

MRR/H/22(1)/01-2009



Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013

**Wytyczne w zakresie zasad dofinansowania z programów operacyjnych
podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w
transporcie zbiorowym**

**Elżbieta Bieńkowska
Minister Rozwoju
Regionalnego**

Warszawa, 16 stycznia 2009 r.

Spis treści

1	Rozdział – Podstawa prawna	5
2	Rozdział – Definicje.....	7
3	Rozdział – Uwagi wprowadzające	8
4	Rozdział – Zakres zastosowania Wytycznych	10
5	Rozdział – Cel i przedmiot Wytycznych	12
6	Rozdział – Świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym.....	13
6.1	Podrozdział – Uwagi wstępne.....	13
6.1.1	<i>Sekcja – Uwagi o charakterze technicznym.....</i>	13
6.1.2	<i>Sekcja – Wybór sposobu świadczenia usługi publicznych</i>	13
6.1.3	<i>Sekcja – Relacje pomiędzy rozporządzeniem Nr 1191/69 a rozporządzeniem Nr 1370/07 14</i>	
6.1.4	<i>Sekcja 3 – Okres obowiązywania umów zawartych przed 3 grudnia 2009 r.....</i>	16
6.2	Podrozdział – Zobowiązanie do świadczenia usług publicznych	16
6.2.1	<i>Sekcja – Zakład budżetowy</i>	16
6.2.1.1	<i>Podsekcja – Uwagi wstępne.....</i>	16
6.2.1.2	<i>Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych.....</i>	16
6.2.1.3	<i>Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych</i>	17
6.2.2	<i>Sekcja – Spółka komunalna.....</i>	18
6.2.2.1	<i>Podsekcja – Uwagi wstępne.....</i>	18
6.2.2.2	<i>Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych.....</i>	18
6.2.2.3	<i>Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych</i>	19
6.2.2.4	<i>Podsekcja – Sposób wyboru podmiotu</i>	21
6.2.3	<i>Sekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny</i>	22
6.2.3.1	<i>Podsekcja – Uwagi wstępne.....</i>	22
6.2.3.2	<i>Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych.....</i>	22
6.2.3.3	<i>Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych</i>	22
6.2.3.4	<i>Podsekcja – Sposób wyboru podmiotu</i>	25
6.3	Podrozdział – Przepisy szczególne dotyczące transportu kolejowego	26
6.3.1	<i>Sekcja – Udzielanie zamówień na przewozy kolejowe bez przetargu</i>	26

6.4	Podrozdział – Wyposażenie w składniki majątkowe	28
6.4.1	Sekcja – Uwagi wstępne.....	28
6.4.2	Sekcja – Przypadek pierwszy – tabor pozostaje własnością jednostki samorządu terytorialnego	28
6.4.2.1	Podsekcja – Uwagi wstępne.....	28
6.4.2.2	Podsekcja – Zakład budżetowy.....	29
6.4.2.3	Podsekcja – Spółka komunalna.....	29
6.4.2.4	Podsekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny.....	29
6.4.3	Sekcja – Przypadek drugi – tabor staje się własnością operatora.....	30
6.4.3.1	Podsekcja – Zakład budżetowy.....	30
6.4.3.2	Podsekcja – Spółka komunalna.....	30
6.4.3.3	Podsekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny.....	30
6.5	Podrozdział – Ubieganie się o dofinansowanie	31
6.6	Podrozdział – Rekompensata	34
6.6.1	Sekcja – Ogólne wytyczne do obliczenia wysokości rekompensaty.....	34
6.6.2	Sekcja – zakres stosowania mechanizmu luki finansowej.....	39
6.6.3	Sekcja – Przykłady obliczenia wysokości rekompensaty, gdy tabor jest własnością jednostki samorządu terytorialnego.....	40
6.6.4	Sekcja – Przykłady obliczenia wysokości rekompensaty, gdy tabor jest własnością operatora	40
6.6.5	Sekcja – Przykłady obliczenia wysokości rekompensaty, gdy spółka zarządza przewozami i niezbędną infrastrukturą	41
6.7	Podrozdział – Pomoc publiczna i obowiązek notyfikacji	41
6.7.1	Sekcja – Rekompensata a pomoc publiczna.....	41
6.7.2	Sekcja – Brak pomocy publicznej w rozumieniu art. 87 TWE.....	42
6.7.3	Sekcja – Pomoc zgodna ze wspólnym rynkiem na podstawie rozporządzenia Nr 1191/69 lub rozporządzenia Nr 1370/07, która nie podlega notyfikacji	42
6.7.4	Sekcja – Pomoc objęta zwolnieniem z obowiązku notyfikacji na podstawie pkt 36 preambuły rozporządzenia Nr 1370/07.....	43
6.7.5	Sekcja – Pomoc podlegająca notyfikacji.....	44
6.8	Podrozdział – Obowiązki publikacyjne	44
6.8.1	Sekcja – Obowiązki publikacyjne przed 3 grudnia 2009 r.....	44
6.8.2	Sekcja – Obowiązki publikacyjne od 3 grudnia 2009 r.	45
6.9	Podrozdział – Przejrzystość stosunków finansowych.....	46

6.10	Załącznik I – Ilustracje.....	48
6.10.1	Graf – Zlecenie usług publicznych w zależności od formy organizacyjnej operatora	48
6.10.2	Graf – Wyposażenie w składniki majątkowe – I (tabor, infrastrukturę).....	49
6.10.3	Graf – Wyposażenie w składniki majątkowe – II (tabor, infrastrukturę).....	50
6.10.4	Graf – Ubieganie się o dofinansowanie ze środków UE	51
6.10.5	Graf – Zakres stosowania luki finansowej.....	52
6.10.6	Graf – Wypłata rekompensaty w okresie przed 3.12.2009 r. a występowanie pomocy publicznej i obowiązki notyfikacyjne	53
6.10.7	Graf – Wypłata rekompensaty w okresie od 3.12.2009 r. a występowanie pomocy publicznej i obowiązki notyfikacyjne	54
	Załącznik II – Przykłady kalkulacji rekompensaty za świadczenie usług publicznych wraz z arkuszem kalkulacyjnym	55
6.10.8	Uwagi wstępne.....	55
6.10.9	Ogólne założenia do zaprezentowanych przykładów.....	56
6.10.10	Przykłady finansowania projektów w transporcie autobusowym.....	56
6.10.10.1	Kontekst sytuacyjny przykładów Nr 1, 2, 3 i 4.....	56
6.10.10.2	Ogólne założenia	56
6.10.10.3	Definicja przykładów i główne założenia do ich kalkulacji.....	58
6.10.11	Przykłady finansowania projektów w transporcie tramwajowym	60
6.10.11.1	Kontekst sytuacyjny przykładów Nr 5 i 6	60
6.10.11.2	Ogólne założenia	60
6.10.11.3	Definicja przykładów i główne założenia do ich kalkulacji.....	62

1 Rozdział – Podstawa prawna

1. Niniejsze wytyczne (zwane dalej „Wytycznymi”) zostały wydane na podstawie art. 35 ust. 3 pkt 11 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658, z późn. zm.).
2. Kwestie będące przedmiotem Wytycznych regulują na szczeblu wspólnotowym m. in. następujące akty normatywne:
 - a) Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (tekst skonsolidowany Dz. Urz. UE C 321 E/1 z 29.12.2006 r.), zwany dalej „TWE”;
 - b) rozporządzenie Rady Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE L 156 z 28.06.1969 r.), ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem Rady Nr 1893/91 z dnia 20 czerwca 1991 r. (Dz. Urz. UE L 169 z 29.06.1991r.), zwane dalej „rozporządzeniem Nr 1191/69”;
 - c) rozporządzenie (WE) Nr 1370/07 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r.), zwane dalej „rozporządzeniem Nr 1370/07” (rozporządzenie Nr 1370/07 wejdzie w życie 3.12.2009 r.);
 - d) rozporządzenie Rady (WE) Nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) Nr 1260/1999 (Dz. Urz. UE L 210 z 31.07.2006 r.), zwane dalej „rozporządzeniem Nr 1083/06”;
3. Kwestie będące przedmiotem Wytycznych regulują na szczeblu krajowym m.in. następujące akty normatywne:
 - a) ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o transporcie kolejowym”;
 - b) ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1590, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o samorządzie województwa”;

- c) ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1592, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o samorządzie powiatowym”;
- d) ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1591, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o samorządzie gminnym”;
- e) ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 1997 r., Nr 9, poz. 43, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o gospodarce komunalnej”;
- f) ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.), zwana dalej „Kodeksem spółek handlowych”;
- g) ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r., Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą Prawo zamówień publicznych”;
- h) ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju”;
- i) ustawa z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o finansach publicznych”;
- j) ustawa z dnia 22 września 2006 r. o przejrzystości stosunków finansowych pomiędzy organami publicznymi a przedsiębiorcami publicznymi oraz przejrzystości finansowej niektórych przedsiębiorców (Dz. U. Nr 191, poz. 1411 z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o przejrzystości stosunków finansowych”;
- k) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. Nr 95, poz. 953); zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie organizowania przewozów”;
- l) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach (Dz. U. Nr 194, poz. 1983 z późn. zm.).

Powyższa lista określa jedynie podstawowe przepisy prawa mające zastosowanie do kwestii będących przedmiotem Wytycznych i nie powinna być traktowana jako wyczerpujące zestawienie.

2 Rozdział – Definicje

4. Ilekcioć w Wytvcznych jest mowa o:

- a) jednostce samorządu terytorialnego – należy przez to rozumieć województwo, powiat lub gminę,
- b) notyfikacji – należy przez to rozumieć obowiązek informowania Komisji Europejskiej o zamiarze udzielania pomocy w rozumieniu art. 88 ust. 3 TWE,
- c) operatorze – należy przez to rozumieć jednostkę samorządu terytorialnego działającą w formie zakładu budżetowego, spółkę komunalną albo przedsiębiorcę zewnętrznego,
- d) organie stanowiącym jednostki samorządu terytorialnego – należy przez to rozumieć sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy,
- e) organie wykonawczym jednostki samorządu terytorialnego – należy przez to rozumieć zarząd województwa, zarząd powiatu lub wójta gminy (burmistrza, prezydenta miasta),
- f) podmiocie wewnętrznym – należy przez to rozumieć odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli jednostki samorządu terytorialnego lub grupy takich jednostek analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami, gdy jednocześnie jednostka ta wykonuje swoją działalność w zasadniczej części na rzecz kontrolującego ją organu lub grupy organów. W celu uniknięcia sytuacji wątpliwych, w odniesieniu do projektów realizowanych z udziałem dofinansowania z Programów Operacyjnych, przyjmuje się w Wytvcznych, że charakter podmiotu wewnętrznego posiadają jedynie te spółki komunalne, których kapitał zakładowy w 100 % należy do jednostki(ek) samorządu terytorialnego.
- g) przedsiębiorcy zewnętrznym – należy przez to rozumieć osobę fizyczną, prawną albo jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej nie posiadającą statusu podmiotu wewnętrznego,
- h) przetargu – należy przez to rozumieć zarówno przetarg nieograniczony, jak i ograniczony oraz przeprowadzenie negocjacji z ogłoszeniem albo dialogu konkurencyjnego, o ile w sposób ścisły spełnione zostały przesłanki zastosowania tych trybów wynikające z ustawy Prawo zamówień publicznych,

- i) rekompensacie – należy przez to rozumieć wszelkie przysporzenia otrzymywane przez podmiot realizujący usługę publiczną w celu pokrycia kosztów związanych z jej świadczeniem w tym wynagrodzenie otrzymywane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz dotację,
- j) składniku majątkowym – należy przez to rozumieć wszelkie przedmioty i usługi, w szczególności tabor i infrastrukturę, dofinansowane z Programu Operacyjnego,
- k) usłudze publicznej – należy przez to rozumieć usługę publiczną świadczoną w transporcie zbiorowym.

3 Rozdział – Uwagi wprowadzające

- 5. Wytyczne nie mają charakteru aktu prawnego powszechnie obowiązującego. W razie wątpliwości powinny być interpretowane i stosowane zgodnie z wszelkimi normami prawa krajowego i wspólnotowego.
- 6. W świetle przepisów prawa wspólnotowego, w gestii państw członkowskich pozostaje zapewnienie świadczenia publicznego transportu pasażerskiego przez odpowiednio do tego przygotowane przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne. Zapewnienie usług w powyższym zakresie odbywa się w Polsce pod postacią usług publicznych transportu zbiorowego.
- 7. Zgodnie z wykładnią art. 295 TWE zawartą w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, z perspektywy prawa wspólnotowego nie ma znaczenia, czy usługi publicznego transportu pasażerskiego świadczone są przez przedsiębiorstwa publiczne, czy prywatne. W ślad za prawem wspólnotowym, Wytyczne są oparte na zasadzie neutralności w odniesieniu do zasad praw własności, o których mowa w art. 295 TWE.
- 8. Z koniecznością zapewnienia transportu zbiorowego związany jest tzw. „obowiązek służby publicznej” (ang. „public service obligation”), określane również jako „obowiązek świadczenia usług publicznych”. Podstawowym aktem normatywnym regulującym na poziomie wspólnotowym kwestie obowiązku świadczenia usług publicznych w transporcie pasażerskim jest rozporządzenie Nr 1191/69, które zostanie 3 grudnia 2009 r. zastąpione przez rozporządzenie Nr 1370/07.
- 9. Zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych to zobowiązanie, którego dany operator nie podjąłby dobrowolnie lub nie podjąłby bez rekompensaty w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, a którego podjęcie jest konieczne

z punktu widzenia organów władzy publicznej ze względu na interes publiczny. Operator przyjmuje to zobowiązanie (dobrowolnie lub przymusowo) w zamian za określoną rekompensatę, którą wyrównywane są jego straty poniesione w związku ze świadczeniem usług publicznych oraz zapewniany rozsądny zysk.

10. Na gruncie przepisów polskich obowiązek zapewnienia transportu zbiorowego w wymiarze lokalnym ciążyący na gminach i powiatach (art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym oraz art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy o samorządzie powiatowym) może być realizowany w różnych formach (przewozy autobusowe, tramwajowe, kolejowe itd.). Obowiązek zaspokajania zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie regionalnego kolejowego transportu zbiorowego jest jednym z zadań własnych województwa (art. 40 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 14 ust. 1, pkt 10 ustawy o samorządzie województwa). W celu zapewnienia realizacji tych zadań jednostki samorządu terytorialnego mogą wykorzystać przyznaną przez przepisy wspólnotowe możliwość zobowiązania operatorów do świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym.
11. W odniesieniu do międzywojewódzkich przewozów pociągami krajowymi realizacja usług publicznych przewozów pasażerskich może być powierzona operatorowi w drodze odpowiedniej umowy przez ministra właściwego do spraw transportu lub przez działające samodzielnie lub w porozumieniu (także z ministrem właściwym do spraw transportu) właściwe jednostki samorządu terytorialnego (art. 40a ust. 1 i 3 ustawy o transporcie kolejowym).
12. Jednostka samorządu terytorialnego realizuje swe zadania w formie zakładu budżetowego albo poprzez kontrolowane przez jednostkę samorządu terytorialnego spółki prawa handlowego (tzw. spółki komunalne), może również powierzać wykonywanie zadań przedsiębiorcom zewnętrznym w drodze umowy cywilnoprawnej. Tym samym jednostka samorządu terytorialnego może zlecić wykonywanie usługi publicznej albo nałożyć obowiązek świadczenia usług publicznych (co jest bezpośrednio związane z realizacją zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego) na ww. podmioty, tj. zakład budżetowy, spółkę komunalną oraz przedsiębiorcę zewnętrznego, które to podmioty stają się wówczas operatorem. W zakresie dopuszczalnym przez przepisy jednostka samorządu terytorialnego może również realizować swoje zadania za pośrednictwem innej jednostki samorządu terytorialnego na podstawie porozumienia albo za pośrednictwem związku międzygminnego.

13. W zakresie transportu kolejowego minister właściwy do spraw transportu (w zakresie przewozów międzywojewódzkich) lub jednostka samorządu terytorialnego (w zakresie regionalnego transportu zbiorowego) zapewnia realizację usług publicznych poprzez:
- a) nałożenie na operatora obowiązku świadczenia w drodze aktu o charakterze władczym albo
 - b) zawarcie z operatorem umowy cywilnoprawnej, w której operator zobowiązuje się do świadczenia usług publicznych.
14. W celu prawidłowej realizacji obowiązku świadczenia usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich konieczne może się okazać korzystanie przez operatora z infrastruktury służącej do komunikacji zbiorowej (w pewnych przypadkach infrastruktura ta musi zostać rozbudowana lub zmodernizowana) albo nabycie (lub modernizacja) taboru, tj. środków transportu zbiorowego. Wytoczne dotyczą jedynie sytuacji, gdy dofinansowana jest infrastruktura przeznaczona dla określonego operatora. W polskich realiach własność, utrzymanie i zarządzanie infrastrukturą ogólnodostępną o znaczeniu ponadlokalnym, a w szczególności infrastrukturą o znaczeniu państwowym, w przewozach kolejowych pozostaje w wyłącznej gestii spółki Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). Wsparcie przyznawane na rozwój tej infrastruktury nie jest pomocą publiczną i nie stosują się do niego Wytoczne.
15. Jednostka samorządu terytorialnego lub operator może ubiegać się o dofinansowanie nabycia (modernizacji) taboru lub infrastruktury oraz innych składników majątkowych w zakresie przewidzianym we właściwych Programach Operacyjnych.
16. Dofinansowanie jest udzielane na podstawie umowy o dofinansowanie projektu, o której mowa w art. 5 pkt 9 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Wysokość dofinansowania liczonego jako udział środków pochodzących z budżetu Wspólnoty Europejskiej (oraz w niektórych przypadkach częściowo z budżetu państwa) określają właściwe Programy Operacyjne. Pozostała część środków na realizację projektu (tzw. wkład własny) może pochodzić z krajowych środków publicznych albo ze środków prywatnych.

4 Rozdział – Zakres zastosowania Wytocznych

17. Wytoczne stosują się do tych działań wskazanych niżej krajowych i regionalnych Programów Operacyjnych, w których przewidziano dofinansowanie podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w sektorze transportu zbiorowego osób (w tym kolejowego).

Wytyczne nie regulują zasad świadczenia usług publicznych w ww. sektorze w odniesieniu do podmiotów, które nie ubiegają się o dofinansowanie z Programów Operacyjnych.

18. Wytyczne odnoszą się do dokumentu "Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia na lata 2007-2013" - dokument został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 października 2006 r. i opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pod adresem: www.mrr.gov.pl.
19. Wytyczne odnoszą się do krajowych Programów Operacyjnych, w odniesieniu do których instytucją zarządzającą jest Minister Rozwoju Regionalnego oraz do regionalnych Programów Operacyjnych, dla których instytucją zarządzającą są zarządy województw, a instytucją koordynującą Minister Rozwoju Regionalnego. Lista tych Programów obejmuje następujące programy operacyjne:
 - c) krajowy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej z dnia 7 grudnia 2007 r., znak C/2007/6321, opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pod adresem: www.mrr.gov.pl;
 - d) krajowy Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013, zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej z dnia 1 października 2007 r., znak K (2007) 4568, opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pod adresem: www.mrr.gov.pl;
 - e) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Dolnośląskiego 2007-2013;
 - f) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2007-2013;
 - g) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Lubelskiego 2007-2013;
 - h) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Lubuskiego 2007-2013;
 - i) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Łódzkiego 2007-2013;
 - j) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Małopolskiego 2007-2013;
 - k) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Mazowieckiego 2007-2013;
 - l) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Opolskiego 2007-2013;
 - m) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Podkarpackiego 2007-2013;

- n) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Podlaskiego 2007-2013;
- o) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego 2007-2013;
- p) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Śląskiego 2007-2013;
- q) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Świętokrzyskiego 2007-2013;
- r) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego 2007-2013;
- r) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Wielkopolskiego 2007-2013;
- s) Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Zachodniopomorskiego 2007-2013.

Wszystkie wymienione powyżej programy operacyjne, określane łącznie jako „Programy Operacyjne”, zostały opublikowane na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego pod adresem: www.mrr.gov.pl.

20. Wytyczne skierowane są do wszystkich instytucji uczestniczących w realizacji Programów Operacyjnych, tj. do instytucji koordynujących, instytucji zarządzających, instytucji pośredniczących, instytucji wdrażających/pośredniczących drugiego stopnia oraz do beneficjentów.

5 Rozdział – Cel i przedmiot Wytycznych

21. Celem Wytycznych jest opisanie sposobu przekazywania jednostkom samorządu terytorialnego i operatorom dofinansowania z Programów Operacyjnych na zakup (lub modernizację) składników majątkowych. Wytyczne mają również zapewnić płynną realizację projektów dofinansowanych z Programów Operacyjnych, pomimo następującej 3 grudnia 2009 r. zmiany w przepisach unijnych regulujących świadczenie usług publicznych.

22. Ze względu na fakt, że przekazywanie operatorom środków na zakup składników majątkowych jako elementu rekompensaty, w niektórych przypadkach określonych w rozporządzeniu Nr 1191/69, a od 3 grudnia 2009 r. na zasadach określonych w rozporządzeniu Nr 1370/2008, jest zgodne z zasadami wspólnego rynku i nie wymaga notyfikacji, wsparcie może być w tym trybie przekazywane odpowiednio szybko, a jednocześnie nie powstaje dodatkowe obciążenie administracyjne związane z obowiązkiem notyfikacyjnym – zarówno po stronie operatorów, jak i organów władzy publicznej oraz organów wspólnotowych.

23. Wskazane korzyści przesądziły o tym, że w Wytycznych opisano sposób nakładania na operatorów obowiązku służby publicznej (względnie ustalania w drodze cywilnoprawnej zobowiązania operatorów do świadczenia usług publicznych) w świetle przepisów wspólnotowych przy uwzględnieniu przepisów krajowych.

6 Rozdział – Świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym

6.1 Podrozdział – Uwagi wstępne

6.1.1 Sekcja – Uwagi o charakterze technicznym

24. Wskazane w niniejszym Rozdziale uwagi dotyczące jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do związku międzygminnego (w rozumieniu art. 64 ustawy o samorządzie gminnym), uwagi dotyczące organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do zgromadzenia związku, a uwagi dotyczące organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do zarządu związku. Zawarte w niniejszym Rozdziale uwagi dotyczące jednostki samorządu terytorialnego, organu stanowiącego i organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się również odpowiednio do ministra właściwego do spraw transportu w zakresie, w jakim jest on uprawniony do zawierania umów o świadczenie usług publicznych w przewozach kolejowych na podstawie art. 40a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

25. Wskazane w niniejszym Rozdziale uwagi dotyczące jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do porozumienia jednostek samorządu terytorialnego, a także do porozumienia jednostek samorządu terytorialnego z ministrem właściwym do spraw transportu zawartego na podstawie art. 40a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

26. W jednostkach samorządu terytorialnego, w których działają specjalne jednostki organizacyjne zarządzające przewozami (zarządy transportu), jednostki te wykonują zadania organów jednostek samorządu terytorialnego w zakresie, w jakim zostały one im powierzone oraz na zasadach wynikających z obowiązujących przepisów.

6.1.2 Sekcja – Wybór sposobu świadczenia usługi publicznych

27. Zgodnie z rozporządzeniem Nr 1191/69 nakładając obowiązek świadczenia usługi publicznej właściwy organ powinien dokonać wyboru spośród możliwych wariantów zapewniających, przy podobnych warunkach, jej świadczenie na określonym, odpowiednim poziomie kierując się zasadą

minimalizacji kosztów (art. 3 ust. 1). Jednocześnie przy określaniu odpowiedniego poziomu usługi publicznej właściwy organ powinien wziąć pod rozwagę:

- a) interes publiczny,
- b) różne rodzaje transportu (zapewniające zaspokojenie danych potrzeb transportowych),
- c) zaoferowane użytkownikom opłaty za usługę publiczną i warunki jej świadczenia.

28. Zgodnie z pkt 7 preambuły rozporządzenia Nr 1370/07 wprowadzenie, przy zastosowaniu właściwych zabezpieczeń, regulowanej konkurencji w transporcie pasażerskim przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności i innowacyjności usług publicznych oraz do obniżenia ich cen. Rozporządzenie nie nakazuje przy tym w przepisach art. 1 – 9 otwierania rynku transportu pasażerskiego na konkurencję pozostawiając w tym zakresie, przy zachowaniu zasad wynikających z rozporządzenia, wybór sposobu świadczenia usług publicznych odpowiednim organom państw członkowskich.

6.1.3 Sekcja – Relacje pomiędzy rozporządzeniem Nr 1191/69 a rozporządzeniem Nr 1370/07

29. Zasadniczym aktem wspólnotowym mającym wpływ na świadczenie usług publicznych przed 3 grudnia 2009 r. jest rozporządzenie Nr 1191/69. Po tej dacie usługi te powinny być, zgodnie z art. 8 ust. 2 i art. 12 rozporządzenia Nr 1370/07, stopniowo poddawane przepisom tego rozporządzenia.
30. Zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia Nr 1191/69 zlecenie realizacji usługi publicznej w drodze aktu o charakterze władczym i wypłata z tego tytułu odpowiedniej rekompensaty w trybie i na zasadach opisanych w art. 3 – 13 rozporządzenia Nr 1191/69 podlega zwolnieniu z obowiązku notyfikacji. Usługi publiczne zlecone w drodze umowy cywilnoprawnej zgodnie z art. 14 rozporządzenia Nr 1191/69 nie są objęte zwolnieniem wynikającym z ww. art. 17 ust. 2 i podlegają, co do zasady, notyfikacji, chyba że spełnione są inne warunki zwalniające z tego obowiązku (patrz Podrozdział 6.7 Wytycznych).
31. Do usług publicznych, których realizacja została zlecona w drodze aktu o charakterze władczym lub umowy cywilnoprawnej, od 3 grudnia 2009 r. należy stosować, w zakresie zgodnym z polskim prawem, przepisy rozporządzenia Nr 1370/07. Datą graniczną jest w przypadku aktu o charakterze władczym data jego wejścia w życie, a w przypadku umowy – data jej zawarcia.

32. W zakresie wynikającym z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Nr 1370/07 zlecenie realizacji usług publicznych w trybach opisanych w tym rozporządzeniu i wypłata z tego tytułu odpowiedniej rekompensaty są zwolnione z obowiązku notyfikacji (patrz Podrozdział 6.7 Wytycznych).
33. W Wytycznych przyjęto, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego, że realizowanie usług publicznych przez spółki komunalne posiadające charakter podmiotu wewnętrznego na rzecz jednostek samorządu terytorialnego wynika, przy zachowaniu odpowiednich warunków, z nałożenia na taką spółkę w trybie władczym obowiązku poprzez odpowiednie akty prawne (uchwały organu stanowiącego, akty założycielskie).
34. Pojęcie podmiotu wewnętrznego jest przy tym ugruntowane w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich¹, a ponadto od 3 grudnia 2009 r. znajduje doprecyzowanie w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Nr 1370/07 w sektorze usług publicznych w transporcie.
35. Ze względu na większą jasność i niesprzeczność przepisów rozporządzenia Nr 1370/07 (Załącznik do rozporządzenia) z odpowiednimi przepisami rozporządzenia Nr 1191/69 dotyczącymi sposobu obliczania rekompensaty zaleca się stosowanie w tym zakresie zasad wynikających z rozporządzenia Nr 1370/07. Dalsze zapisy Wytycznych, o ile nie jest wyraźnie wskazane, że dany zapis dotyczy wyłącznie sytuacji prawnej od 3 grudnia 2009 r., znajdują zastosowanie także do okresu poprzedzającego tę datę.
36. Rozporządzenie Nr 1370/07 zawiera bardzo szeroką definicję „umowy o świadczenie usług publicznych” – obejmuje ona nie tylko umowy cywilnoprawne w rozumieniu polskiego prawa, ale również akty normatywne i administracyjne, a nawet te akty o charakterze władczym, które określają warunki, zgodnie z którymi dany organ samodzielnie świadczy usługi publiczne lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu (art. 2 lit. „i”). Z zastrzeżeniem poniższych uwag, w Wytycznych używa się powyższego określenia w takim szerokim rozumieniu. Rozporządzenie Nr 1191/69 rezerwuje termin „umowa o świadczenie usług publicznych” jedynie dla sytuacji, gdy stronami stosunku prawnego są organ powierzający usługę i niezależny od niego przedsiębiorca zewnętrzny, który zawiera umowę dobrowolnie (art. 14, patrz sekcja 6.2.3 Wytycznych). Z tych względów, dla podkreślenia występującego w rozporządzeniu Nr 1191/69 rozróżnienia, w odniesieniu do umów o świadczenie usług publicznych, do których należą akty

¹ Wyrok C-107/98 Teckal z dnia 18.11.1999 r., wyrok C-26/03 Stadt Halle z 11.01.2005 r., wyrok C-29/04 Komisja przeciwko Austrii z 10.11.2005 r., wyrok C-448/03 Parking Brixen z 13.10.2005 r., wyrok C-410/04 ANAV z 6.4.2006 r., wyrok C-340/04 Carbotermo z 11.05.2006 r.

normatywne i administracyjne oraz inne akty o charakterze władczym stosowany jest również termin „Decyzja” (patrz sekcja 6.2.1 i 6.2.2 Wytycznych).

6.1.4 Sekcja 3 – Okres obowiązywania umów zawartych przed 3 grudnia 2009 r.

37. Umowy o świadczenie usług publicznych zawarte przed 3 grudnia 2009 r. zachowują po tej dacie swoją ważność na warunkach i na okresy wynikające z art. 8 ust. 3 rozporządzenia Nr 1370/07.

6.2 Podrozdział – Zobowiązanie do świadczenia usług publicznych

6.2.1 Sekcja – Zakład budżetowy

6.2.1.1 Podsekcja – Uwagi wstępne

38. Zadanie polegające na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego może być realizowane samodzielnie przez jednostkę samorządu terytorialnego działającą w formie zakładu budżetowego.

39. Zakład budżetowy tworzony jest na podstawie przepisów ustawy o finansach publicznych przez organ stanowiący w drodze uchwały. Tworząc zakład budżetowy, organ stanowiący nadaje mu (również w drodze uchwały) statut określający m.in. przedmiot działalności i cel, w jakim został powołany oraz wskazujący, jakim mieniem dysponuje zakład.

6.2.1.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych

40. Obowiązek świadczenia usług publicznych nakładany jest na zakład budżetowy poprzez zawarcie odpowiednich postanowień w jego statucie, które określają cel i przedmiot działalności zakładu budżetowego.

41. Jeśli obowiązek świadczenia usług publicznych ma być nałożony na nowy, tworzony w tym celu zakład budżetowy, organ stanowiący powinien określić w nadanym mu statucie, iż celem działalności zakładu budżetowego jest zaspokajanie potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego poprzez świadczenie usług publicznych. W statucie należy wskazać, jakie mienie zostanie przekazane zakładowi budżetowemu.

42. Jeśli obowiązek świadczenia usług publicznych ma być nałożony na wcześniej istniejący zakład budżetowy, organ stanowiący powinien zmienić statut tego zakładu. W zmienionym statucie należy wskazać, iż celem jego działalności jest zaspokajanie potrzeb mieszkańców w zakresie transportu

zbiorowego poprzez świadczenie usług publicznych (zmiana statutu nie jest konieczna, jeśli wcześniej zawierał on odpowiednie sformułowania).

6.2.1.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych

43. Szczegółowe określenie zakresu nałożonego na zakład budżetowy w statucie obowiązku świadczenia usług publicznych następuje w statucie lub regulaminie uchwalonym przez organ stanowiący. Alternatywnie organ stanowiący może przekazać obowiązek szczegółowego uregulowania zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych przez zakład budżetowy organowi wykonawczemu.
44. Odpowiedni akt prawa wewnętrznego stanowi Decyzję w rozumieniu pkt 36 Wytycznych.
45. Odpowiedni akt prawa wewnętrznego określa na okres, co najmniej roczny, w szczególności:
- d) zakres obowiązku świadczenia usługi, czas jego obowiązywania oraz zasięg terytorialny,
 - e) zasady obliczania rekompensaty,
 - f) trasy przewozu,
 - g) parametry częstotliwości kursów na każdej trasie,
 - h) określenie poziomu opłat za każdy rodzaj usługi przewozowej na każdej trasie z uwzględnieniem zniżek przysługujących osobom uprawnionym na podstawie właściwych przepisów,
 - i) obowiązki zakładu budżetowego wobec odbiorców usług oraz zasady korzystania z usług świadczonych przez zakład.
46. Niezależnie od wymagań określonych przez rozporządzenie Nr 1191/69, przed 3 grudnia 2009 r. wskazane jest, aby odpowiedni akt prawa wewnętrznego zawierał również elementy wymagane przez art. 4 ust. 1 – 4 oraz 6 – 7 rozporządzenia Nr 1370/07 (patrz pkt 71, 73, 75 Wytycznych). Od 3 grudnia 2009 r. akt ten powinien zawierać ww. elementy.
47. Ustalenie, że podmiotem wykonującym usługi publiczne będzie zakład budżetowy, następuje na mocy wewnętrznej i niezależnej decyzji organu stanowiącego.

6.2.2 Sekcja – Spółka komunalna

6.2.2.1 Podsekcja – Uwagi wstępne

48. Zadanie polegające na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego może być realizowane przez jednostkę samorządu terytorialnego działającą za pośrednictwem spółki z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółki akcyjnej, zwanej dalej „spółką komunalną”.
49. Spółki komunalne działają na podstawie Kodeksu spółek handlowych, jednak pierwszeństwo zastosowania mają wobec nich przepisy ustawy o gospodarce komunalnej oraz inne przepisy szczególne.
50. Jednostka samorządu terytorialnego tworzy spółki komunalne w drodze uchwały podjętej przez organ stanowiący, bądź przystępuje do istniejącej spółki. Zadania jednostki samorządu terytorialnego w transporcie zbiorowym realizują również spółki komunalne, które powstały z mocy prawa albo w inny szczególny sposób².
51. Finansowanie zadań wykonywanych przez spółkę komunalną następuje ze środków własnych tej spółki, a jednostka samorządu terytorialnego zobowiązana jest wyposażyć utworzoną przez siebie spółkę komunalną w majątek w celu wykonywania przez nią zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego. Wyposażenie spółki komunalnej w środki finansowe może nastąpić na podstawie mechanizmów przewidzianych w przepisach prawa, tj. np. podwyższenia kapitału, dopłat, pożyczki wspólnika. Jednostka samorządu terytorialnego może również przekazywać spółce komunalnej środki finansowe na podstawie umów cywilnoprawnych.

6.2.2.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych

52. Nałożenie obowiązku świadczenia usług publicznych na spółkę komunalną następuje w trybie władczym w uchwale organu stanowiącego o zawiązaniu spółki, o ile zostanie w niej w sposób jasny wyrażone, iż celem działalności spółki komunalnej jest wykonywanie zadania własnego jednostki samorządu terytorialnego dotyczącego zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego. Nałożenie ww. obowiązku powinno być w sposób wyraźny potwierdzone w umowie albo statucie spółki komunalnej. Cel działalności spółki komunalnej powinien znaleźć odzwierciedlenie w szczegółowym opisie przedmiotu jej działalności.

² Na przykład na mocy art. 14 ust. 1 ustawy o gospodarce komunalnej.

53. Jeżeli przepisy szczególne to przewidują nałożenie obowiązku na spółkę komunalną może wynikać z innego władczego aktu prawnego (w szczególności może być rezultatem przekształcenia z mocy prawa przedsiębiorstwa komunalnego i wynikać z nadania tak powstałej spółce statutu zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o gospodarce komunalnej).

54. Powierzenie spółce komunalnej zadań zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie zbiorowego transportu na terenie jednostki samorządu terytorialnego, która utworzyła tę spółkę, zwanej dalej „macierzystą jednostką samorządu terytorialnego”, nie wymaga zawarcia przez macierzystą jednostkę samorządu terytorialnego odrębnej umowy o zamówienie publiczne z tą spółką, jeśli obowiązek realizacji tych zadań wynika w sposób wyraźny z innego aktu prawnego (uchwały organu stanowiącego i aktu założycielskiego spółki)³. Umowa wykonawcza, o której mowa dalej, nie podlega ustawie Prawo zamówień publicznych, ponieważ źródłem zobowiązania do świadczenia usługi publicznej jest w takim przypadku odpowiedni akt władczy.

6.2.2.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych

55. Szczegółowe określenie zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych przez spółkę komunalną następuje w uchwale organu stanowiącego, w zarządzeniu organu wykonawczego upoważnionego uchwałą organu stanowiącego, umowie albo statucie spółki albo w odpowiednim akcie wewnętrznym spółki (plan, strategia, regulamin itp.) uchwalonym przez zgromadzenie wspólników spółki komunalnej.

56. Dokumenty, o których mowa w punkcie poprzednim, powinny określać na okres, co najmniej roczny, w szczególności:

- a) zakres obowiązku świadczenia usługi, czas jego obowiązywania oraz zasięg terytorialny,
- b) zasady obliczania rekompensaty,
- c) trasy przewozu,
- d) parametry częstotliwości kursów na każdej trasie,

³ Porównaj wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 11.08.2005 (II GSK 105/05) oraz głosę do tego wyroku R. Szostaka, Samorząd Terytorialny 1-2 z 2006 r.

- e) określenie poziomu opłat za każdy rodzaj usługi przewozowej na każdej trasie z uwzględnieniem zniżek przysługujących osobom uprawnionym na podstawie właściwych przepisów,
- f) obowiązki spółki wobec odbiorców usług oraz zasady korzystania z usług świadczonych przez spółkę.

57. Uchwała o zawiązaniu spółki, w której określa się cel działalności spółki, w połączeniu z umową lub statutem spółki oraz dokumentami wymienionymi w pkt 55, konstytuują wspólnie Decyzję, w rozumieniu przyjętym w pkt 36 Wytucznych.
58. Niezależnie od treści dokumentów wymienionych w pkt 55, możliwe jest zawarcie przez macierzystą jednostkę samorządu terytorialnego z utworzoną przez nią spółką komunalną umowy, zwanej dalej „umową wykonawczą”, która regulowałaby szczegółowy zakres obowiązku świadczenia usług publicznych (a więc obowiązku wykonywania zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego) przez spółkę. Umowa wykonawcza nie może przewidywać samodzielnego nałożenia obowiązku wykonywania zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego (obowiązek ten powstaje bowiem wcześniej – jest nałożony na spółkę w trybie władczym w związku z utworzeniem spółki komunalnej i określeniem celu jej działalności).
59. Umowa wykonawcza zawarta z podmiotem wewnętrznym nie stanowi umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu przepisów art. 14 rozporządzenia Nr 1191/69.
60. Umowa wykonawcza może regulować zasady odpowiedzialności spółki komunalnej wobec jednostki samorządu terytorialnego z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania szczegółowych, przewidzianych przez nią zobowiązań spółki. Umowa wykonawcza może również przewidywać szczegółowe zasady przekazywania spółce komunalnej rekompensaty na pokrycie strat poniesionych w związku ze świadczeniem usług publicznych.
61. Niezależnie od wymagań określonych przez rozporządzenie Nr 1191/69, przed 3 grudnia 2009 r. wskazane jest, aby dokumenty, o których mowa w pkt 55, lub umowa wykonawcza zawierały również elementy określone jako obligatoryjne elementy takich umów w art. 4 ust. 1 – 4 oraz 5 – 6 rozporządzenia Nr 1370/07 (patrz pkt 71, 73, 75 Wytucznych). Od 3 grudnia 2009 r. dokumenty, o których mowa w pkt 55, lub umowa wykonawcza powinny zawierać ww. elementy.

6.2.2.4 Podsekcja – Sposób wyboru podmiotu

62. Wybór spółki komunalnej do świadczenia usług publicznych na terenie macierzystej jednostki samorządu terytorialnego nie wymaga przeprowadzenia przetargu, o ile posiada ona charakter podmiotu wewnętrznego (wykonywanie przez nią świadczeń na rzecz macierzystej jednostki samorządu terytorialnego stanowi realizację zobowiązania wynikającego z innego tytułu prawnego niż umowa).
63. Rozporządzenie Nr 1370/07 przewiduje, iż zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, o ile nie zabrania tego prawo krajowe, mogą być udzielane podmiotom wewnętrznym na szczególnych zasadach określonych w tym rozporządzeniu, tj. w drodze bezpośredniego udzielenia (bez przetargu). Warunkiem tego jest, co do zasady, posiadanie statusu podmiotu wewnętrznego. W odniesieniu do przewozów autobusowych i tramwajowych rozporządzenie ogranicza tę możliwość do przypadków, gdy zawarta umowa (w tym akty władcze dotyczące spółki) przenosi ryzyko kontraktu na spółkę – ma charakter tzw. koncesji (w rozumieniu prawa wspólnotowego)⁴. Dla umów nie mających charakteru koncesji, bezpośrednie udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu znajduje uzasadnienie w orzecznictwie TSWE (analogicznie jak w okresie przed 3 grudnia 2009 r.).
64. Zgodnie z art. 2 ustawy o gospodarce komunalnej nie jest dopuszczalne, aby spółka komunalna świadczyła usługi publiczne na terenie innej jednostki samorządu terytorialnego niż macierzysta jednostka samorządu terytorialnego, chyba że podstawą świadczenia usługi jest odpowiednie porozumienie jednostek samorządu terytorialnego, przepis prawa albo usługa jest świadczona na zlecenie terytorialnie właściwego związku międzygminnego. Zgodnie z przywołanym art. 2 spółka komunalna powinna bowiem służyć realizacji gospodarki komunalnej jednostki samorządu terytorialnego, która ją powołała. Nie można za element gospodarki komunalnej uznać świadczenia usług publicznych poza terytorium macierzystej jednostki samorządu terytorialnego, chyba że w danym przypadku można wykazać, że świadczenie usług poza tym terytorium jest niezbędne do zapewnienia właściwego ich wykonywania na terytorium własnym. Podjęcie przez spółkę komunalną świadczenia usług publicznych na terenie innej jednostki samorządu

⁴ Dochody spółki uzyskiwane ze świadczenia usługi są choćby w części czerpane z określonego w umowie prawa (np. do pobierania opłat za bilety) i nie są pewne (spółka ponosi więc ryzyko), a gmina nie gwarantuje, że w razie ziszczenia się ryzyka pokryje wynikające z tego straty. Por. art. 1 ust. 3 lit. „b” Dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz. Urz. UE L 134/1 z 30.04.2004 r.) oraz ustępy 2.1 i 2.2 Komunikatu interpretacyjnego Komisji dotyczącego koncesji w prawie wspólnotowym z 29.04.2000 r. (2000/C121/2).

terytorialnego, poza wyjątkami wyżej opisanymi, skutkuje utratą przez taką spółkę charakteru podmiotu wewnętrznego – spółka ta świadczy wówczas usługi na terytorium macierzystej jednostki samorządu terytorialnego na zasadach ogólnych, tj. tak jak przedsiębiorca zewnętrzny.

6.2.3 Sekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny

6.2.3.1 Podsekcja – Uwagi wstępne

65. Jednostka samorządu terytorialnego może powierzyć wykonywanie zadań własnych przedsiębiorcy zewnętrznemu.
66. Powierzenie wykonywania zadań przedsiębiorcy zewnętrznemu następuje w drodze umowy cywilnoprawnej zawieranej na zasadach ogólnych. Umowa zawierana w celu wykonywania zadań w zakresie zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego przyjmuje formę umowy o świadczenie usług publicznych tak w rozumieniu art. 14 ust. 1 rozporządzenia Nr 1191/69, jak i art. 2 lit. „i” rozporządzenia Nr 1370/07.

6.2.3.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych

67. Przedsiębiorca zewnętrzny przyjmuje zobowiązanie do świadczenia usług publicznych w zawartej z jednostką samorządu terytorialnego umowie o powierzenie wykonywania zadań związanych z zaspokajaniem potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego.
68. Przedsiębiorca zewnętrzny przyjmuje zobowiązanie, o którym mowa w pkt 67, w zamian za wynagrodzenie (zapłatę ceny za usługę, o której mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia Nr 1191/69).
69. Nałożenie na przedsiębiorcę zewnętrznego obowiązku świadczenia usług publicznych w drodze aktu władczego (aktu normatywnego wydanego przez jednostkę samorządu terytorialnego, aktu administracyjnego) jest w chwili obecnej w świetle polskich przepisów niedopuszczalne.

6.2.3.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych

70. Szczegółowe określenie zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych realizowanego przez przedsiębiorcę zewnętrznego następuje w umowie o świadczenie usług publicznych. Umowa powinna zawierać postanowienia dotyczące sposobu obliczenia rekompensaty zgodnie z zasadami określonymi w Podrozdziale 6.6.

71. Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Nr 1191/69, każda umowa o świadczenie usług publicznych powinna zawierać m. in. następujące elementy:

- a) określenie charakteru świadczonej usługi ze wskazaniem norm ciągłości, regularności zdolności przewozowej i jakości,
- b) cenę usług oraz szczegółowe dane dotyczące stosunków finansowych między stronami,
- c) postanowienia dotyczące trybu wprowadzania zmian do umowy,
- d) wskazanie okresu obowiązywania umowy,
- e) określenie kar związanych z nie wywiązywaniem się z obowiązków umownych,
- f) wskazanie, czyją własnością pozostaną aktywa zaangażowane w świadczenie usług przewozowych, w tym w szczególności tabor i infrastruktura.

72. Niezależnie od wymagań określonych przez rozporządzenie Nr 1191/69, wskazane jest, aby każda umowa o świadczenie usług publicznych zawierała elementy określone jako obligatoryjne elementy takich umów w rozporządzeniu Nr 1370/07 w zakresie, w jakim nie są one sprzeczne z elementami określonymi w pkt 71.

73. Rozporządzenie Nr 1191/69 nie przewiduje maksymalnego okresu, na jaki mogą być zawierane umowy o świadczenie usług publicznych. Mając na względzie przepisy rozporządzenia Nr 1370/07 dotyczące długości zawieranych umów (art. 4 ust. 3 – 4), zalecane jest jednak, aby okres ten już przed 3 grudnia 2009 r. był nie dłuższy niż:

- a) 10 lat w przypadku umów dotyczących przewozów autobusowych, autokarowych albo trolejbusowych, oraz 15 lat w przypadku umów dotyczących przewozów kolejowych oraz innych przewozów transportu szynowego.
- b) 15 lat w przypadku, gdy dana umowa dotyczy różnych rodzajów transportu (np. transportu autobusami i tramwajami), pod warunkiem, że transport szynowy stanowi ponad 50% wartości usług określonych umową.

Wskazane w lit. „a” i „b” okresy mogą być wydłużone o połowę zgodnie z art. 4 ust. 4 rozporządzenia Nr 1370/07, jeśli jest to uzasadnione okresem amortyzacji składników majątkowych, zapewnionych przez przedsiębiorcę a składniki te są przede wszystkim związane ze

świadczeniem usługi i stanowią znaczącą część składników majątkowych koniecznych dla jej realizacji. Jeśli ponadto z umową wiąże się inwestycja w wyjątkową infrastrukturę albo tabor, a usługa została powierzona w drodze przetargu, okresy powyższe mogą być dodatkowo wydłużone w zakresie uzasadnionym okresem ich amortyzacji⁵. W odniesieniu do umów zawartych od 3 grudnia 2009 r. ww. okresy powinny być ściśle przestrzegane.

74. W odniesieniu do umów zawartych przed 3 grudnia 2009 r. okresy, o których mowa w poprzednim punkcie, mogą trwać nawet do lat 30 licząc od 3 grudnia 2009 r., o ile operator został wybrany w przetargu (patrz szczegółowe przepisy przejściowe zawarte w art. 8 ust. 3 rozporządzenia Nr 1370/07). W odniesieniu do przedsiębiorców zewnętrznych w sektorze transportu autobusowego, trolejbusowego oraz tramwajowego działających na innej podstawie niż koncesja na usługi, podlegających przepisom dyrektyw wskazanych w art. 5 ust. 1 rozporządzenia Nr 1370/07 (co do pojęcia koncesji porównaj uwagi w pkt 63) okresy te powinny być zgodne z art. 142 ustawy Prawo zamówień publicznych (zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia Nr 1370/07 umów tych nie dotyczą przepisy art. 8 ust. 2 – 4 tego rozporządzenia).

75. Zgodnie z art. 4 rozporządzenia Nr 1370/07, każda umowa o świadczenie usług publicznych zawarta od 3 grudnia 2009 r. musi zawierać następujące elementy:

- a) określenie zobowiązania z tytułu świadczenia usług oraz obszar geograficzny, którego te zobowiązania dotyczą,
- b) określenie (w sposób obiektywny i przejrzysty) parametrów, według których obliczane są ewentualne rekompensaty oraz rodzaju i zakresu ewentualnie przyznanych praw wyłącznych, przy czym należy zapewnić przede wszystkim, aby rekompensata nie była nadmierna,
- c) określenie zasad podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług,
- d) określenie zasad podziału przychodów z biletów (czy zatrzymuje je operator, jednostka samorządu terytorialnego, czy też są dzielone pomiędzy te podmioty),
- e) określenie norm jakości świadczenia usług,

⁵ Warunkiem skorzystania z tej możliwości jest uzasadnienie i poinformowanie KE o okoliczności dodatkowego wydłużenia trwania umowy.

- f) wskazanie, czy i w jakim zakresie dopuszczalne jest zlecenie świadczenia usług podwykonawcom,
- g) wskazanie, czyją własnością pozostaną aktywa zaangażowane w świadczenie usług przewozowych, w tym w szczególności tabor i infrastruktura.

Umowa musi zawierać wszystkie inne obligatoryjne elementy wynikające z przepisów rozporządzenia Nr 1370/07 oraz respektować maksymalne okresy zawierania umów przewidziane w tym rozporządzeniu (patrz pkt 73 Wytycznych).

76. Zgodnie z art. 142 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych okresy zawierania umów, o których mowa w pkt 73 Wytycznych, podlegają co do zasady ograniczeniu terminem 4 – letnim. Zawarcie umów na okresy dłuższe jest możliwe, o ile zachodzą wskazane w powołanym przepisie wyjątki (w szczególności gdy jest to uzasadnione zakresem poniesionych w związku z umową nakładów i okresem niezbędnym do ich spłaty).

6.2.3.4 Podsekcja – Sposób wyboru podmiotu

77. Wybór przedsiębiorcy zewnętrznego następuje na zasadach określonych w Prawie zamówień publicznych, z zasady w drodze przetargu przeprowadzonego po podjęciu przez organ stanowiący uchwały w przedmiocie upoważnienia organu wykonawczego do przeprowadzenia postępowania przetargowego i zawarcia z przedsiębiorcą zewnętrznym umowy o wykonywanie zadań w zakresie transportu zbiorowego.

78. Od 3 grudnia 2009 r. rozporządzenie Nr 1370/07 dopuszcza zawarcie umowy bez przeprowadzania procedury przetargowej z każdym operatorem w dwóch przypadkach⁶. Nie dotyczy to przedsiębiorców działających w sektorze transportu autobusowego, trolejbusowego oraz tramwajowego działających na innej podstawie niż koncesja na usługi, których sytuację w tym zakresie regulują przepisy dyrektyw wskazanych w art. 5 ust. 1 rozporządzenia Nr 1370/07 (co do pojęcia koncesji porównaj uwagi w pkt 63).

79. Pierwszy przypadek, zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia Nr 1370/07, uwarunkowany wyraźnym dopuszczeniem w krajowym porządku prawnym (które w chwili obecnej nie zachodzi), dotyczy sytuacji, kiedy średnia wartość roczna umowy jest szacowana na mniej niż 1.000.000 EUR lub wymiar roczny transportu nie przekroczy 300.000 kilometrów (rozporządzenie Nr 1370/07

⁶ W Wytycznych nie omawia się trzeciego przypadku opisanego w art. 5 ust. 6 rozporządzenia, który dotyczy wyłącznie transportu kolejowego.

przewiduje możliwość podwyższenia powyższych limitów do odpowiednio 2.000.000 EUR i 600.000 kilometrów, jeżeli zamówienie będzie bezpośrednio udzielone małemu lub średniemu przedsiębiorstwu eksploatującemu nie więcej niż 23 pojazdy).

80. Drugi przypadek, wynikający ze znajdującego bezpośrednie zastosowanie w krajowym porządku prawnym art. 5 ust. 5 rozporządzenia Nr 1370/07, dotyczy sytuacji zakłócenia w świadczeniu usług publicznych lub bezpośredniego zagrożenia powstania takiego zakłócenia. W razie zaistnienia którejkolwiek z tych sytuacji, jednostka samorządu terytorialnego może zastosować jeden z trzech tzw. środków nadzwyczajnych, tj. udzielić zamówienia na świadczenie usług bez przeprowadzania przetargu, wyrazić zgodę na przedłużenie umowy o świadczenie usług albo nałożyć (w zakresie posiadanego władztwa) zobowiązanie do świadczenia usług na przedsiębiorcę. Zastosowanie środka nadzwyczajnego może być wprowadzone na okres nie przekraczający dwóch lat. W chwili obecnej art. 5 ust. 5 pokrywa się częściowo swoim zakresem z przepisem art. 67 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo zamówień publicznych.

6.3 Podrozdział – Przepisy szczególne dotyczące transportu kolejowego

6.3.1 Sekcja – Udzielanie zamówień na przewozy kolejowe bez przetargu

81. Umowy o świadczenie usług publicznych w przewozach kolejowych świadczonych poza lokalnym transportem zbiorowym (przewozy regionalne, przewozy międzywojewódzkie) powinny być zawierane przed i od 3 grudnia 2009 r. zgodnie z art. 40 oraz art. 40a ustawy o transporcie kolejowym, a ponadto powinny zawierać elementy wynikające z § 7 ust. 1 rozporządzenia w sprawie organizowania regionalnych kolejowych przewozów.

82. W odniesieniu do przewozów kolejowych pojęcie podmiotu wewnętrznego przyjęte w Wytycznych jest węższe niż dopuszczone w § 4 rozporządzenia w sprawie organizowania przewozów. Jedynie przyjęcie tych restrykcyjnych założeń w okresie obowiązywania rozporządzenia Nr 1191/1969 (do 3 grudnia 2009 r.) pozwala na przyjęcie, bez wątpliwości, że nałożenie obowiązku realizacji usługi publicznej nastąpiło w trybie władczym (a tylko takie przed 3 grudnia 2009 r. podlega zwolnieniu z obowiązku notyfikacji zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia Nr 1191/1969)⁷. Realizacja bowiem

⁷ Powyższe założenie jest prawdziwe przy spełnieniu wszystkich wskazanych w Wytycznych warunków odnośnie władczego nałożenia obowiązku w relacji spółka komunalna – jednostka samorządu terytorialnego, niezależnie od treści art. 4 pkt 19 Utk. Powołany przepis deklaruje, iż umowy zawierane w trybie art. 40 i 40a Utk są umowami o świadczeniu usługi publicznych, o których mówi art. 14 rozporządzenia Nr 1191/69. Przyjmując funkcjonalną wykładnię pojęcia „umowa o świadczenie usług publicznych” (zgodną z szeroką definicją tego pojęcia określoną w art. 2 lit. „i” rozporządzenia Nr 1370/07), nie wyklucza to jednak przyjęcia ze względu na

usługi za pośrednictwem spółki z udziałem kapitału prywatnego uzasadniać może w określonych przypadkach zarzut, że takie władcze nałożenie obowiązku nie nastąpiło. Ponadto zgodnie z art. 1 ust. 5 rozporządzenia Nr 1191/69 zwolnienie wynikające z art. 17 ust. 2 tego rozporządzenia dotyczy jedynie transportu o charakterze lokalnym i regionalnym (także międzyregionalnym, jeśli służy zaspokajaniu potrzeb regionów i nie ma charakteru krajowego). Jednocześnie także od 3 grudnia 2009 r. jedynie ww. węższa definicja podmiotu wewnętrznego gwarantuje spełnienie ponad wszelką wątpliwość, iż dany przedsiębiorca jest podmiotem wewnętrznym w rozumieniu art. 5 ust. 2 rozporządzenia Nr 1370/07.

83. Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych zamawiający może zlecać usługi publiczne w zakresie przewozów kolejowych z wyłączeniem stosowania niektórych przepisów o zamówieniach publicznych (niezależnie od posiadania przez operatora statusu podmiotu wewnętrznego). W szczególności, zamawiający nie jest związany przesłankami wyboru trybu zamówienia z wolnej ręki.
84. Od 3 grudnia 2009 r. art. 5 ust. 6 rozporządzenia Nr 1370/07, w sposób wyraźny dozwala, o ile nie jest to zabronione przez prawo krajowe, na bezpośrednie zlecenie realizacji usług publicznych w zakresie przewozów kolejowych (z wyłączeniem innych szynowych środków komunikacji takich jak tramwaje lub metro) niezależnie od tego, czy dany przewoźnik posiada status podmiotu wewnętrznego. Na powyższej podstawie można zawierać umowy na okres 10 letni. W uzasadnionych przypadkach okres ten może być wydłużony zgodnie z art. 4 ust. 4 rozporządzenia Nr 1370/07.
85. W odniesieniu do umów zawartych na podstawie art. 5 ust. 6 rozporządzenia Nr 1370/07 konieczne jest przy tym dochowanie, na podstawie art. 7 ust. 3 rozporządzenia Nr 1370/07, dodatkowych, w stosunku do wynikających z art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia (patrz Podrozdział 6.8 Wytycznych), obowiązków publikacyjnych dotyczących treści zawartej umowy.
86. Tryb wyboru określony w art. 5 ust. 6 rozporządzenia Nr 1370/07 nie dotyczy sytuacji, w której bezpośrednie zlecenie realizacji usługi publicznej nastąpiło na rzecz podmiotu wewnętrznego w rozumieniu Wytycznych na podstawie art. 5 ust. 2 tego rozporządzenia. W takiej sytuacji znajdują zastosowanie ogólne reguły wynikające z art. 4 ust. 2 – 4 (treść i okresy zawierania umów) oraz art. 5 ust. 2 w zw. z art. 8 ust. 2 rozporządzenia Nr 1370/07 (ogólne obowiązki publikacyjne –

ogólne zasady prowadzenia gospodarki komunalnej, że tak zawarta umowa, przy spełnieniu przesłanek określonych w art. 3 – 13 tego rozporządzenia objęta jest zwolnieniem z obowiązku notyfikacji, o którym mowa w art. 17 ust. 2 rozporządzenia Nr 1191/69.

patrz Podrozdział 6.8 Wytycznych). Od 3 grudnia 2009 r. umowa zawarta na podstawie § 4 rozporządzenia w sprawie organizowania przewozów z pominięciem przepisów o zamówieniach publicznych z podmiotem, który nie jest podmiotem wewnętrznym w rozumieniu Wytycznych, a jest podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia w sprawie organizowania przewozów, jest zgodna z rozporządzeniem Nr 1370/07 i nie podlega notyfikacji na podstawie i w zakresie wynikającym z art. 9 ust. 1 w zw. z art. 5 ust. 6 tego rozporządzenia (patrz pkt 32 i 33 Wytycznych).

6.4 Podrozdział – Wyposażenie w składniki majątkowe

6.4.1 Sekcja – Uwagi wstępne

87. W celu prawidłowej realizacji obowiązku świadczenia usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich konieczny może się okazać zakup (lub modernizacja) składników majątkowych służących do komunikacji zbiorowej.

88. Wskazane w niniejszym Podrozdziale uwagi dotyczące taboru odnoszą się odpowiednio do innych składników majątkowych, a uwagi dotyczące zakupu odnoszą się odpowiednio do modernizacji.

89. Tabor przeznaczony do świadczenia usług publicznych może zostać:

- a) zakupiony bezpośrednio przez jednostkę samorządu terytorialnego i przekazany operatorowi albo
- b) zakupiony bezpośrednio przez operatora.

6.4.2 Sekcja – Przypadek pierwszy – tabor pozostaje własnością jednostki samorządu terytorialnego

6.4.2.1 Podsekcja – Uwagi wstępne

90. W przypadku, gdy jednostka samorządu terytorialnego nałoży na podmiot wewnętrzny obowiązek świadczenia usług publicznych (względnie zleci świadczenie usług publicznych przedsiębiorcy zewnętrznemu), może udostępnić mu w celu świadczenia tych usług własny tabor.

91. W przypadku, gdy jednostka samorządu terytorialnego nie ma taboru, który mogłaby udostępnić, może zakupić go z wykorzystaniem dofinansowania z Programów Operacyjnych.

6.4.2.2 Podsekcja – Zakład budżetowy

92. Zakład budżetowy wykonujący zadania jednostki samorządu terytorialnego jest wyposażony przez tę jednostkę samorządu terytorialnego w mienie. Przekazanie mienia, w tym również taboru, w zarząd zakładu budżetowego, następuje na mocy wewnętrznej decyzji jednostki samorządu terytorialnego (uchwały organu stanowiącego).

6.4.2.3 Podsekcja – Spółka komunalna

93. Przekazanie taboru operatorowi może nastąpić na podstawie odpłatnej lub nieodpłatnej umowy cywilnoprawnej (najmu, dzierżawy lub użyczenia). Czas obowiązywania takiej umowy nie może być dłuższy niż czas obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.

94. Jeśli spółkę komunalną łączy z jednostką samorządu terytorialnego umowa wykonawcza, powinna ona zawierać zasady przekazania taboru (i wówczas nie jest konieczne oddzielne zawarcie umowy o przekazanie taboru). Alternatywnie tabor może zostać przekazany na podstawie odrębnej umowy, która powinna jednak uwzględniać zasady uzgodnione w umowie wykonawczej i zawierać wyraźne odwołanie do umowy wykonawczej.

95. Fakt przekazania operatorowi należącego do jednostki samorządu terytorialnego taboru na podstawie umowy cywilnoprawnej ma wpływ na wysokość rekompensaty (patrz uwagi w Podrozdziale 6.6 Wytycznych), co powinno znaleźć odzwierciedlenie w umowie wykonawczej.

6.4.2.4 Podsekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny

96. W przypadku, gdy jednostka samorządu terytorialnego zleci przedsiębiorcy zewnętrznemu świadczenie usług publicznych, może udostępnić mu, w celu świadczenia tych usług, własny tabor.

97. Zasady przekazania taboru powinny zostać określone w umowie o świadczenie usług publicznych, przy czym fakt przekazania operatorowi należącego do jednostki samorządu terytorialnego taboru ma wpływ na wysokość wynagrodzenia (patrz uwagi w Podrozdziale 6.6 Wytycznych).

98. Dopuszczalne jest przekazanie operatorowi taboru na podstawie odrębnej odpłatnej lub nieodpłatnej umowy cywilnoprawnej (np. najmu, dzierżawy lub użyczenia). Konieczne jest wówczas wyraźne powiązanie zawieranej umowy z zawartą przez jednostkę samorządu

terytorialnego z operatorem umową o świadczenie usług publicznych. Czas obowiązywania takiej umowy nie może być dłuższy niż czas obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.

6.4.3 Sekcja – Przypadek drugi – tabor staje się własnością operatora

6.4.3.1 Podsekcja – Zakład budżetowy

99. Zapisy niniejszej sekcji nie stosują się do zakładu budżetowego (majątek zakładu budżetowego, będącego w tym przypadku operatorem, jest tożsamy z majątkiem jednostki samorządu terytorialnego).

6.4.3.2 Podsekcja – Spółka komunalna

100. W przypadku, gdy jednostka samorządu terytorialnego nałoży na spółkę komunalną obowiązek świadczenia usług publicznych, może przekazać jej w celu świadczenia tych usług własny tabor. Alternatywnie, spółka komunalna może nabyć tabor z własnych środków.

101. Przekazanie taboru spółce komunalnej przez jednostkę samorządu terytorialnego może nastąpić m.in. w formie aportu. Fakt przekazania spółce komunalnej taboru w formie aportu ma wpływ na wysokość rekompensaty (patrz uwagi w Podrozdziale 6.6 Wytucznych).

102. Wniesienie aportu do spółki komunalnej może nastąpić w chwili tworzenia spółki komunalnej lub po utworzeniu spółki w związku z podwyższeniem kapitału zakładowego.

103. Spółka komunalna może nabyć tabor z własnych środków oraz ubiegać się o dofinansowanie tego nabycia z Programów Operacyjnych. Fakt samodzielnego nabycia taboru przez spółkę komunalną, jak również otrzymania dofinansowania w celu nabycia taboru z Programów Operacyjnych, ma wpływ na wysokość rekompensaty, jeśli spółka komunalna otrzymuje rekompensatę od macierzystej jednostki samorządu terytorialnego (patrz uwagi w Podrozdziale 6.6 Wytucznych).

6.4.3.3 Podsekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny

104. Przedsiębiorca zewnętrzny, który będzie świadczyć usługi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych może nabyć tabor na własny koszt i ubiegać się o dofinansowanie tego nabycia z Programów Operacyjnych.

105. Fakt samodzielnego nabycia taboru przez przedsiębiorcę zewnętrznego, jak również otrzymania dofinansowania z Programów Operacyjnych, ma wpływ na wysokość wynagrodzenia, które przedsiębiorca zewnętrzny otrzymuje od jednostki samorządu terytorialnego (patrz uwagi w Podrozdziale 6.6 Wytucznych).

6.5 Podrozdział – Ubieganie się o dofinansowanie

106. Operator świadczący usługi publiczne ma możliwość ubiegania się o dofinansowanie z programów operacyjnych nabycia (lub modernizacji) składników majątkowych służących do realizacji komunikacji zbiorowej.

107. O ile w odniesieniu do danego Programu Operacyjnego nie przewidziano inaczej, okres kwalifikowalności wydatków, o którym mowa w art. 56 ust. 1 rozporządzenia 1083/06, rozpoczyna się 1 stycznia 2007 r. a kończy 31 grudnia 2015 r. Pod pojęciem okresu kwalifikowania wydatków należy rozumieć okres, w którym mogą być ponoszone wydatki kwalifikowalne, które mogą być dofinansowane z Programów Operacyjnych. Wydatki poniesione poza okresem kwalifikowania wydatków nie stanowią wydatków kwalifikowalnych. Przyjęty okres kwalifikowalności wydatków pozostaje bez uszczerbku dla zasad wypłaty rekompensaty wynikających z rozporządzenia Nr 1191/69 lub rozporządzenia Nr 1370/07 (przekazanie przedsiębiorcy rekompensaty, w tym dofinansowania z programów operacyjnych, może nastąpić jedynie na podstawie i po zawarciu ważnej umowy o świadczenie usług publicznych).

108. Szczegółowy opis procedur ubiegania się o dofinansowanie w ramach poszczególnych Programów Operacyjnych oraz wzór wniosku o dofinansowanie dostępne są na stronie internetowej www.funduszeuropejskie.gov.pl (w przypadku Regionalnych Programów Operacyjnych – również na stronach internetowych odpowiednich urzędów marszałkowskich).

109. W celu rozpoczęcia procedury ubiegania się o dofinansowanie należy wypełnić i podpisać wniosek o dofinansowanie.

110. W przypadku, jeśli operatorem wykonującym usługi publiczne ma być zakład budżetowy, wniosek o dofinansowanie podpisuje organ wykonawczy. Do podpisania i złożenia wniosku przez organ wykonawczy nie jest wymagane uzyskanie upoważnienia w formie uchwały organu stanowiącego.

111. W przypadku, jeśli operatorem wykonującym usługi publiczne ma być spółka komunalna, wniosek o dofinansowanie podpisuje:
- a) organ wykonawczy, jeśli dofinansowanie na tabor ma otrzymać jednostka samorządu terytorialnego i jednostka ta będzie stroną umowy o dofinansowanie (i po otrzymaniu finansowania i zakupie taboru przekaze go spółce komunalnej) albo
 - b) zarząd spółki komunalnej, jeśli dofinansowanie ma otrzymać na własność bezpośrednio spółka komunalna i spółka komunalna będzie stroną umowy o dofinansowanie.
112. W przypadku, jeśli operatorem wykonującym usługi publiczne ma być przedsiębiorca zewnętrzny, wniosek o dofinansowanie podpisuje:
- a) organ wykonawczy jednostki samorządu terytorialnego, jeśli dofinansowanie na tabor ma otrzymać jednostka samorządu terytorialnego i jednostka ta będzie stroną umowy o dofinansowanie (i po otrzymaniu finansowania i zakupie taboru przekaze go przedsiębiorcy zewnętrznemu) albo
 - b) podmiot uprawniony do reprezentowania przedsiębiorcy zewnętrznego (np. w przypadku spółki z o.o. lub spółki akcyjnej – zarząd), jeśli dofinansowanie ma otrzymać bezpośrednio przedsiębiorca zewnętrzny nabywający tabor i to on będzie stroną umowy o dofinansowanie.
113. W przypadku, gdy podmiotem ubiegającym się o dofinansowanie jest jednostka samorządu terytorialnego, która zamierza wykonywać usługi publiczne działając w formie zakładu budżetowego, do wniosku o dofinansowanie powinna dołączyć statut zakładu budżetowego oraz odpowiednie akty prawa wewnętrznego określające szczegółowe zasady świadczenia przez zakład usług publicznych oraz model finansowy wykazujący, iż w wyniku otrzymania przez zakład środków z danego Programu Operacyjnego rekompensata nie przekroczy dopuszczalnej wysokości, obliczonej zgodnie z Załącznikiem do rozporządzenia Nr 1370/07.
114. W przypadku, gdy podmiotem ubiegającym się o dofinansowanie jest jednostka samorządu terytorialnego, która zamierza wykonywać usługi publiczne za pośrednictwem swej spółki komunalnej albo spółka komunalna, która zamierza świadczyć usługi publiczne na rzecz macierzystej jednostki samorządu terytorialnego, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć dokumenty określające szczegółowe zasady świadczenia przez spółkę komunalną usług publicznych (tj. w szczególności uchwałę o utworzeniu spółki, umowę lub statut spółki oraz umowę

wykonawczą) oraz model finansowy wykazujący, iż w wyniku otrzymania przez spółkę komunalną środków z danego Programu Operacyjnego rekompensata nie przekroczy dopuszczalnej wysokości, obliczonej zgodnie z Załącznikiem do rozporządzenia Nr 1370/07. Jeśli przekazanie spółce komunalnej taboru ma nastąpić na podstawie innej umowy niż umowa wykonawcza, należy załączyć tę umowę (umowa ta może być warunkowa).

115. W przypadku, gdy podmiotem ubiegającym się o dofinansowanie jest jednostka samorządu terytorialnego, która zamierza powierzyć wykonywanie usług publicznych przedsiębiorcy zewnętrznemu albo przedsiębiorca zewnętrzny, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć umowę o świadczenie usług publicznych. Umowa taka powinna zawierać m.in. zasady wyliczenia rekompensaty a ponadto, w odniesieniu do taboru lub innych składników majątkowych dofinansowanych z Programu Operacyjnego:

- a) zasady ich przekazania przedsiębiorcy, jeśli o dofinansowanie ich nabycia wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego albo
- b) zasady ubiegania się przedsiębiorcy o dofinansowanie ich nabycia, jeśli to przedsiębiorca występuje o dofinansowanie.

W przypadku, o którym mowa w lit. „a”, gdy umowa o świadczenie usług publicznych nie została jeszcze zawarta, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć dokument odzwierciedlający podstawowe założenia umowy (zgodne ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia, jeśli stosują się przepisy o zamówieniach publicznych), harmonogram działań związanych z podpisaniem umowy oraz wskazać termin jej zawarcia. Po zawarciu umowy należy do złożonego wniosku dołączyć jej egzemplarz.

W przypadku, o którym mowa w lit. „a”, przekazanie przedsiębiorcy dofinansowania albo składników nabytych z udziałem dofinansowania nie może nastąpić przed podpisaniem umowy o świadczenie usług publicznych. W przypadku, o którym mowa w lit. „b” przyznanie przedsiębiorcy dofinansowania nie może nastąpić przed podpisaniem umowy o świadczenie usług publicznych.

116. Warunkiem otrzymania dofinansowania z Programów Operacyjnych w ramach rekompensaty należnej na podstawie umów zawartych przed rozpoczęciem ubiegania się o dofinansowanie, które nie przewidywały takiej okoliczności, jest wprowadzenie do takich umów, zgodnie z obowiązującymi przepisami o zamówieniach publicznych, odpowiednich zmian. Otrzymanie

dofinansowana będzie dopuszczalne jedynie, jeśli zasady świadczenia usług publicznych określone w umowie będą zgodne z Wytycznymi, w tym z zasadami wyliczania rekompensaty.

6.6 Podrozdział – Rekompensata

6.6.1 Sekcja – Ogólne wytyczne do obliczenia wysokości rekompensaty.

117. Ze względu na niejasności związane z przewidzianym w rozporządzeniu Nr 1191/69 sposobem obliczania rekompensaty, do obliczania rekompensaty wypłacanej podmiotom wewnętrznym oraz zakładom budżetowym przed 3 grudnia 2009 r. zaleca się stosowanie reguł wskazanych w Załączniku do rozporządzenia Nr 1370/07 oraz niżej wskazanych rekomendacji. Od 3 grudnia 2009 r. reguły określone w tym Załączniku, z uwzględnieniem niżej wskazanych rekomendacji, należy ściśle respektować w odniesieniu do samodzielnego wykonywania usługi publicznej przez jednostkę samorządu terytorialnego (zakład budżetowy), bezpośredniego zlecenia tej usługi podmiotowi wewnętrznemu, bezpośredniego zlecenia tej usługi na podstawie art. 5 ust. 6 rozporządzenia Nr 1370/07 przewoźnikowi kolejowemu oraz w sytuacjach nadzwyczajnych opisanych w pkt 79 i 80.
118. W odniesieniu do zlecenia usługi publicznej przedsiębiorcy zewnętrznemu tak przed 3 grudnia 2009 r. jak i po tej dacie zaleca się, aby rekompensata (wynagrodzenie) przyznane operatorowi respektowało poniższe rekomendacje oraz w sposób odpowiedni założenia Załącznika do rozporządzenia Nr 1370/07.
119. Operator prowadzący inną, nie związaną ze świadczeniem usługi publicznej, działalność gospodarczą zobowiązany jest prowadzić rachunkowość w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usługi publicznej rozdzielając je od kosztów i przychodów związanych z inną działalnością gospodarczą.
120. Składnik majątkowy przekazywany nieodpłatnie operatorowi w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych powinien zostać uwzględniony przy obliczaniu rekompensaty. Wartość przekazanego majątku pomniejsza wartość rekompensaty poprzez wartość odpisów amortyzacyjnych.
121. Przekazywane operatorowi w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych składniki majątkowe, jeśli nie mają do nich na równych zasadach dostępu (rzeczywistego lub

potencjalnego) inni przedsiębiorcy działający na danym rynku (np. zamknięta zajezdnia autobusowa), stanowią część rekompensaty.

122. Udostępniane operatorowi, w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych, składniki majątkowe, jeśli mają do nich na równych zasadach dostęp (rzeczywisty i potencjalny) inni przedsiębiorcy działający na danym rynku (np. droga publiczna, w niektórych przypadkach przystanki autobusowe), nie stanowią części rekompensaty.
123. Reguły dotyczące obliczania rekompensaty stosuje się do zakładów budżetowych odpowiednio w zakresie zgodnym z przepisami regulującymi gospodarkę finansową tych jednostek.
124. W kalkulacji kosztów usług objętych umową o świadczenie usług publicznych powinny zostać uwzględnione wszystkie koszty związane ze świadczeniem tych usług, zarówno koszty stałe jak i zmienne, w tym m.in.:
- a) wszystkie koszty związane z działalnością przewozową (wraz z kosztem amortyzacji) kalkulowane zgodnie z zasadami rachunkowości,
 - b) koszty związane z wykorzystaniem i utrzymaniem niezbędnej infrastruktury technicznej, jeśli są ponoszone przez operatora,
 - c) koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług (w tym z zakupami inwestycyjnymi na potrzeby ich świadczenia) oraz
 - d) podatek dochodowy (ze względu na fakt, że zakładany zysk przyjęty do kalkulacji zwrotu z zainwestowanego kapitału jest kalkulowany w oparciu o zysk po opodatkowaniu).
125. Nieznaczące koszty operatora, które są zwyczajowo związane ze świadczeniem usług przewozów pasażerskich, o ile nie było możliwości ich wyspecyfikowania w umowie o świadczenie usług publicznych (np. koszty zmiany rozkładów i inne nieprzewidziane), jeśli operator ponosi takie koszty, powinny być racjonalnie alokowane do kalkulacji rekompensaty, jako normalne koszty operatora.
126. Koszty świadczenia usług publicznych będą obejmować różne kategorie i rodzaje kosztów, w zależności od typu działalności (autobusy, trolejbusy, metro, tramwaje, kolej). W każdym przypadku należy podać odpowiednie wyjaśnienie uwzględnionych w kalkulacji pozycji kosztowych.

127. Koszty świadczenia dodatkowych usług, które nie są związane ze świadczeniem usług publicznych (np. obsługa wycieczek krajoznawczych, transport pracowników na zlecenie zakładów przemysłowych, usługi dla klubów sportowych, itp.) powinny zostać wyłączone z kalkulacji, o ile nie są wymagane przez odrębne przepisy prawa lub nie są określone w dokumentach regulujących zasady świadczenia usług publicznych.
128. Przychody z tytułu świadczenia dodatkowych usług, o których mowa w punkcie poprzednim, również powinny zostać na jednakowych zasadach wyłączone z kalkulacji rekompensaty.
129. Operatorzy mogą uzyskiwać przychody pozataryfowe pozostające w bezpośrednim związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Przychody takie mogą być uzyskiwane przez operatora w wyniku podjętej inicjatywy gospodarczej i nie wpływać na jakość świadczonych usług publicznych (np. przychody ze sprzedaży przestrzeni reklamowej). Możliwość uzyskiwania oraz rozliczenia takich przychodów powinna zostać uregulowana w umowie o świadczenie usług publicznych. Przychody takie należy włączyć do kalkulacji rekompensaty, jeśli operator jest podmiotem wewnętrznym.
130. Określenie „sieć”, w kontekście kalkulacji należnej rekompensaty, należy rozumieć jako sieć połączeń komunikacyjnych i nie oznacza ono fizycznej sieci przystanków autobusowych lub innych obiektów (np. torowiska tramwajowe).
131. Kalkulacja efektów sieciowych (tj. efektów finansowych wygenerowanych przez operatora w wyniku zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych) powinna dotyczyć tylko operatora, który w wyniku podpisania umowy o świadczenie usług publicznych osiągnął pozytywny wpływ na dochodowość całej swojej działalności (np. korzystniejszą rentowność usług nie objętych umową). Odnosi się to także do wszelkich korzyści uzyskanych przez operatora z tytułu wykorzystania środków transportu do usług świadczonych poza umową o świadczenie usług publicznych.
132. Efekty sieciowe uwzględniane dla celów kalkulacji poziomu należnej rekompensaty odnoszą się do sieci połączeń obsługiwanej przez operatora i nie dotyczą efektów wynikających z umowy o świadczenie usług publicznych dla działalności innych operatorów oraz systemu transportowego.
133. Taryfy komunikacyjne zwykle uwzględniają wiele ulg dla różnych grup pasażerów (osoby małoletnie, osoby w wieku emerytalnym, itp.), które są odzwierciedleniem polityki przewozowej określonej przez organy publiczne i odpowiednie przepisy prawa. Oprócz takich ulg operator może udzielać upustów handlowych dla niektórych klientów, jeśli w gestii operatora pozostaje sprzedaż i

dystrybucja biletów. Przeważnie takie upusty handlowe mają na celu wygenerowanie większego ruchu pasażerskiego. Jeśli konieczność stosowania takich upustów wynika z przepisów prawa lub przyjętych przez organ publiczny zasad świadczenia usługi publicznej, upusty te powinny zostać wymienione w umowie o świadczenie usług publicznych. W przeciwnym przypadku koszty takich upustów powinny być wyłączone z kalkulacji, np. poprzez przyjęcie teoretycznej 100% wartości przychodów z usług objętych upustami.

134. W celu kalkulacji rekompensaty „rozsądny zysk” operatora nie powinien być utożsamiany z finansowym zyskiem netto roku obrotowego prezentowanym w rachunku wyników w ramach statutowego sprawozdania finansowego operatora. Na finansowy wynik netto roku obrotowego mogą mieć wpływ jednorazowe zdarzenia księgowe niezwiązane z przepływami pieniężnymi, które mogłyby wprowadzać anormalne zmiany w poziomie rekompensaty i wpływać na poziom osiąganego zysku. Najbardziej adekwatną miarą zysku osiąganego przez operatora z zainwestowanego kapitału jest kalkulacja średniorocznego zwrotu z kapitału w całym okresie umowy o usługi publiczne.
135. Poziom zwrotu, z zainwestowanego przez operatora kapitału, powinien zostać zweryfikowany w oparciu o analizę przepływów pieniężnych do właścicieli spółki operatorskiej w całym okresie obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych. Weryfikacja zysku operatora może być dokonana poprzez kalkulację wszystkich przepływów pieniężnych od i do właścicieli spółki operatorskiej w związku z działalnością dotyczącą świadczenia usług publicznych, z uwzględnieniem zainwestowanego kapitału i wartości inwestycji (części działalności objętej umową o świadczenie usług publicznych) po zakończeniu umowy o usługi publiczne. Taka kalkulacja powinna być przeprowadzana okresowo w oparciu o zaktualizowane dane finansowe operatora w celu weryfikacji poziomu zysku osiąganego przez operatora w całym okresie umowy o usługi publiczne. W celu opracowania wstępnej projekcji finansowej na potrzeby zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zysk finansowy netto każdego roku obrotowego może być dobrym przybliżeniem poziomu zysku z kapitału.
136. Rekomendowaną stopą zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych jest 6% w ujęciu realnym.
137. Metoda kalkulacji rekompensaty może być wykorzystana w celu zweryfikowania zasadności udzielenia pomocy z funduszy unijnych. Kalkulacja rekompensaty powinna wykazać, że w wyniku przyznania pomocy unijnej nie wystąpi nadmierne wynagrodzenie operatora (np. w sytuacji, gdy

umowa o świadczenie usług publicznych została już wcześniej zawarta). W przypadku, gdy udzielenie pomocy na maksymalnym pułapie spowoduje, że może wystąpić nadmierna rekompensata, wówczas należy obniżyć wartość pomocy z funduszy unijnych o wartość nadmiernej rekompensaty, która wystąpi w całym okresie umowy według wartości w ujęciu realnym. Alternatywnie można (o ile jest to wykonalne i zasadne) zmniejszyć wypłacaną przewoźnikowi rekompensatę do dozwolonego poziomu.

138. Wielkość rekompensaty jest z reguły weryfikowana przez organ zamawiający usługi publiczne w okresach rocznych w oparciu o dane finansowe roku poprzedniego. Reguły płatności za rekompensatę powinny dopuszczać możliwość:

- a) skorygowania wysokości płatności na koniec danego roku z tytułu zapłaty zbyt wysokiej rekompensaty oraz
- b) nakładania kar w przypadku, gdy operator nie świadczył usługi zgodnie z wymaganym standardem usług.

W przypadku opisanym w lit. „a” umowa może dopuszczać, w zakresie w jakim dopuszczają to przepisy dotyczące zasad prowadzenia gospodarki przez organ zamawiający usługi publiczne, przeniesienie ewentualnej nadwyżki rekompensaty na poczet rekompensaty za usługi świadczone w kolejnym okresie.

139. Podatek VAT powinien być uwzględniony w kalkulacji rekompensaty zgodnie z przepisami podatkowymi i kwalifikowalnością podatku VAT do współfinansowania z funduszy Unii Europejskiej.

140. Umowa o świadczenie usług publicznych powinna promować zwiększanie efektywności zarządzania przewozami przez operatora. Można to osiągnąć na przykład poprzez ograniczenia wskaźników wzrostu kosztów operatora. Wszelkie mechanizmy promujące zwiększanie efektywności powinny zostać jednoznacznie zdefiniowane i opisane w umowie o świadczenie usług publicznych.

141. Przekazanie spółce komunalnej środków na realizację ciężącego na niej obowiązku świadczenia usługi publicznej w formie podwyższenia kapitału, dopłaty wspólnika albo pożyczki wspólnika podlega uwzględnieniu przy określaniu należnej rekompensaty w zakresie, w jakim takie przysporzenia służą realizacji usługi.

142. Podwyższenie kapitału zakładowego spółki, o którym mowa w poprzednim punkcie, oraz oddanie składnika majątkowego do korzystania na warunkach korzystniejszych niż rynkowe uwzględnia się w ten sposób, że wysokość należnej rekompensaty powinna być pomniejszona o kwotę ekwiwalentu dotacji brutto wyliczonego zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu obliczania wartości pomocy publicznej udzielanej w różnych formach (Dz. U. Nr 194, poz. 1983 z późn zm.). Podwyższenie kapitału zakładowego w powyższym zakresie jest pomocą zgodną z prawem i nie podlega notyfikacji.
143. Przyniesienia wymienione w pkt 141 nie mające na celu sfinansowania kosztów związanych z realizacją usługi publicznej podlegają zasadom ogólnym przyznawania pomocy publicznej⁸.

6.6.2 Sekcja – zakres stosowania mechanizmu luki finansowej

144. Kierując się zasadą równego traktowania projektów, niezależnie od przyjętego sposobu organizacji transportu zbiorowego, zasadą neutralności pod względem prawa własności prawa wspólnotowego (art. 295 TWE) oraz zasadą należytego i gospodarnego zarządzania finansowego w rozumieniu art. 274 TWE oraz art. 60 rozporządzenia Nr 1083/06 w Wytycznych przyjęto, w odniesieniu do wszystkich projektów, obowiązek badania konieczności stosowania określonego w art. 55 ust. 1-5 tego rozporządzenia mechanizmu luki finansowej dla obliczenia wysokości dofinansowania z Programu Operacyjnego. Obowiązek ten istnieje niezależnie od spełnienia przesłanki braku pomocy publicznej w rozumieniu art. 87 TWE, o której mówi art. 55 ust. 6 rozporządzenia Nr 1083/06. Badanie innych niż określona w art. 55 ust. 6 rozporządzenia Nr 1083/06 przesłanka konieczności stosowania luki i obliczanie luki następuje zgodnie z *Wytycznymi w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód*⁹ także w przypadku, w którym z powodu występowania pomocy publicznej zgodnie z art. 55 ust. 6 rozporządzenia Nr 1083/06 zasada luki finansowej nie miałaby normalnie zastosowania.
145. Przesłanką stosowania mechanizmu luki finansowej jest ustalenie, że wartość bieżąca przepływów pieniężnych netto generowanych w ramach projektu jest dodatnia. Przy ustaleniu tej przesłanki należy uwzględnić niektóre kategorie kosztów i przychody związane z projektem (do

⁸ Ocena dopuszczalności takich przysporzeń powinna nastąpić przez pryzmat komunikatu Komisji Europejskiej pt. *Application of Articles 92 and 93 [now 87 and 88] of the EEC Treaty to public authorities' holdings* (Biuletyn WE nr 9 z 1984 r.). Por. też tezy wyroku Sądu Pierwszej Instancji Wspólnot Europejskich w sprawie Cityflyer Express Ltd, T-16/96 z dnia 30.04.1998 r.

⁹ Dostępne na www.mrr.gov.pl.

przychodów nie zalicza się rekompensaty w części służącej pokryciu kosztów operacyjnych, a do kosztów nie zalicza się m. in. kosztów spłaty kredytu i odpisów amortyzacyjnych), zgodnie z ww. wytycznymi. Ze względu na przesłanki stosowania i zasady obliczania luki finansowej oraz specyfikę transportu zbiorowego obniżenie grantu nie będzie miało miejsca (ponieważ przychody w rozumieniu art. 55 rozporządzenia Nr 1083/06 generowane przez projekt będą mniejsze niż koszty operacyjne; większość przedsiębiorstw zajmujących się transportem zbiorowym, w szczególności jeśli chodzi o transport szynowy, oprócz przychodów z biletów otrzymuje dotację operacyjną – stanowiącą część rekompensaty, która nie jest brana pod uwagę przy wyliczaniu luki finansowej) lub będzie miało niewielki, uzależniony od polityki taryfowej beneficjenta, wymiar (beneficjent zainteresowany wyższym poziomem dofinansowania może odpowiednio obniżyć cenę biletów, obniżając przychody i przenosząc część korzyści z realizacji projektu na pasażerów).

146. Zastosowanie mechanizmu luki finansowej może prowadzić do zredukowania kwoty wydatków kwalifikowalnych, a w efekcie dofinansowania w stosunku do kwoty wynikającej z maksymalnego poziomu określonego dla danego działania w ramach Programu Operacyjnego w sposób wynikający z wytycznych powołanych w pkt 144. Obniżenie dofinansowania pochodzącego z Programu Operacyjnego pozostaje bez uszczerbku dla rekompensaty należnej operatorowi za świadczenie usługi publicznej w danym projekcie. Gmina może sfinansować powstały ubytek z innych źródeł publicznych zgodnie z przepisami rozporządzeń Nr 1191/1969 i Nr 1370/07.

6.6.3 Sekcja – Przykłady obliczenia wysokości rekompensaty, gdy tabor jest własnością jednostki samorządu terytorialnego

147. Przykład Nr 1. Współfinansowanie z Programów Operacyjnych zakupu taboru przez jednostkę samorządu terytorialnego. Tabor udostępniony jest operatorowi na podstawie postanowień umowy o świadczeniu usług publicznych (przykład znajduje się w załączniku II do Wytycznych).
148. Przykład Nr 2. Współfinansowanie z Programów Operacyjnych zakupu taboru przez jednostkę samorządu terytorialnego. Tabor udostępniony jest operatorowi na podstawie zawartej z operatorem umowy dzierżawy. (przykład znajduje się w załączniku II do Wytycznych).

6.6.4 Sekcja – Przykłady obliczenia wysokości rekompensaty, gdy tabor jest własnością operatora

149. Przykład Nr 3. Operator nabywa tabor na własny koszt. Brak współfinansowania z Programów Operacyjnych (przykład znajduje się w załączniku II do Wytycznych).

150. Przykład Nr 4. Współfinansowanie zakupu taboru przez operatora ze środków uzyskanych z Programów Operacyjnych (przykład znajduje się w załączniku II do Wytycznych).

6.6.5 Sekcja – Przykłady obliczenia wysokości rekompensaty, gdy spółka zarządza przewozami i niezbędną infrastrukturą

151. Przykład Nr 5. Operator sieci tramwajowej zarządza przewozami i niezbędną infrastrukturą. Infrastruktura pozostaje własnością jednostki samorządu terytorialnego. Występuje współfinansowanie zakupu taboru przez operatora ze środków uzyskanych z Programów Operacyjnych. Współfinansowanie modernizacji/rozbudowy infrastruktury przez operatora ze środków unijnych uzyskanych z Programów Operacyjnych (przykład znajduje się w Załączniku II do Wytycznych).

152. Przykład Nr 6. Operator sieci tramwajowej zarządza przewozami i niezbędną infrastrukturą. Infrastruktura pozostaje własnością przewoźnika. Występuje współfinansowanie zakupu taboru przez operatora ze środków uzyskanych z Programów Operacyjnych. Współfinansowanie modernizacji/rozbudowy infrastruktury przez operatora ze środków unijnych uzyskanych z Programów Operacyjnych (przykład znajduje się w Załączniku II do Wytycznych).

6.7 Podrozdział – Pomoc publiczna i obowiązek notyfikacji

6.7.1 Sekcja – Rekompensata a pomoc publiczna

153. Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych podlega ocenie w świetle art. 87 TWE, ponieważ operatorzy otrzymujący dofinansowanie prowadzą działalność o charakterze gospodarczym i z tego względu stanowią przedsiębiorców w rozumieniu prawa wspólnotowego.

154. W przypadkach wskazanych w niniejszym Podrozdziale rekompensata nie stanowi pomocy publicznej i nie podlega notyfikacji albo może być zwolniona z obowiązku notyfikacji pomimo tego, że stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 87 TWE, o ile zostanie obliczona i wypłacona w sposób zgodny z przepisami rozporządzenia Nr 1191/69 (art. 3 – 13 w zw. z art. 17 ust. 2) lub od 3 grudnia 2009 r. odpowiednio rozporządzenia Nr 1370/07. W przypadkach budzących wątpliwości, niezależnie od poniższych zapisów, instytucja udzielająca pomocy może dokonać indywidualnej notyfikacji projektu w celu uzyskania pewności prawnej w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007 r., Nr 59, poz. 404, z późn. zm.).

155. W zakresie, w jakim składniki majątkowe dofinansowane z Programów Operacyjnych stanowią część rekompensaty, zwolnienie z obowiązku notyfikacji dotyczy także tych składników majątkowych.

6.7.2 Sekcja – Brak pomocy publicznej w rozumieniu art. 87 TWE

156. Kryteriami pomocniczymi przy określaniu, czy dana pomoc nie ma charakteru pomocy publicznej, o której mowa art. 87 ust. 1 Traktatu WE, i jest zgodna z zasadami wspólnego rynku, są kryteria wskazane w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawie C-280/00 z dnia 24 lipca 2003 r. Altmark Trans GmbH przeciwko Regierungspräsidium Magdeburg)¹⁰.

157. Wybór operatora w drodze przetargu, zgodnie z wszelkimi procedurami dot. udzielania zamówień publicznych (w szczególności z wypełnieniem obowiązków publikacyjnych) gwarantuje, że przyływ środków publicznych nie ma charakteru pomocy publicznej, ponieważ nie prowadzi do „zakłócenia albo zagrożenia zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorcom lub produkcji niektórych towarów”, w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu WE.

158. Udostępnianie operatorowi w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych składników majątkowych, do których mają na równych zasadach dostęp (rzeczywisty i potencjalny) inni przedsiębiorcy działający na danym rynku (np. droga publiczna, w niektórych przypadkach przystanki autobusowe), nie stanowi pomocy publicznej w rozumieniu art. 87 TWE.

6.7.3 Sekcja – Pomoc zgodna ze wspólnym rynkiem na podstawie rozporządzenia Nr 1191/69 lub rozporządzenia Nr 1370/07, która nie podlega notyfikacji

159. W przypadku operatorów, którym zostało powierzono świadczenie usług publicznych w sposób władczy (zakładu budżetowego, spółki komunalnej spełniającej kryteria podmiotu wewnętrznego)

¹⁰ Kryteria Altmark: 1. Przedsiębiorstwo jest zobowiązane do i wykonuje zobowiązanie do świadczenia usługi publicznej a jednocześnie usługa ta jest jasno zdefiniowana. 2. Celem uniknięcia przyznania korzyści ekonomicznej, która może faworyzować wybrane przedsiębiorstwo w stosunku do konkurencji, parametry na podstawie których ustala się rekompensatę powinny być określone obiektywnie i transparentnie zanim nastąpi nałożenie obowiązku. 3. Rekompensata nie może przekroczyć kosztów poniesionych w związku z realizacją usługi publicznej z uwzględnieniem wpływów z tej usługi oraz rozsądnego zysku. 4. Jeśli przedsiębiorstwo nie zostało wybrane zgodnie z procedurami zamówień publicznych gwarantującymi, że usługa będzie zapewniona po najmniejszym koszcie dla społeczności, rekompensata nie może przekraczać kosztów, jakie poniosłoby typowe przedsiębiorstwo, dobrze zarządzane i odpowiednio wyposażone do realizacji usługi publicznej, z uwzględnieniem wpływów generowanych przez usługę i rozsądnego zysku.

należy przyjąć, że środki przekazywane przez jednostkę samorządu terytorialnego operatorom stanowią rekompensatę, która stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 87 TWE.

160. Środki finansowe (rekompensata) przekazywane operatorom, którym zostało powierzone świadczenie usług publicznych w sposób władczy, a przy obliczaniu wysokości rekompensaty zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia Nr 1191/69 albo od 3 grudnia 2009 r. z rozporządzenia Nr 1370/07 (w zakresie dopuszczonym w tym rozporządzeniu), są zgodne z zasadami wspólnego rynku na podstawie art. 73 TWE i nie podlegają obowiązkowi notyfikacji.
161. Środki finansowe (rekompensata) przekazywane przewoźnikom kolejowym, którym zostało powierzone od 3 grudnia 2009 r. świadczenie usług publicznych bez przetargu na podstawie art. 5 ust. 6 rozporządzenia Nr 1370/07, a przy obliczaniu wysokości rekompensaty zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z tego rozporządzenia, są zgodne z zasadami wspólnego rynku na podstawie art. 73 TWE i nie podlegają obowiązkowi notyfikacji.

6.7.4 Sekcja – Pomoc objęta zwolnieniem z obowiązku notyfikacji na podstawie pkt 36 preambuły rozporządzenia Nr 1370/07

162. Od 3 grudnia 2009 r. zwolnienie z obowiązku notyfikacji, o którym mowa w sekcji poprzedniej nie dotyczy sytuacji (patrz art. 5 ust. 1 w zw. z art. 5 ust. 3 rozporządzenia Nr 1370/07), gdy umowa nie przenosi na spółkę komunalną ryzyka rynkowego związanego z realizacją usług publicznych i spółka jest finansowana na zasadzie wynagrodzenia „brutto” (spółka otrzymuje na podstawie umowy z jednostką samorządu terytorialnego zapłatę za zrealizowaną pracę eksploatacyjną mierzoną liczbą wozokilometrów). W tych przypadkach, w odniesieniu do przewozów autobusowych i tramwajowych nadal istnieje możliwość odwołania się do koncepcji podmiotu wewnętrznego wypracowanej w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich i zlecenia im usług publicznych z wolnej ręki¹¹. Jednocześnie jednak, na podstawie pkt 36 preambuły rozporządzenia Nr 1370/07 do oceny umów o świadczenie usług publicznych w takim przypadku stosują się odpowiednio zasady sformułowane w rozporządzeniu 1370/07. Mając powyższe na względzie należy przyjąć, że także w opisanej sytuacji, przy ścisłym zachowaniu rygorów wynikających z rozporządzenia 1370/07, wypłacane na podstawie ww. umów

¹¹ Zgodnie z art. 5 ust 1 rozporządzenia Nr 1370/07 do wyboru podmiotów z sektora przewozów autobusowych i tramwajowych stosuje się w takim przypadku reguły wynikające z dyrektyw wspólnotowych dotyczących zamówień publicznych (2004/17/WE oraz 2004/18/WE), czyli w praktyce polskiej z Prawa zamówień publicznych (gdzie dyrektywy te zostały transponowane). Orzecznictwo TSWE dotyczące ww. dyrektyw znajduje pełne zastosowanie.

rekompensaty są objęte zwolnieniem z obowiązku notyfikacji, o którym mowa w art. 9 ust 1 tego rozporządzenia (stanowisko takie potwierdziła również Komisja Europejska).

163. Przyjęte w punkcie poprzedzającym założenia (potwierdzone przez Komisję Europejską) wynikają z interpretacji zapisów preambuły rozporządzenia 1370/07. Mając na celu uzyskanie całkowitej pewności prawnej w zakresie braku obowiązku notyfikowania ww. rekompensat wskazane jest więc ponadto, aby spełniały one kryteria Altmark. W tym celu konieczne jest ściśle przestrzeganie zasad obliczania rekompensaty wynikających z rozporządzenia 1370/07 i Wytucznych oraz dbałość o efektywne zarządzanie przedsiębiorstwem.

6.7.5 Sekcja – Pomoc podlegająca notyfikacji

164. Z zastrzeżeniem sytuacji opisanej w pkt 161, w przypadku przedsiębiorcy zewnętrznego, który został wybrany w inny sposób niż w drodze przetargu i bez zastosowania obiektywnych i przejrzystych kryteriów, przekazywana mu rekompensata stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 87 TWE i podlega notyfikacji, nawet jeśli przy obliczaniu wynagrodzenia zachowane są wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia Nr 1191/69 oraz rozporządzenia Nr 1370/07.

165. Powyższe odnosi się również do sytuacji, gdy składnik majątkowy zostaje przekazany lub udostępniony przedsiębiorcy zewnętrznemu, który świadczy już usługę publiczną na podstawie wcześniej zawartej umowy, która nie przewidywała takiej możliwości w chwili zawarcia (patrz pkt 116 Wytucznych).

166. W przypadku, gdy rekompensata przekazywana operatorowi, któremu powierzono świadczenie usług publicznych w sposób władczy jest wyższa niż wynika to z zastosowania zasad określonych w rozporządzeniu Nr 1191/69 lub rozporządzeniu Nr 1370/2008 (także w przypadku, gdy rekompensata nie została odpowiednio pomniejszona w związku z przekazaniem składnika majątkowego), nie istnieje domniemanie, iż jest ona zgodna z zasadami wspólnego rynku i powinna zostać notyfikowana.

6.8 Podrozdział – Obowiązki publikacyjne

6.8.1 Sekcja – Obowiązki publikacyjne przed 3 grudnia 2009 r.

167. Zgodnie z art. 15 rozporządzenia Nr 1191/69 akty nakładające obowiązek świadczenia usługi publicznej powinny zawierać uzasadnienie podjętej decyzji i powinny być publikowane. Z tego względu uchwała nakładająca obowiązek świadczenia usługi powinna zawierać uzasadnienie w

powyższym zakresie. Uchwała oraz podstawowe założenia świadczenia usługi wynikające z innych aktów i dokumentów nakładających i precyzujących obowiązek świadczenia usługi powinny być upubliczniane.

6.8.2 Sekcja – Obowiązki publikacyjne od 3 grudnia 2009 r.

168. Od 3 grudnia 2009 r. na jednostce samorządu terytorialnego ciąży obowiązek publikacji określonych informacji dotyczących zobowiązań do świadczenia usług publicznych w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia Nr 1370/07.
169. Obowiązek publikacji obejmuje również zakłady budżetowe w zakresie wynikającym z art. 7 ust. 1 rozporządzenia Nr 1370/07.
170. W przypadku spółek komunalnych obowiązek publikacji powstaje w momencie powierzenia wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych spółce.
171. Zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia Nr 1370/07 jednostka samorządu terytorialnego zamierzająca udzielić zamówienia na usługę publiczną (czy to w drodze przetargu, czy to w drodze bezpośredniego powierzenia) ma obowiązek opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z rocznym wyprzedzeniem informacji odnośnie:
 - a) nazwy i adresu jednostki samorządu terytorialnego,
 - b) przewidywanego trybu wyboru operatora,
 - c) usług i obszarów potencjalnie objętych zamówieniem.
172. W razie zmiany informacji ujawnionych w ogłoszeniu jednostka samorządu terytorialnego jest zobowiązana niezwłocznie opublikować sprostowanie zmienionych danych. Sprostowanie nie ma wpływu na datę rozpoczęcia procedury przetargowej lub bezpośredniego udzielenia zamówienia.
173. Obowiązek publikacji nie dotyczy usług publicznych świadczonych w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie. W odniesieniu do powierzenia usług publicznych na podstawie art. 5 ust. 6 rozporządzenia 1370/07 obowiązek ten określa szerszy zakres informacji, które należy opublikować (art. 7 ust. 3).

174. Obowiązki publikacyjne wynikające z art. 7 rozporządzenia 1370/07 nie zwalniają jednostki samorządu terytorialnego z innych obowiązków o podobnej naturze wynikających z obowiązujących przepisów.

6.9 Podrozdział – Przejrzystość stosunków finansowych

175. Realizujący na rzecz jednostki samorządu terytorialnego usługę publiczną przedsiębiorcy publiczni w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy o przejrzystości stosunków finansowych, tj. zakład budżetowy lub spółka komunalna, a także przedsiębiorca niepubliczny realizujący tę usługę na zlecenie jednostki samorządu terytorialnego zobowiązani są przestrzegać przepisów tej ustawy.

176. W szczególności, zgodnie z art. 3 ustawy o przejrzystości stosunków finansowych, przedsiębiorca publiczny prowadzi księgi rachunkowe i dokumentację dotyczącą jego sytuacji prawnej oraz ekonomiczno – finansowej, w sposób przedstawiający rzetelnie i jasno:

- a) dokonane na jego rzecz przysporzenia ze środków publicznych,
- b) rzeczywisty sposób wykorzystania ww. przysporzenia,
- c) bezpośrednie lub pośrednie powiązanie organizacyjne i finansowe pomiędzy nim a organami publicznymi.

Z obowiązków powyższych przedsiębiorca publiczny, zgodnie z art. 7 pkt 1 i 4 ww. ustawy, zwolniony jest w sytuacjach opisanych w pkt 178 lit. „a” i „b” Wytucznych.

177. Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 1 ww. ustawy, przedsiębiorca (także niepubliczny), który prowadzi również inny rodzaj działalności gospodarczej niż świadczenie usługi publicznej, jest zobowiązany do:

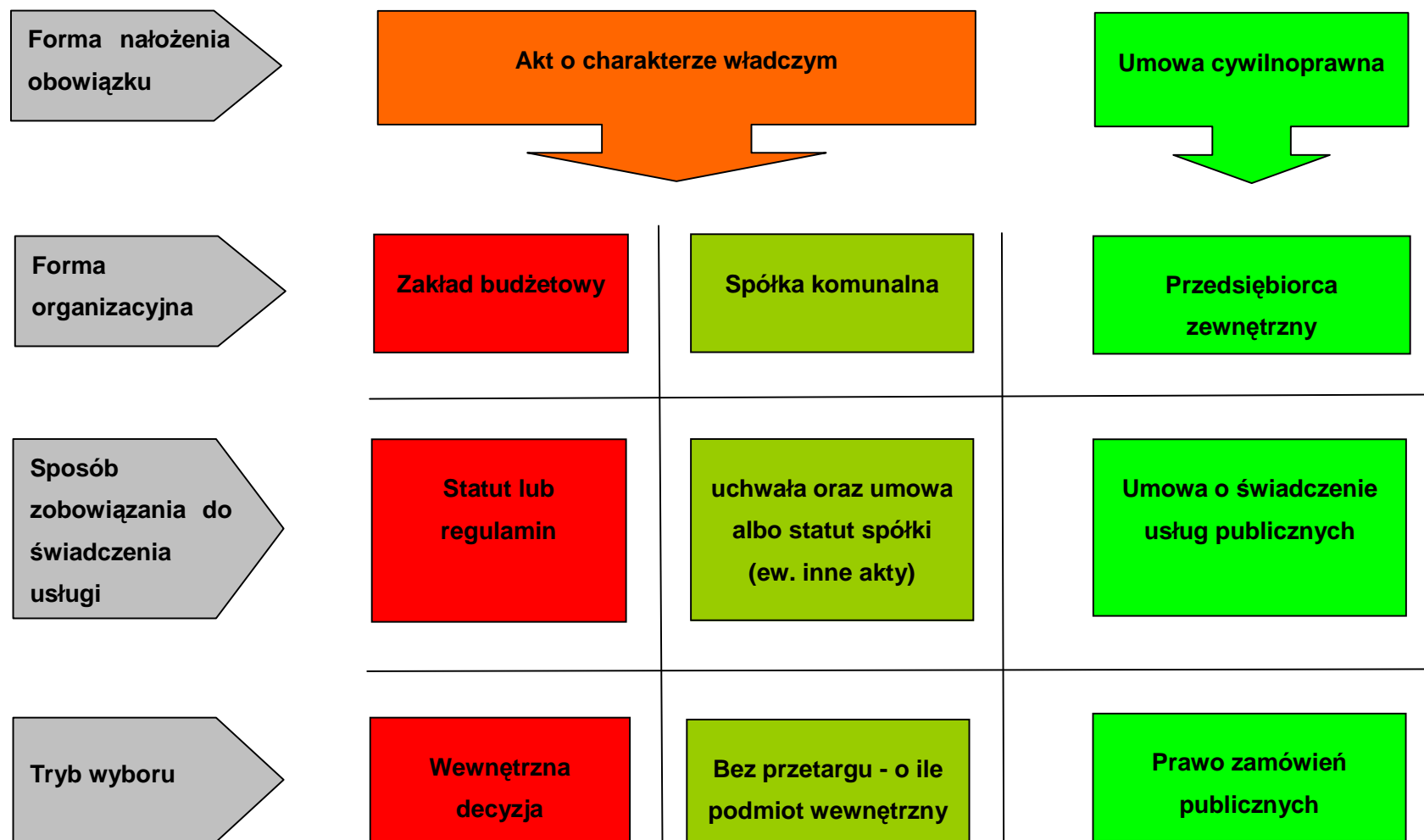
- a) prowadzenia odrębnej ewidencji dla działalności związanej z realizacją usługi oraz dla pozostałej działalności gospodarczej, w tym prawidłowego przypisywania przychodów i kosztów na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie metod oraz
- b) jasnego określenia w dokumentacji, o której mowa w art. 10 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2002 r., Nr 76, poz. 694, z późn. zm.), zasad prowadzenia odrębnej ewidencji oraz metod przypisywania kosztów i przychodów, o których mowa w lit. „a” powyżej.

178. Obowiązki, o których mowa w pkt 177, zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o przejrzystości stosunków finansowych nie dotyczą:

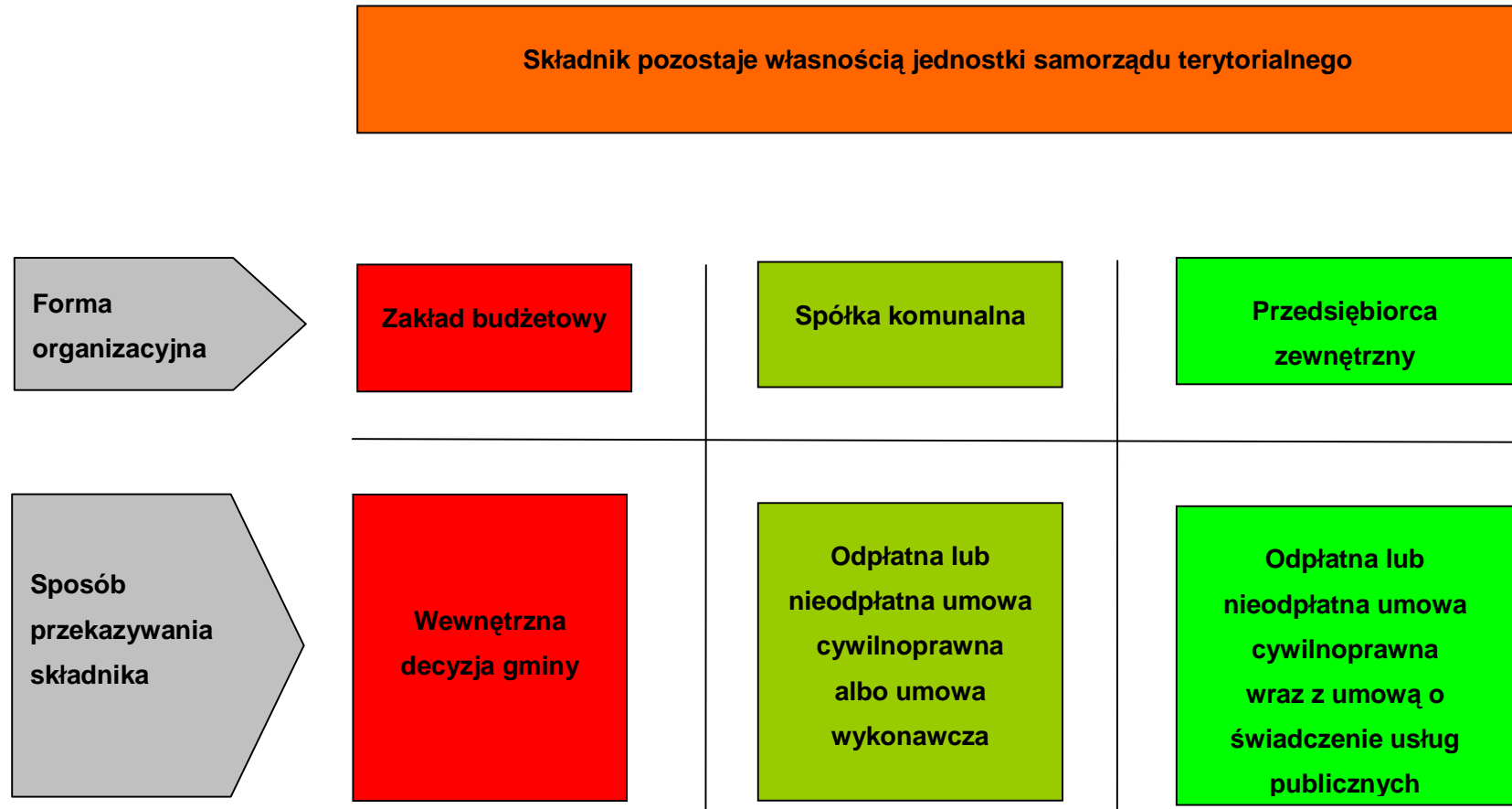
- a) przedsiębiorców, w odniesieniu do usług, których świadczenie nie może, w zauważalnym zakresie, wpłynąć na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej;
- b) przedsiębiorców, których przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów w każdym z kolejnych dwóch lat obrotowych, poprzedzających rok, w którym korzystali oni z praw specjalnych, praw wyłącznych lub realizowali powierzone im usługi w ogólnym interesie gospodarczym albo inne zadania, nie przekroczyły równowartości 40 mln euro;
- c) przedsiębiorców, którym została powierzona realizacja usług w ogólnym interesie gospodarczym albo innych zadań, jeżeli dokonane na ich rzecz przysporzenie ze środków publicznych nastąpiło na czas określony, niezbędny do realizacji tych usług albo zadań, na zasadach otwartości, przejrzystości i niedyskryminacji.

6.10 Załącznik I – Ilustracje

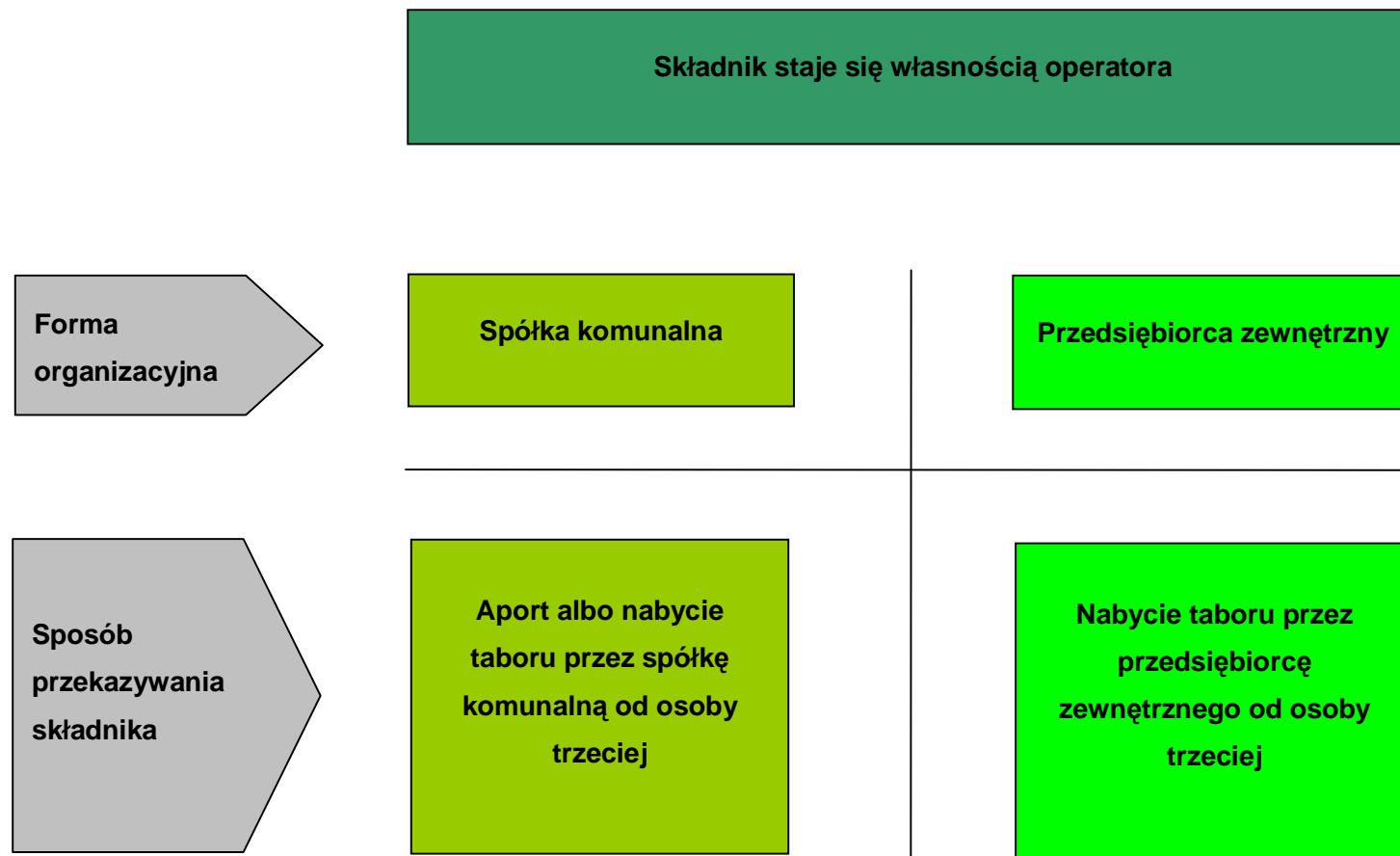
6.10.1 Graf – Zlecenie usług publicznych w zależności od formy organizacyjnej operatora



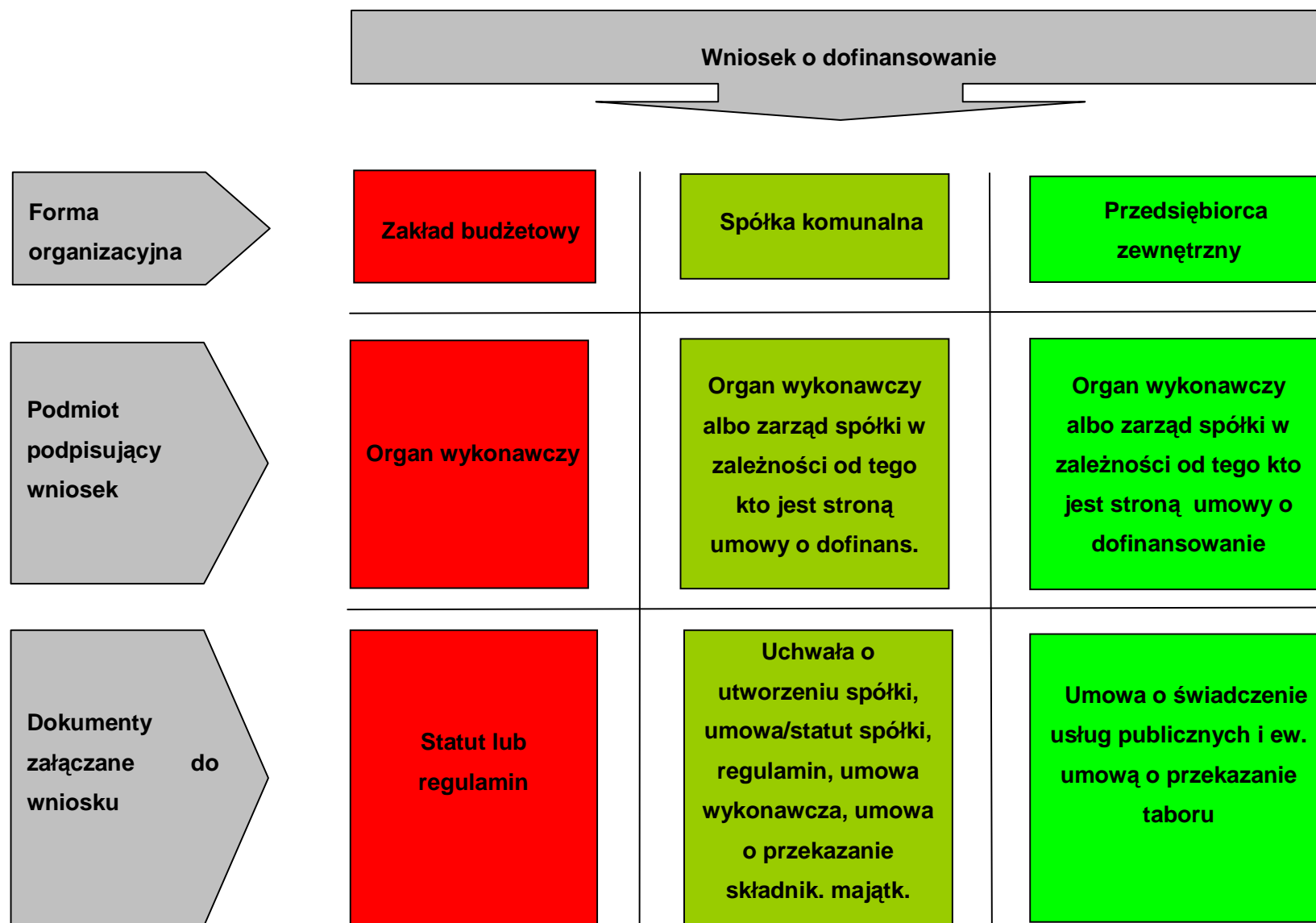
6.10.2 Graf – Wyposażenie w składniki majątkowe – I (tabor, infrastrukturę)



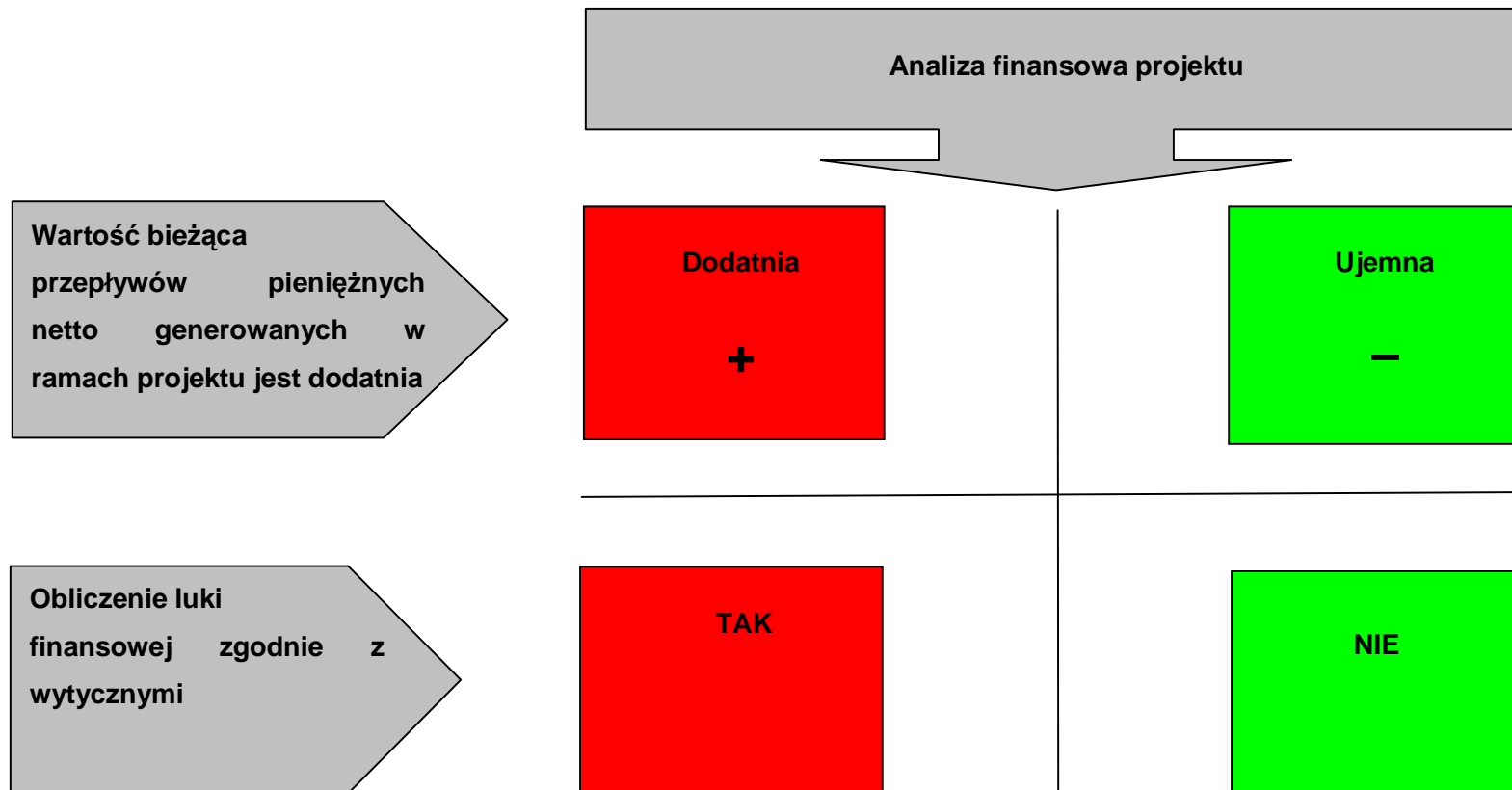
6.10.3 Graf – Wyposażenie w składniki majątkowe – II (tabor, infrastrukturę)



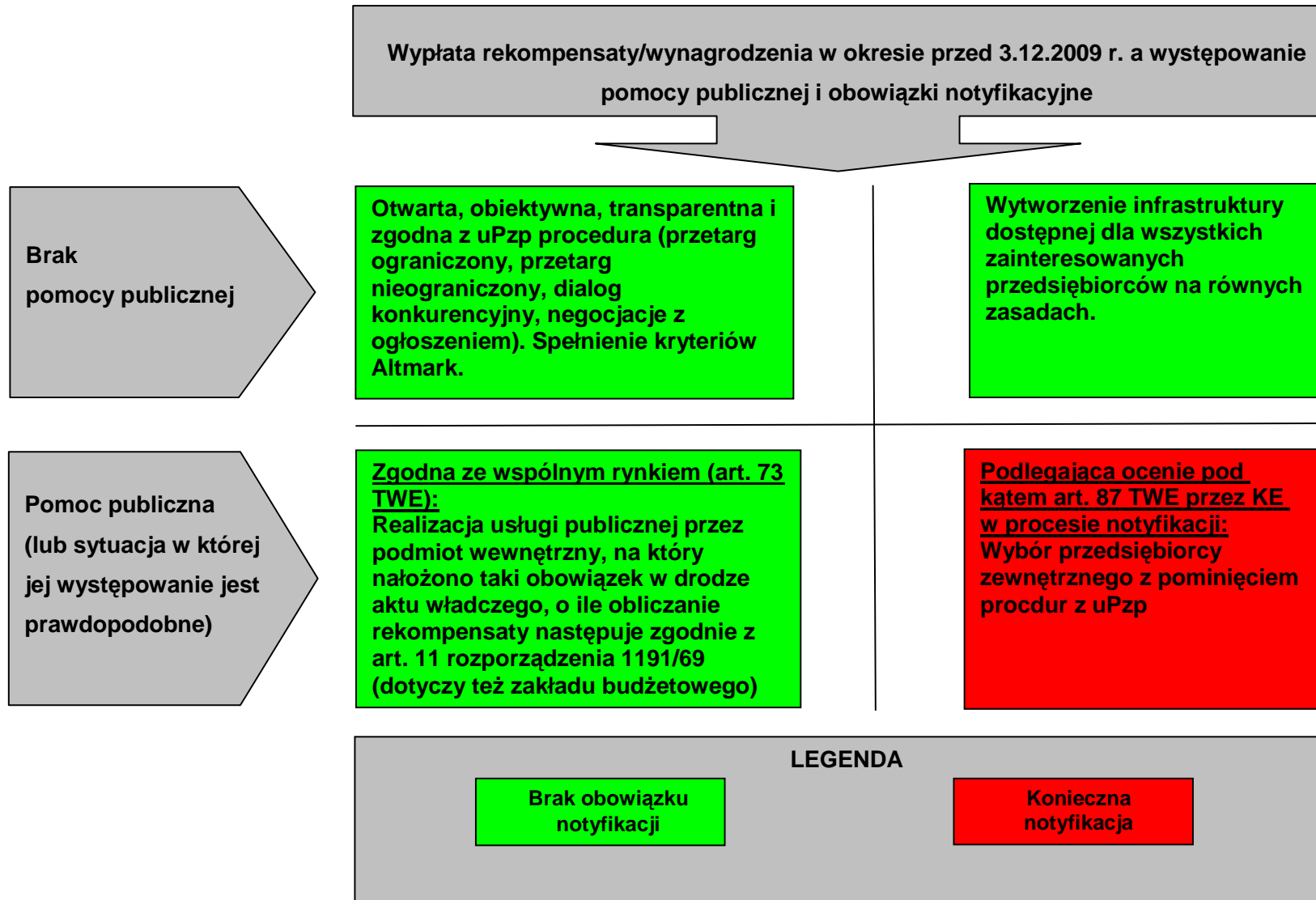
6.10.4 Graf – Ubieganie się o dofinansowanie ze środków UE



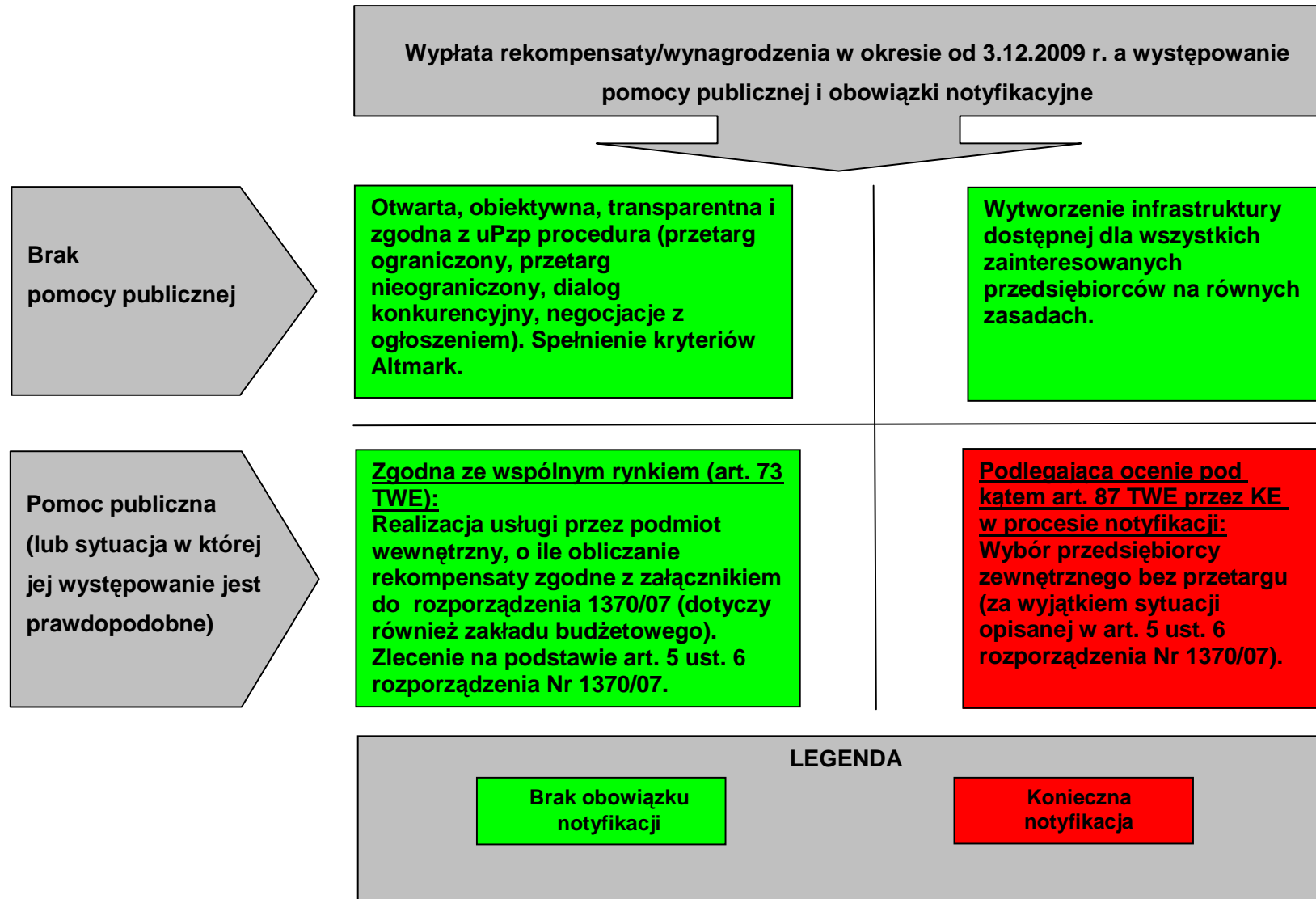
6.10.5 Graf – Zakres stosowania luki finansowej



6.10.6 Graf – Wypłata rekompensaty w okresie przed 3.12.2009 r. a występowanie pomocy publicznej i obowiązki notyfikacyjne



6.10.7 Graf – Wypłata rekompensaty w okresie od 3.12.2009 r. a występowanie pomocy publicznej i obowiązki notyfikacyjne



Załącznik II – Przykłady kalkulacji rekompensaty za świadczenie usług publicznych wraz z arkuszem kalkulacyjnym

6.10.8 Uwagi wstępne

1. Przykłady przedstawione w niniejszym załączniku mają na celu zilustrowanie sposobu kalkulacji rekompensaty dla przewoźnika z tytułu zobowiązania do świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym.
2. W celu zapewnienia czytelności przykładów przyjęto szereg założeń upraszczających rzeczywiste zdarzenia. W każdym przypadku rzeczywistym założenia do kalkulacji rekompensaty powinny zostać jednoznacznie opisane w celu akceptacji warunków umowy o świadczenie usług publicznych przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego. Zawarty w niniejszych przykładach zestaw założeń nie powinien być traktowany jako wystarczający zestaw założeń do opisu przyszłej kalkulacji maksymalnej wielkości rekompensaty, gdyż w każdym przypadku założenia te będą odnosić się do innych kwestii i powinny być przyjmowane na większym stopniu szczegółowości (należy opisać i uzasadnić szczegółowo wszystkie pozycje kalkulacji).
3. Projekcje finansowe ilustrują kalkulację maksymalnej dozwolonej rekompensaty zgodnie z przepisami rozporządzenia Nr 1370/07, która w rzeczywistych przypadkach będzie poziomem odniesienia w celu weryfikacji rzeczywistej wielkości rekompensaty wypłacanej przewoźnikowi.
4. Załącznik należy interpretować w powiązaniu z zapisami Podrozdziału 6.6, gdzie przedstawiono wskazówki w zakresie podejścia do sposobu obliczania rekompensaty dla przewoźnika, które mogą pomóc w interpretacji reguł kalkulacji rekompensaty zawartych w rozporządzeniu Nr 1370/07.
5. Dane liczbowe zostały wykorzystane w przykładach wyłącznie w celach ilustracyjnych i nie odnoszą się do konkretnego przypadku z rzeczywistości. Nie należy interpretować jakichkolwiek wielkości liczbowych przyjętych w przykładach, jako wytycznych w zakresie dopuszczalnych poziomów kosztów, wielkości pracy operacyjnej, itp.
6. Przykłady liczbowe i wszelkie kalkulacje zostały przedstawione w tabelach dołączonych do załącznika.

6.10.9 Ogólne założenia do zaprezentowanych przykładów

7. Zaprezentowane przykłady ilustrują podejście do kalkulacji rekompensaty dla przewoźnika w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w sytuacji jednoczesnego współfinansowania projektów inwestycyjnych ze środków funduszy unijnych. Projekcje finansowe ilustrują kalkulację rekompensaty zgodnie z przepisami rozporządzenia Nr 1370/07 i zawierają także bardzo uproszczone (i odbiegające od standardowo sporządzanych dla celów sprawozdań finansowych) projekcje rachunku wyników przewoźnika, bilansu, sprawozdania z przepływu środków pieniężnych oraz przykładową weryfikację stopy zwrotu przewoźnika z inwestycji w całym okresie obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.

6.10.10 Przykłady finansowania projektów w transporcie autobusowym

6.10.10.1 Kontekst sytuacyjny przykładów Nr 1, 2, 3 i 4

8. Organizator usług publicznych zbiorowego transportu autobusowego ocenił potrzeby transportowe jednostki samorządu terytorialnego i zdecydował zapewnić mieszkańcom usługi transportowe odpowiadające pracy eksploatacyjnej 2,3 miliona wozokilometrów rocznie. Oceniono, że 44 autobusy są niezbędne w celu wykonania takiej wielkości pracy eksploatacyjnej. Jednostka samorządu terytorialnego zdecydowała, że w celu zapewnienia usług transportowych podpisze umowę na świadczenie usług publicznych na okres 8 lat z firmą przewozową (Operator). Jednostka samorządu terytorialnego rozważa cztery możliwe rozwiązania w tym zakresie (zdefiniowane w dalszej części załącznika).

6.10.10.2 Ogólne założenia

9. Następujące założenia zostały przyjęte dla rozważanych przykładów Nr 1, 2, 3 i 4:
 - a) Jednostka samorządu terytorialnego jest organem sprzedającym bilety na komunikację zbiorową i jest płatnikiem VAT w związku z tym może odzyskać podatek VAT związany z zakupem środków trwałych.
 - b) Jedynym przychodem Operatora jest wynagrodzenie za świadczenie usług w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.
 - c) Horyzont czasowy projekcji odpowiada okresowi obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.

- d) Operator świadczy tylko usługi objęte umową na świadczenie usług publicznych i nie prowadzi innej działalności przewozowej lub pozaprzewozowej.
- e) Efekty sieciowe wynikające dla Operatora z podpisania umowy nie występują.
- f) Celem kalkulacji jest wyliczenie takiego poziomu rekompensaty, który pozwoli na osiągnięcie przez Operatora zakładanego zwrotu z zainwestowanego kapitału. Zwrot z kapitału został oszacowany jako zysk finansowy netto odniesiony do średniego salda kapitału własnego w każdym okresie rocznym. Oprócz tego wyliczenia została także przeprowadzona weryfikacja zwrotu z zainwestowanego kapitału dla Operatora w oparciu o kalkulację przepływów pieniężnych w całym okresie obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.
- g) Rozsądny zysk z zainwestowanego kapitału został przyjęty na poziomie 6% rocznie w ujęciu realnym. Założono dla uproszczenia, że taka stopa zwrotu będzie osiągana w każdym roku.
- h) Założono, że zysk netto roku obrotowego jest w 100% zachowany w przedsiębiorstwie zwiększając kapitał własny Operatora i nie występują wypłaty dywidendy do udziałowców. Założono, że środki te są reinwestowane zgodnie z bieżącymi potrzebami (np. nakłady odtworzeniowe), natomiast dla uproszczenia przedstawiono je jako zwiększenie salda gotówki.
- i) Założono, że nie występują korekty rekompensaty w związku z nakładaniem na Operatora kar za niedostarczenie usług zgodnie z umową.
- j) Wpływ rozliczeń z tytułu podatku VAT na pozycje bilansowe Operatora został pominięty w wyliczeniach z uwagi na stosunkowo krótki cykl inwestycyjny zawierający się w okresie jednego roku. W szczególności potrzeba krótkoterminowej dostępności środków finansowych na finansowanie VAT związanego z zakupem autobusów została pominięta w kalkulacjach.
- k) Wszystkie wyliczenia zostały przeprowadzone w polskich złotych (PLN).
- l) Analizę przeprowadzono w cenach stałych.

m) Nie ma konieczności stosowania zasady luki finansowej (nie występuje dochód wyliczony zgodnie z *Wytycznymi w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód*).

6.10.10.3 Definicja przykładów i główne założenia do ich kalkulacji

10. Przykład Nr 1 – Współfinansowanie inwestycji ze środków Unii Europejskiej pozyskane przez jednostkę samorządu terytorialnego. Aktywa udostępnione Operatorowi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Struktura instytucjonalna: Jednostka samorządu terytorialnego kupuje tabor. Tabor jest udostępniony Operatorowi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Nie ma odrębnej umowy pomiędzy jednostką samorządu terytorialnego i Operatorem dotyczącej udostępnienia aktywów Operatorowi. (Ta struktura nie jest szeroko stosowana w Polsce, jednak jest wykonalna).

Struktura finansowania: 50% - grant unijny pozyskany przez jednostkę samorządu terytorialnego; 50% - środki własne jednostki samorządu terytorialnego. Ponadto, Operator wnosi na poczet kapitału podstawowego środki pieniężne w wysokości pozwalającej na zapewnienie płynności finansowej przedsięwzięcia.

Pozostałe założenia: Operator nie dokonuje odpisów amortyzacyjnych związanych z taborem w swoich księgach.

11. Przykład Nr 2 – Współfinansowanie inwestycji ze środków Unii Europejskiej pozyskane przez jednostkę samorządu terytorialnego. Aktywa udostępnione Operatorowi w ramach umowy dzierżawy.

Struktura instytucjonalna: Jednostka samorządu terytorialnego kupuje tabor. Tabor jest udostępniony Operatorowi w ramach umowy dzierżawy. Ta struktura nie jest szeroko stosowana w Polsce, jednak jest wykonalna.

Struktura finansowania: 50% - grant unijny pozyskany przez jednostkę samorządu terytorialnego; 50% - środki własne jednostki samorządu terytorialnego. Aktywa są wdzierżawione Operatorowi na podstawie umowy dzierżawy na warunkach pozwalających na odzyskanie wartości inwestycji przez jednostkę samorządu terytorialnego. Operator wnosi na

poczet kapitału podstawowego środki pieniężne w wysokości pozwalającej na zapewnienie płynności finansowej przedsięwzięcia.

Pozostałe założenia:

- a) Operator nie dokonuje odpisów amortyzacyjnych związanych z taborom w swoich księgach
- b) Jednostka samorządu terytorialnego wydzierżawia autobusy na takich warunkach, aby odzyskać całą wartość inwestycji. Okres umowy dzierżawy odpowiada okresowi umowy o świadczenie usług publicznych.

12. Przykład Nr 3 – Brak współfinansowania z funduszy unijnych

Struktura instytucjonalna: Jednostka samorządu terytorialnego zleca wykonanie publicznych usług przewozowych. Operator zapewnia tabor.

Struktura finansowania: 100% wartości inwestycji jest finansowane przez Operatora (w tym 20% wkład własny Operatora, 80% kredyt komercyjny). Ponadto, Operator wnosi na poczet kapitału podstawowego środki pieniężne w wysokości pozwalającej na zapewnienie płynności finansowej przedsięwzięcia.

Pozostałe założenia: VAT związany z zakupem środków trwałych jest w pełni odzyskiwany przez Operatora.

13. Przykład Nr 4 – Współfinansowanie inwestycji ze środków Unii Europejskiej pozyskane przez Operatora

Struktura instytucjonalna: Jednostka samorządu terytorialnego zleca wykonanie publicznych usług przewozowych. Operator zapewnia tabor i otrzymuje środki z funduszy unijnych na współfinansowanie zakupu. Mają miejsce dwa procesy:

- a) aplikowanie przez Operatora o współfinansowanie ze środków unijnych,
- b) zamówienie usług przewozowych w oparciu o umowę o świadczenie usług publicznych.

Struktura finansowania: Operator jest beneficjentem środków unijnych pokrywających 50% wartości inwestycji. Pozostałe 50% inwestycji jest finansowane kredytem komercyjnym zaciągniętym przez Operatora. Ponadto, Operator wnosi na poczet kapitału podstawowego

środki pieniężne w wysokości pozwalającej na zapewnienie płynności finansowej przedsięwzięcia.

Pozostałe założenia:

- a) VAT związany z zakupem środków trwałych jest w pełni odzyskiwany przez Operatora,
- b) Grant unijny pokrywa 50% wartości netto (bez VAT) zakupionych środków trwałych.

6.10.11 Przykłady finansowania projektów w transporcie tramwajowym

6.10.11.1 Kontekst sytuacyjny przykładów Nr 5 i 6

14. Organizator usług publicznych zbiorowego transportu tramwajowego (jednostka samorządu terytorialnego) zapewnia mieszkańcom usługi transportowe odpowiadające pracy przewozowej 200 tys. wozokilometrów rocznie przy wykorzystaniu 60 wozów tramwajowych. Oceniono, że konieczna jest wymiana 20 wozów z powodu znacznego zużycia technicznego i zastąpienia ich nowymi wozami. Jednocześnie realizowany ma być projekt modernizacji kilku odcinków torowiska tramwajowego. Obydwa projekty mają możliwość uzyskania dofinansowania z funduszy unijnych. Operator jest jedynym przewoźnikiem tramwajowym w mieście i prowadzi działalność od wielu lat.

W celu zapewnienia usług transportowych jednostka samorządu terytorialnego zamierza podpisać z operatorem przewozów tramwajowych (Operator) umowę o świadczenie usług publicznych na okres 10 lat.

6.10.11.2 Ogólne założenia

15. Następujące założenia zostały przyjęte dla wszystkich rozważanych przykładów:

- a) Jednostka samorządu terytorialnego jest organem sprzedającym bilety na komunikację zbiorową i jest płatnikiem VAT w związku z tym może odzyskać podatek VAT związany z zakupem środków trwałych.
- b) Jedynym przychodem Operatora jest wynagrodzenie za świadczenie usług w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

- c) Horyzont czasowy projekcji odpowiada okresowi obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.
- d) Operator świadczy tylko usługi objęte umową na świadczenie usług publicznych i nie prowadzi innej działalności przewozowej lub pozaprzewozowej.
- e) Efekty sieciowe wynikające dla Operatora z podpisania umowy nie występują.
- f) Celem kalkulacji jest wyliczenie takiego poziomu rekompensaty, który pozwoli na osiągnięcie przez Operatora zakładanego zwrotu z zainwestowanego kapitału. Zwrot z kapitału został oszacowany jako zysk finansowy netto odniesiony do średniego salda kapitału własnego w każdym okresie rocznym. Oprócz tego wyliczenia została także przeprowadzona weryfikacja zwrotu z zainwestowanego kapitału dla Operatora w oparciu o kalkulację przepływów pieniężnych do właścicieli spółki w całym okresie obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.
- g) Rozsądny zysk z zainwestowanego kapitału został przyjęty na poziomie 6% rocznie w ujęciu realnym. Założono dla uproszczenia, że taka stopa zwrotu będzie osiągnięta w każdym roku.
- h) Założono, że zysk netto roku obrotowego jest w 100% zachowany w przedsiębiorstwie zwiększając kapitał własny Operatora i nie występują wypłaty dywidendy do udziałowców. Założono, że środki te są reinwestowane zgodnie z bieżącymi potrzebami (np. nakłady odtworzeniowe), natomiast dla uproszczenia przedstawiono je jako zwiększenie salda gotówki.
- i) Założono, że nie występują korekty rekompensaty w związku z nakładaniem na Operatora kar za niedostarczenie usług zgodnie z umową.
- j) Wpływ rozliczeń z tytułu podatku VAT na pozycje bilansowe Operatora został pominięty w wyliczeniach. W szczególności potrzeba krótkoterminowej dostępności środków finansowych na finansowanie VAT związanego z zakupem wozów tramwajowych została pominięta w kalkulacjach.
- k) Wszystkie wyliczenia zostały przeprowadzone w polskich złotych (PLN).
- l) Analizę przeprowadzono w cenach stałych.

m) Nie ma konieczności stosowania zasady luki finansowej (nie występuje dochód wyliczony zgodnie z *Wytycznymi w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód*).

6.10.11.3 Definicja przykładów i główne założenia do ich kalkulacji

16. Przykład Nr 5 – Współfinansowanie inwestycji ze środków Unii Europejskiej pozyskane przez Operatora, który zarządza jednocześnie infrastrukturą będącą własnością jednostki samorządu terytorialnego.

Struktura instytucjonalna: Operator sieci tramwajowej jest właścicielem taboru oraz zarządza przewozami i niezbędną infrastrukturą. Infrastruktura pozostaje własnością jednostki samorządu terytorialnego.

Struktura finansowania: Operator jest beneficjentem środków unijnych pokrywających 50% wartości inwestycji w tabor. Pozostała część inwestycji w tabor jest finansowana kredytem komercyjnym (30%) i kapitałem własnym (20%). Jednocześnie jednostka samorządu terytorialnego jest beneficjentem środków unijnych na infrastrukturę pokrywających 85% wartości inwestycji. Pozostała część inwestycji w infrastrukturę jest finansowana z budżetu jednostki samorządu terytorialnego.

Pozostałe założenia:

- a) VAT związany z zakupem środków trwałych jest w pełni odzyskiwany przez Operatora
- b) Grant unijny pokrywa 50% wartości netto (bez VAT) zakupionych środków transportu.
- c) Grant unijny pokrywa 85% wartości netto (bez VAT) wartości inwestycji w infrastrukturę.

17. Przykład Nr 6 – Współfinansowanie inwestycji ze środków Unii Europejskiej pozyskane przez Operatora, który jest jednocześnie właścicielem i zarządcą infrastruktury

Struktura instytucjonalna: Operator sieci tramwajowej jest właścicielem taboru oraz infrastruktury. Zarządza przewozami i niezbędną infrastrukturą.

Struktura finansowania: Operator jest beneficjentem środków unijnych pokrywających 50% wartości inwestycji w tabor oraz 85% wartości inwestycji w infrastrukturę. Pozostała część

inwestycji w tabor jest finansowana kredytem komercyjnym (30%) i kapitałem własnym (20%). Pozostała część inwestycji w infrastrukturę jest finansowana kapitałem własnym.

Pozostałe założenia:

- a) VAT związany z zakupem środków trwałych jest w pełni odzyskiwany przez Operatora
- b) Grant unijny pokrywa 50% wartości netto (bez VAT) zakupionych środków transportu.
- c) Grant unijny pokrywa 85% wartości netto (bez VAT) wartości inwestycji w infrastrukturę.