora. Najpopularniejszym rodzajem premii jest podział wyższych przychodów ze sprzedaży biletów, które osiągnął operator. <p>System kar należy wypracować dla każdego wymagania określonego w postępowaniu przetargowym.</p> <ul style="list-style-type: none"> Kary z reguły wyznaczane są na podstawie algorytmów i wzorów opisanych w umowie i najczęściej mają wymiar finansowy. W skrajnych przypadkach za brak realizacji określonych w umowie wymagań grozi rozwiązanie umowy, a nawet brak możliwości podpisania kolejnej umowy z danym operatorem.



cupt.gov.pl

03.10.2025

Fundusze Europejskie

PRZETARG – Decyzyjny węzeł kolejowy - ciąg dalszy nastąpi



**Otwarta
Kolej**

<https://otwartakolej.cupt.gov.pl>



Izabela Jeleń
ijelen@cupt.gov.pl



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY

Dofinansowane przez Unię Europejską – NextGenerationEU