



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 01/2020

STYCZEŃ 2020 R.

TEMATY MIESIĄCA:

460 mln złotych z UE na elektryfikację i rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego w Polsce

Zastąpienie podmiotu użyczającego potencjał wykonawcy innym podmiotem - interpretacja przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych

AKTUALNOŚCI



Dokąd zmierza rower? Spotkanie Transportowego Obserwatorium Badawczego

28 stycznia br. podczas siódmego już spotkania Transportowego Obserwatorium Badawczego (TOB) grono ekspertów dyskutowało nad mobilnością rowerową i trendami w rozwoju ruchu rowerowego, m.in. rosnącym rynkiem rowerów elektrycznych oraz dostaw towarów rowerami cargo w Polsce.

[Czytaj więcej...](#)



Umowa na zakup pociągów z dofinansowaniem Funduszy Europejskich dla warszawskiego metra podpisana!

30 stycznia odbyło się uroczyste podpisanie umowy na dostawę 45 pociągów z czego 30 jest dofinansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

[Czytaj więcej...](#)



460 milionów złotych z UE na zeroemisyjny transport publiczny w polskich miastach

Podpisano 10 kolejnych umów z beneficjentami POIiŚ na dofinansowanie 95 nowoczesnych, elektrycznych, zeroemisyjnych autobusów, ładowarek plug-in oraz stacji ładowania i pantografów.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI

Transport dla wszystkich



Inauguracja cyklu pn. „O dostępności w CUPT”

23 stycznia 2020 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych rozpoczęło cykl pn. „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”. Zgodnie z przyjętymi założeniami chcemy propagować dostępność w transporcie, tworząc przy tym platformę do wymiany poglądów i doświadczeń.

[Czytaj więcej...](#)

Fundusze europejskie dla nowoczesnego transportu

Kampania CUPT „Fundusze Europejskie dla nowoczesnego transportu”

W październiku zeszłego roku CUPT zainauguowało kampanię pn. „Fundusze Europejskie dla nowoczesnego transportu”. Przekaz akcji informacyjnej trafił dotąd do ponad 2,3 mln internautów.

[Czytaj więcej...](#)



Metody liczenia poziomu zanieczyszczeń w projektach transportowych - konferencja CUPT

15 stycznia 2020 r. CUPT zorganizowało konferencję poświęconą metodom liczenia poziomu zanieczyszczeń w projektach transportowych. Wydarzenie to wyznaczyło początek dalszych prac nad tą tematyką.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



3, 2, 1... START! Rozpoczynamy pierwszą edycję konkursu na innowacyjny artykuł naukowy

CUPT zaprasza do udziału w konkursie pt. „Rola ewaluacji i modelowania w projektowaniu systemu transportu” realizowanym w ramach działającego przy CUPT – Transportowego Obserwatorium Badawczego.

[Czytaj więcej...](#)



Kraków dostał 110 mln zł na zakup 50 zeroemisyjnych autobusów komunikacji miejskiej

W ostatnim dniu 2019 r. została podpisana przez CUPT i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, umowa o dofinansowanie projektu na zakup 50 autobusów zeroemisyjnych autobusów elektrycznych do obsługi systemu komunikacji miejskiej.

[Czytaj więcej...](#)



Prezentacje ze szkolenia dla Beneficjentów POIiŚ 2014 - 2020

W dn. 16–17 grudnia 2019 r., odbyło się szkolenie dla Beneficjentów POIiŚ 2014-2020. Materiały ze szkolenia dostępne na stronie internetowej CUPT.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



CUPT w gronie darczyńców Szlachetnej Paczki

Szlachetna Paczka to ogólnopolski projekt społeczny organizowany od 2001 r. przez Stowarzyszenie Wiosna. Jego głównym celem jest pomoc rodzinom i osobom znajdującym się w trudnej sytuacji życiowej. CUPT w tym roku wsparł dwie wielodzietne rodziny z Mazowsza i Podlasia.

[Czytaj więcej...](#)



Poznań z unijnym dofinansowaniem na elektryfikację wybranych linii autobusowych

23 grudnia 2019 r. została podpisana umowa o dofinansowanie projektu „Elektryfikacja wybranych linii autobusowych w Poznaniu” w ramach działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

[Czytaj więcej...](#)

TEMAT MIESIĄCA:

460 MLN ZŁOTYCH Z UE NA ELEKTRYFIKACJĘ I ROZWÓJ NISKOEMISYJNEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W POLSCE

W dobie coraz częstszych dyskusji o celach neutralności klimatycznej, polityka unijna zobowiązuje państwa członkowskie UE do podjęcia zdecydowanych kroków także w perspektywie dalszego rozwoju transportu zbiorowego. Właśnie rusza 13 inwestycji, które - dzięki dofinansowaniu z POIiŚ - przyczynią się do większej dbałości o środowisko w polskich miastach.



20 listopada 2019 r. zatwierdzona została lista projektów, które uzyskały pozytywny wynik w ramach oceny wniosków o dofinansowanie złożonych w konkursie nr POIiŚ.6.1/1/18 dla działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach. Złożono 20 wniosków, z czego 13 uzyskało pozytywny wynik. To kolejny krok w kierunku redukcji emisji dwutlenku węgla i zmniejszenia poziomu hałasu w aglomeracjach miejskich w Polsce.

Wsparcie z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) mogły uzyskać projekty

dotyczące elektryfikacji wybranych linii komunikacji miejskiej poprzez zastąpienie (pełna lub częściowa wymiana) taboru o napędzie innym niż elektryczny, autobusami elektrycznymi wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania. Po zelektryfikowanej w ramach niniejszych inwestycji sieci komunikacyjnej, finalnie poruszać się będzie tabor zakupiony w zakresie projektów oraz ewentualnie pojazdy napędzane silnikami spalinowymi pod warunkiem spełniania normy emisji EURO6.

W tym konkursie CUPT postawił na dofinansowanie dla miast, które kompleksowo podchodzą do polityki

zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i hałasu, np. prowadzą działania z zakresu edukacji ekologicznej i kształtowania właściwych postaw, czy wykazują funkcjonowanie instrumentu wsparcia finansowego w przyjazne środowisku źródła energii. Ponadto, punkty w ocenie wniosków można było otrzymać za aktywne prowadzenie działań promujących transport publiczny, ograniczających lub eliminujących komunikację indywidualną w strefach śródmiejskich.

Intencyjnie przygotowane w ramach konkursu kryteria wyboru projektów dla działania 6.1 promowały także projekty w miastach, które posiadają systemy uprzywilejowujące transport zbiorowy w ruchu publicznym (ITS, buspasy, wydzielone tory, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie) i politykę biletową zachęcającą do korzystania z transportu zbiorowego.



Warto zwrócić uwagę na fakt, że taki system premiowania wnioskodawców z pewnością będzie utrzymany w przyszłej perspektywie finansowej, a być może zostanie jeszcze zostrzony w sposób wspierający projekty kompleksowe, przemyślane i przyczyniające się do osiągnięcia celu obniżenia emisji zanieczyszczeń w miastach. Co więcej, ostatnio Komisja Europejska zaczęła również

kłaść nacisk na **przygotowywanie przez miasta strategii zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)**. Można więc wysnuć wniosek, że będzie to zakres mogący mieć znaczenie w przyszłej perspektywie unijnego finansowania przy staraniu się o dofinansowanie ze środków UE dla projektów miejskich. Obserwując zaś to, co się dzieje w dyskusji na temat osiągnięcia neutralności klimatycznej przez Unię Europejską do 2050 r., można założyć, że to miasta, które jako pierwsze podejmą odpowiednie kroki w tym kierunku, zwiększą swoje szanse na zdobycie środków z Funduszu Spójności.

W zakończonym konkursie unijne dofinansowanie z POIiŚ trafi do: Szczecina, Opola, Poznania, Gliwic, Gdyni, Krakowa, Malborka, Radomia, Sosnowca, Gorzowa Wielkopolskiego, Kędzierzyna-Koźle, Piły i Zielonej Góry. W planie jest realizacja zarówno stosunkowo dużych projektów polegających na zakupie nawet 50 szt. taboru (np. projekt Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S.A. w Krakowie), jak i mniejsze, w ramach których zakupione zostaną 2 szt. taboru (np. projekt Gminy Kędzierzyn – Koźle).

Polskie miasta zasili 190 szt. taboru elektrycznego.

Rozstrzygnięty w listopadzie konkurs uzupełnia listę już realizowanych projektów w obecnej perspektywie finansowej 2014 – 2020 dotyczących zakupu taboru elektrycznego. Przykładem są inwestycje PKM Katowice Sp. z o.o., Miasta Zielona Góra, Miasta Jaworzno, Miejskich Zakładów Autobusowych Sp. z o.o. w Warszawie, Miasta Tychy czy Miasta Toruń, w **ramach których**

zakupiono lub planuje się zakup w sumie 215 szt. taboru elektrycznego.

Kwota całkowita przeznaczona na 19 projektów związanych z zakupem taboru z napędem elektrycznym wynosi 1 264 129 805 PLN, w tym dofinansowanie UE to 763 541 520 PLN.

Mając na uwadze tempo przyrostu pojazdów elektrycznych oraz unijne wymogi dotyczące poprawy jakości powietrza można wywnioskować, że

Polskę, jak i inne kraje europejskie, czeka epoka nisko i zeroemisyjnego transportu.

Zrealizowany w ramach działania 6.1

POLiŚ konkurs wpisuje się w zakres realizacji obowiązków, które zostały nałożone na samorządy

w związku z wejściem w życie

Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r.

o elektromobilności

i paliwach alternatywnych.

M.in. art. 60 ust. 1 ustawy określa minimalną liczbę punktów ładowania, które mają zostać zainstalowane w gminach do 31 grudnia 2020 roku. Tym samym, ustawa pomaga samorządom i operatorom transportu publicznego, wyjść na przeciw zapisom dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, która zobowiązuje państwa członkowskie do uwzględniania w zamówieniach publicznych zakupu taboru drogowego nisko i zeroemisyjnego.

Wychodząc naprzeciw zainteresowaniu tematem związanym z elektromobilnością w Polsce, CUPT

organizuje szkolenia dla Beneficjentów oraz Wnioskodawców chcących realizować projekty związane z zakupem taboru niskoemisyjnego. W grudniu 2019 r. na szkoleniu zorganizowanym przez CUPT, Beneficjenci mogli zaczerpnąć wiedzy i doświadczeń innych polskich miast już korzystających z unijnego dofinansowania. Podczas szkolenia przedstawiciele Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Jaworznie podzielili się dobrymi praktykami z zakresu eksploatacji taboru elektrycznego, przedstawiając zastosowane rozwiązania, które maksymalizują efektywne wykorzystanie taboru elektrycznego, jednocześnie zwracając uwagę na mogące się pojawiać problemy natury technicznej oraz organizacyjnej. Te i inne kwestie poruszane podczas szkoleń, a także sama ich formuła, stanowią wsparcie dla organizatorów transportu publicznego, którzy stawiają pierwsze kroki we wdrażaniu niskoemisyjnego transportu publicznego w Polsce. To wielkie wyzwanie dla samorządów będące szansą na poprawę jakości życia mieszkańców.

W kontekście problematyki artykułu warto dodać, że zgodnie z nową strategią Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) *Energy lending policy: Supporting the energy transformation*, EBI zakończy finansowanie projektów w zakresie energii z paliw kopalnych z końcem 2021 r. Przyszłe finansowanie EBI będzie przeznaczone przede wszystkim na innowacje w dziedzinie czystej energii, efektywność energetyczną i odnawialne źródła energii.

Nowa polityka pożyczek energetycznych wyszczególnia pięć zasad, które będą regulować przyszłe zaangażowanie EBI w sektorze energetycznym:

» nadanie priorytetu efektywności energetycznej wspierającej nowy cel UE wynikający z unijnej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r.;

- » umożliwianie dekarbonizacji energii poprzez zwiększenie wsparcia dla technologii niskoemisyjnej lub zerowej emisji dwutlenku węgla, w celu osiągnięcia 32% udziału energii odnawialnej w całej UE do 2030 r.;
- » zwiększenie finansowania zdecentralizowanej produkcji energii, innowacyjnego magazynowania energii i e-mobilności;
- » zapewnienie inwestycji w sieć niezbędnych dla nowych, zmiennych źródeł energii, takich jak wiatr i słońce, a także wzmocnienie transgranicznych energetycznych połączeń wzajemnych;
- » zwiększenie wpływu inwestycji na wsparcie transformacji energetycznej poza UE.

EBI będzie ściśle współpracować z Komisją Europejską, aby wspierać inwestycje funduszu Just Transition. Europejski Bank Inwestycyjny będzie wówczas w stanie sfinansować do 75% kosztów kwalifikowalnych projektu na nowe inwestycje energetyczne w tych krajach. Projekty te będą korzystać zarówno ze wsparcia doradczego, jak i finansowego ze strony instytucji.

Podsumowując, należy podkreślić, że tak wysoki poziom dofinansowania UE (do 85% kosztów kwalifikowalnych) na zakup taboru autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania, prawdopodobnie już się nie powtórzy. Środki w obecnej perspektywie finansowej 2014-2020 w ramach osi priorytetowej VI POIiŚ uległy

wyczerpaniu i nic nie wskazuje na oszczędności w tym zakresie. Rynek dostawców autobusów elektrycznych jest ciągle ograniczony i duża liczba zamówień na tego typu tabor powoduje składanie wysokich cen ofert w ogłaszanych przetargach. Co więcej, powtarzanie przetargów nie skutkuje otrzymaniem lepszych ofert, co należy wziąć pod uwagę szacując wartość zamówienia na tabor.

30 stycznia CUPT podpisał 10 kolejnych umów z beneficjentami POIiŚ na dofinansowanie 95 nowoczesnych, elektrycznych, zeroemisyjnych autobusów, ładowarek plug-in oraz stacji ładowania i pantografów. Nowa flota pojawi się w Gdyni, Zielonej Górze, Sosnowcu, Gliwicach, Gorzowie Wielkopolskim, Radomiu, Opolu, Malborku, Pile i Kędzierzynie-Koźlu. Środki unijne na zakup autobusów powędrowały już także do Poznania, Krakowa i Szczecina.

Autorzy:

Joanna Świdarska, Zastępca Dyrektora,
Departament Wdrażania Projektów, CUPT

Rafał Marszałek, Naczelnik, Departament
Wdrażania Projektów, CUPT

TEMAT MIESIĄCA:

ZASTĄPIENIE PODMIOTU UŻYCZAJĄCEGO POTENCJAŁ WYKONAWCY INNYM PODMIOTEM - INTERPRETACJA PRZEPISÓW USTAWY PRAWO ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH

CUPT na co dzień doradza Beneficjentom, jak prowadzić inwestycje w sektorze transportu. Postępowania w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych z uwagi na różnice interpretacyjne to jeden z tych obszarów, w którym identyfikujemy najwięcej wyzwań. Na łamach niniejszego artykułu przyjrzymy się i wyjaśnimy wątpliwości dotyczące przepisu art. 22a ust. 6 pkt. 1) ustawy Pzp. Czy pozwala on wykonawcy na zastąpienie podmiotu użyczającego swój potencjał innym, kolejnym podmiotem, którego potencjał zagwarantuje spełnienie warunków udziału w postępowaniu? Czy takie działanie będzie dozwolone na gruncie prawa krajowego oraz unijnego?



Źródło: <https://bit.ly/38tpnlg>

Beneficjenci Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ), stosując ustawę Prawo zamówień publicznych (Pzp), mogą spotkać się niejednokrotnie z następującą sytuacją: wykonawca w celu potwierdzenia spełnienia warunków udziału w postępowaniu polega na potencjale innego podmiotu, jednakże ten cel nie został osiągnięty.

Wymogi postawione przez zamawiającego nie zostały bowiem spełnione, na przykład w zakresie posiadanych środków finansowych lub zdolności technicznej w związku z okolicznością, gdzie inny, udostępniający potencjał wykonawca nie posiada wystarczających zasobów lub podlega wykluczeniu z postępowania. W takim przypadku

zasadnym staje się pytanie, czy wykonawca może zaproponować inny, kolejny podmiot, którego potencjał zagwarantuje spełnienie warunków udziału w postępowaniu, i czy takie działanie będzie dozwolone na gruncie prawa krajowego oraz unijnego.

Celem uniknięcia w przyszłości ryzyka korekt finansowych warto zapoznać się z przykładami z orzecznictwa krajowego oraz doświadczeniami innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Dodatkowo, zachęcamy do przyjrzenia się działaniom podjętym przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, w celu wyjaśnienia wątpliwości, dotyczących przepisu art. 22a ust. 6 pkt. 1) ustawy Prawo zamówień publicznych.

Na gruncie prawa krajowego zagadnienie zastępowania podmiotu, który użycza swój potencjał wykonawcy reguluje art. 22a ust. 6 ustawy Pzp, stanowiący implementację przepisów dyrektyw UE dotyczących zamówień publicznych¹, tzn. art. 63 akapit drugi dyrektywy 2014/24/UE² oraz art. 79 dyrektywy 2014/25/UE³.

PRZYKŁADY Z ORZECZNICTWA KRAJOWEGO⁴

Z niniejszych poddanych analizie dokumentów wynika, iż istnieje więcej niż jedno rozwiązanie wyżej wskazanego zagadnienia.

Możliwe jest dokonanie zmiany podmiotu, który nie zagwarantował spełnienia warunków udziału w postępowaniu lub podlega wykluczeniu na innego wykonawcę udostępniającego swój potencjał:

Sygn. akt: KIO 2153/19 Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 7 listopada 2019 r.

„(...) treść przepisu art. 22a ust. 6 ustawy Pzp jest jednoznaczna. Zgodnie z tym przepisem jeżeli zdolności techniczne lub zawodowe lub sytuacja ekonomiczna lub finansowa, podmiotu, o którym mowa w ust. 1, nie potwierdzają spełnienia przez wykonawcę warunków udziału w postępowaniu lub zachodzą wobec tych podmiotów podstawy wykluczenia, zamawiający żąda, aby wykonawca w terminie określonym przez zamawiającego: 1) zastąpił ten podmiot innym podmiotem lub podmiotami lub 2) zobowiązał się do osobistego wykonania odpowiedniej części zamówienia, jeżeli wykaże zdolności techniczne lub zawodowe lub sytuację finansową lub ekonomiczną, o których mowa w ust. 1”.

- Posłużenie się przez ustawodawcę wyrażeniem „zastąpił ten podmiot innym podmiotem lub podmiotami” przesądza, iż w tym przypadku chodzi o powołanie się na zasoby nowego podmiotu trzeciego na etapie badania i oceny ofert. Sytuacja ta wymaga wskazania, iż skład orzekający Izby rozpoznający niniejszą sprawę, częściowo podziela stanowisko zaprezentowane w powyższym zakresie przez odwołujących, powołujące się na wyrok Izby z dnia 23 października 2018 r. sygn. akt KIO 2083/18. Należy jednak podkreślić, iż - jak wynika z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej - „spoczywający na sądzie krajowym obowiązek odniesienia się do treści dyrektywy przy dokonywaniu wykładni i stosowaniu odpowiednich przepisów prawa krajowego jest ograniczony przez ogólne zasady prawa, w szczególności zasadę pewności prawa i zasadę niedziałania prawa wstecz, i nie może służyć jako podstawa dla dokonywania wykładni

¹Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 – tekst jednolity.

²Dz. Urz. UE L 94 z dnia 28 marca 2014 r., str. 65, z późn. zm.

³Dz. Urz. UE L 94 z dnia 28 marca 2014 r., str. 243, z późn. zm.

⁴Orzeczenia Krajowej Izby Odwoławczej: <https://szukio.pl/> oraz <http://www.przetargi.egospodarka.pl/>.

prawa krajowego contra legem” (tak w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 15 kwietnia 2008 r. C-268/06; podobnie w wyroku z dnia 16 czerwca 2005 r. w sprawie C-105/03).

Sygn. akt: KIO 2111/19
Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej
z dnia 31 października 2019 r.

Przepis art. 22a ust. 6 Pzp może zatem jedynie określać sposób wykonania obowiązku z art. 26 ust. 3 Pzp wobec wykonawców, którzy wykazują spełnianie warunków przy pomocy zasobów podmiotów trzecich. **Wykonawca wezwany w trybie art. 26 ust. 3 ustawy do uzupełnienia dokumentu podmiotu trzeciego, może albo dokonać stosownego uzupełnienia dokumentu dotyczącego podmiotu trzeciego zgłoszonego pierwotnie, albo skorzystać z dyspozycji art. 22a ust. 6 ustawy tj. na okoliczność wezwania zmienić podmiot trzeci na inny lub samodzielnie spełnić warunek w zakresie udostępnianego zasobu. (...)** Pogląd taki został wyrażony również w opinii Urzędu Zamówień Publicznych „Relacja art. 22a ust. 6 do art. 26 ust. 3 ustawy Prawo zamówień publicznych”.

Sygn. akt: KIO 930/19
Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej
z dnia 7 czerwca 2019 r.

Przepisy ustawy Pzp dopuszczają możliwość zastąpienia zasobu podmiotu trzeciego innym, spełniającym warunki udziału w postępowaniu (art. 22a ust. 6 Pzp), a zatem dopuszczają modyfikację oświadczenia złożonego pierwotnie w ofercie co do udziału podmiotu trzeciego w wykonaniu części zamówienia w części, do której realizacji potrzebne są zdolności podmiotu trzeciego. **Zatem oświadczenie dotyczące udziału podmiotu trzeciego może podlegać korekcie w toku badania spełniania warunków udziału w postępowaniu.**

Sygn. akt: KIO 365/19
Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej
z dnia 18 marca 2019 r.

Izba zwraca jednocześnie uwagę, że przepis art. 22a ust. 6 ustawy Pzp wskazuje na możliwość zmiany podmiotu trzeciego zgłoszonego na etapie składania oferty w trakcie procedury weryfikującej posiadanie stosownych dokumentów (art. 26 ust. 3 ustawy Pzp). **Wykonawca wezwany w trybie art. 26 ust. 3 ustawy Pzp do uzupełnienia dokumentu podmiotu trzeciego może, tak jak wskazuje się w opinii UZP cytowanej przez strony, dokonać stosownego uzupełnienia dokumentu dotyczącego podmiotu trzeciego zgłoszonego pierwotnie, albo skorzystać z dyspozycji art. 22a ust. 6 ustawy Pzp i na okoliczność wezwania zmienić podmiot trzeci na inny lub samodzielnie spełnić warunek w zakresie udostępnianego zasobu.** Odwołujący oczekuje natomiast od Zamawiającego, że ten ponawiając wezwanie uwzględni w treści wezwania żądanie osobistego wykazania przez wykonawcę spełnienia warunku doświadczenia na podstawie art. 22a ust. 6 pkt 2 ustawy Pzp, podczas gdy powołany przepis



przewiduje w jego punkcie 1, dalej idące środki sanowania w postaci możliwości (w trakcie postępowania) zmiany podmiotu udostępniającego potencjał na inny podmiot.

Nie jest możliwe dokonanie zmiany podmiotu, który nie zagwarantował spełnienia warunków udziału w postępowaniu lub podlega wykluczeniu na innego wykonawcę udostępniającego swój potencjał:

Sygn. akt V Ga 151/19

Wyrok z dnia 9 września 2019 r. (Sąd Okręgowy w Olsztynie V Wydział Gospodarczy)

Sąd Okręgowy uznał, że w realiach tej sprawy ewentualne zastąpienie przez konsorcjum (...) dotychczasowego podmiotu trzeciego ((...) S.A.) innym podmiotem lub podmiotami (art. 22a ust.6 pkt.1 Pzp) naruszałoby wspomnianą zasadę równego traktowania wykonawców i uczciwej konkurencji. Konkluzja ta znajduje oparcie również w wymienionym wyżej judykacie, w którym wprost podano (a Sąd Okręgowy tezę tę także aprobuje), iż „dokonując prounijnej wykładni art.22a ust.6 p.z.p stwierdza się, że nie daje on prawa do zastąpienia przez wykonawcę w celu wykazania warunku udziału w postępowaniu, jednego podmiotu trzeciego innym podmiotem trzecim, w sytuacji, gdy z pierwotnej oferty wykonawcy nie wynikał zamiar zaangażowania tego drugiego podmiotu”.

Sygn. akt: KIO 2083/18

Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 23 października 2018 r.

Na uwagę zasługiwał fakt, że przepis art. 22a ust. 6 ustawy Pzp jest wynikiem implementacji do prawa krajowego (art. 63 akapit drugi dyrektywy 2014/24/UE). Ww. przepis prawa unijnego

stanowi, że Instytucja zamawiająca sprawdza, zgodnie z art. 59, 60 i 61, czy podmioty, na których zdolności wykonawca zamierza polegać, spełniają odpowiednie kryteria kwalifikacji i czy istnieją podstawy wykluczenia na mocy art. 57. Instytucja zamawiająca wymaga, by wykonawca zastąpił podmiot, który nie spełnia stosownego kryterium kwalifikacji lub wobec którego istnieją obowiązkowe podstawy wykluczenia. Instytucja zamawiająca może wymagać lub może być zobowiązana przez państwo członkowskie do wymagania, by wykonawca zastąpił podmiot, wobec którego istnieją nieobowiązkowe podstawy wykluczenia. Z przepisu tego wynikają zatem dwie konkluzje. Po pierwsze, zastąpienie podmiotu trzeciego ((...) S.A.) następuje na skutek żądania zamawiającego, które jest następstwem stwierdzenia, że podmiot trzeci podlega wykluczeniu i względnie nie spełnia kryteriów kwalifikacji. Po drugie zaś, z przepisu tego wynika, że w opisanej sytuacji to „wykonawca zastępuje” podmiot trzeci, a nie podmiot trzeci zastępowany jest przez jakiś inny podmiot trzeci. (...) Porównanie obu przepisów prowadzi do wniosku, że dyspozycją przepisu prawa unijnego objęta jest tylko druga z sytuacji unormowanych w przepisie prawa krajowego.

DOŚWIADCZENIA Z ZAGRANICY - - KAZUS DUŃSKI⁵

Zgodnie z decyzją Complaints Board for Public Procurement z dnia 18 stycznia 2019 r., instytucja zamawiająca (DSB) powinna dopuścić zastąpienie podmiotu, na którego zdolności polegał wykonawca, a który to podmiot nie zapewniłby minimalnego wymaganego poziomu zdolności finansowej, na inny podmiot użyczający swój potencjał.

⁵Kazus ma charakter wyłącznie poglądowy i nie jest możliwe jego bezpośrednie przełożenie na polski porządek prawny, w szczególności, że konieczna jest analiza ad casum. Najistotniejsze elementy sprawy (wersja angielska) dostępne na [stronie internetowej](https://naevnenedshus.dk/), portalu Complaints Board for Public Procurement (język duński): <https://naevnenedshus.dk/>, instytucja publikuje roczne raporty, w zakresie rozpatrywanych spraw (w tym w języku angielskim) – ostatni [raport za 2018 r.](#)



Najistotniejsze informacje dotyczące przypadku:

- » postępowanie prowadzone było w trybie negocjacyjnym;
- » w procesie prekwalfikacji wykonawca (Alstom Transport Denmark A/S) dążył do zastąpienia jednego z podmiotów użyczających potencjału finansowy tj. Alstom Transport Holdingd BV („AT Netherlands”), którego użyczenie potencjału skutkowałoby niespełnieniem minimalnych wymogów w zakresie posiadanej zdolności finansowej, innym podmiotem (AT Holdings S.A „AT Holdings”);
- » instytucja zamawiająca nie wyraziła zgody na powyższe działanie wykonawcy;
- » rozstrzygający spór organ (Complaints Board for Public Procurement) stwierdził, że dokonanie zmiany, będącej przedmiotem sporu, jest możliwe i że takie działanie nie powoduje naruszenia zasady równego traktowania wykonawców, przytaczając zarazem argumenty na poparcie tej tezy;
- » Complaints Board for Public Procurement przywołała art. 79 tzw. dyrektywy sektorowej w zakresie zamówień

publicznych, a także odwołała się do art. 63 tzw. dyrektywy klasycznej w zakresie zamówień publicznych oraz art. 144 ust.5 duńskiego prawa zamówień publicznych.

DZIAŁANIA CUPT

W związku z istniejącymi rozbieżnościami w orzecznictwie oraz dotychczasowym stanowiskiem Urzędu Zamówień Publicznych (UZP) („Relacja art. 22a ust. 6 do art. 26 ust. 3 ustawy Prawo zamówień publicznych”) na podstawie art. 154c ustawy Prawo zamówień publicznych, CUPT zwrócił się z prośbą do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych o przedstawienie interpretacji przepisu art. 22a ust. 6 pkt. 1) ustawy Pzp⁶.

Koniecznym było uzyskanie odpowiedzi, czy właściwą jest interpretacja dostępna na stronie UZP („Relacja art. 22a ust. 6 do art. 26 ust. 3 ustawy Prawo zamówień publicznych”), czy jednak opinia wynikająca ze wskazanego powyżej wyroku Krajowej Izby Odwoławczej (sygn. akt: KIO 2083/18, wyrok z dnia 23 października 2018 r.)? Tj. czy art. 22a ust. 6 ustawy Pzp umożliwia wykonawcy na okoliczność uzupełniania dokumentów zmianę zgłoszonego podmiotu trzeciego (czyli podmiotu, który użycza swój potencjał wykonawcy, celem spełnienia warunków udziału w postępowaniu) na inny podmiot trzeci?

W odpowiedzi na zapytanie CUPT o rozwiązanie dylematu, UZP wydał opinię w niniejszej sprawie („Relacja art. 22a ust. 6 do art. 26 ust. 3 ustawy Pzp”)⁷. Fragment uzasadnienia stanowiska Prezesa UZP: „Zastąpienie podmiotu trzeciego innym podmiotem (podmiotami) nie stanowi zmiany sposobu wykonania zamówienia, jeżeli wykonawca już w ofercie deklarował, że będzie polegał na zasobach podmiotu trzeciego.

⁶<http://bit.ly/38WDaRI>

⁷<http://bit.ly/2GQJ2jo>

W takim przypadku dochodzi do zmiany personalnej podmiotu trzeciego, która nie może być traktowana jako istotna i znaczna zmiana pierwotnej oferty, czy też przedstawienie przez wykonawcę nowej oferty. Uwzględniając powyższe, przyjęć należy, iż w świetle art. 63 ust. 1 akapit 2 dyrektywy 2014/24/UE, dopuszczalna jest również zmiana podmiotu trzeciego na inny podmiot (podmioty), o ile na taki sposób wykazywania warunków udziału w postępowaniu wykonawca powoływał się już pierwotnie w ofercie”.

Jak wskazano na przykładzie orzecznictwa krajowego, w zakresie zamówień publicznych, sposób zastępowania podmiotu, który użycza swój potencjał wykonawcy stanowi zagadnienie, które nie jest interpretowane w sposób jednolity. Mając na uwadze zasadę pewności prawa i niejednolite orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej, CUPT wystąpił do Prezesa UZP celem dokonania wykładni przepisu art. 22a ust. 6 pkt. 1) ustawy Prawo zamówień publicznych i jego stanowisko przyjmuje jako obowiązujące.

W związku z powyższym zalecamy, aby Beneficjenci POliŚ w procesie oceny ofert, analizując całość sprawy, w tym potencjalny wpływ na zasadę równego traktowania, zwrócili szczególną uwagę na następujące elementy:

- » dopuszczalna jest zmiana podmiotu użyczającego na inny podmiot, o ile na taki sposób wykazywania warunków udziału w postępowaniu wykonawca powoływał się już pierwotnie w ofercie;
- » zakres użyczanego potencjału przez nowy podmiot nie może wykraczać poza zakres dotychczasowego udostępnienia;
- » zgodnie z wykładnią przyjętą w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 4 maja 2017 r. C-387/14 ws. Esaprojekt Sp. z o.o.⁸, wykonawca który w momencie składania ofert opiera się jedynie na własnych zdolnościach, nie jest uprawniony do powoływania się na zdolności podmiotów trzecich w ramach wyjaśnień i uzupełniania dokumentów potwierdzających spełnienie warunków udziału w postępowaniu.

Autor:

Przemysław Ostrowski, Ekspert,
Departament Kontroli, CUPT

⁸Wyrok Trybunału (piąta izba) z dnia 4 maja 2017 r. Esaprojekt sp. z o.o. przeciwko Województwu Łódzkiemu, C-387/14, ECLI:EU:C:2017:338.

KAMPANIA CUPT

„FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA NOWOCZESNEGO TRANSPORTU”

W październiku zeszłego roku Centrum Unijnych Projektów Transportowych zainauguowało kampanię pn. „Fundusze Europejskie dla nowoczesnego transportu”. Przekaz akcji informacyjnej trafił dotąd do ponad 2,3 mln internautów.

Kampania podsumowuje korzyści płynące z dofinansowania unijnego na rzecz inwestycji transportowych ze szczególnym uwzględnieniem POIiŚ, POPW i Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF).

W ramach kampanii CUPT powstały spoty, które emitowane były w najbardziej popularnych serwisach internetowych m.in. o tematyce podróżniczej, transportowej, motoryzacyjnej, biznesowej, a także finansowej.

Od 2007 r., czyli od początku zeszłej perspektywy finansowej, Polska otrzymała z Unii Europejskiej ponad 190 miliardów złotych na projekty i infrastrukturę, z której wszyscy korzystamy każdego dnia. Nowoczesny transport, który powstaje dzięki unijnemu dofinansowaniu, jest też coraz bardziej dostępny dla osób z ograniczoną mobilnością. Inwestycje wdrażane są też z większą dbałością o kwestie środowiskowe i bezpieczeństwo podróżnych. Pamiętajmy więc, że to także dzięki potężnemu zastrzykowi Funduszy Europejskich (FE) dojeżdżamy do pracy niskoemisyjnymi autobusami czy trolejbusami, a nad morze lub w góry nowoczesną i szybszą koleją.

Jeden z czterech spotów przybliży statystyki dotyczące wydatkowania FE w dziedzinie transportu, z których wynika m.in., że na rozwój infrastruktury wydano już ponad 90% alokowanej



dla Polski kwoty w tej perspektywie finansowej UE. Na przestrzeni ostatnich 12 lat powstało m.in. 222 km nowych dróg i autostrad. Znacząco rozwija się polska kolej i transport lotniczy. Przybywa ekologicznych autobusów, tramwajów i trolejbusów, a w Warszawie rozbudowuje się druga linia metra, z której dziennie korzysta 100 000 osób. Dzięki unijnemu dofinansowaniu zmieniają się polskie miasta i transport publiczny. Każdy z nas na co dzień jako konsument, pasażer czy kierowca odczuwa wymierne korzyści z rozwoju transportu w Polsce. Transport staje się bardziej dostępny dla osób z ograniczoną mobilnością i specjalnymi potrzebami, w tym dla osób starszych lub niepełnosprawnych.

Transport dla wszystkich



O DOSTĘPNOŚCI W CUPT - STANDARD TRANSPORTOWY W PRAKTYCE

Jakie są fakty?

- » Ok. 12% Polek i Polaków to osoby z niepełnosprawnościami (dane Głównego Urzędu Statystycznego);
- » Aktywność społeczna osób z niepełnosprawnościami zależy m.in. od tego, czy mają możliwość samodzielnego przemieszczania się. Bez zapewnienia dostępności nie ma na tę aktywność szans;
- » Do 2050 r. podwoi się liczba osób niesamodzielnymi, a tendencja ta dotknie szczególnie państwa członkowskie Unii Europejskiej z Europy Środkowo-Wschodniej oraz Niemcy i Włochy (dane EUROSTAT).

Patrząc na powyższe fakty zdecydowanie wszystkich nas (nawet, jeśli teraz jesteśmy młodzi i zdrowi) kiedyś dotknie problem braku możliwości swobodnego poruszania się. Dlatego, m.in. z tego powodu warto już dziś zadbać o dostępność transportu dla osób o ograniczonej mobilności. Warto zdać sobie sprawę z tego, że dostępność lub jej brak nie dotyczy jedynie osób z niepełnosprawnością, ale także ludzi podróżujących np. z małym dzieckiem lub dużą walizką. Osoby projektujące i wdrażające projekty

transportowe mają szansę już teraz zadbać o swoje przyszłe podróże.

Możliwości ku temu dają Fundusze Europejskie, dzięki którym usprawniamy, modernizujemy i unowocześniamy transport (zarówno infrastrukturę, jak i tabor). Nie zmarnujmy szansy, jaką mamy właśnie teraz, gdy polski transport przechodzi niespotykaną dotychczas rewolucję, która nieprędko się powtórzy. Zadbajmy więc o dostępność taką, jakiej potrzebuje każdy użytkownik, ponieważ to on jest najważniejszy.

CUPT, oprócz działań statutowych związanych z wdrażaniem programów UE w sektorze transportu, od trzech lat prowadzi także działania mające na celu zwiększenie społecznej świadomości dotyczącej dostępności, zarówno wśród beneficjentów, jak i naszych pracowników.

Jedno z dotychczas przeprowadzonych działań w tym obszarze to analiza wpływu projektów transportowych z POIiŚ 2007-2013 na mobilność osób z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się. Wraz z ekspertami zewnętrznymi przygotowana została broszura pn. „Dostępność jest na plus”. Ponadto, organizowane były liczne warsztaty, m.in. pn. „Jak zapewnić dostępność dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w projektach transportowych POIiŚ?”.

W ramach działającego przy CUPT, [Transportowego Obserwatorium Badawczego \(TOB\)](#) zorganizowane zostało spotkanie eksperckie pn. „Nowoczesna infrastruktura transportowa w służbie dostępności.” W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele administracji państwowej i samorządowej, beneficjentów i środowiska naukowego (eksperti ds. dostępności i projektowania uniwersalnego), organizacji pozarządowych, a także pracownicy CUPT. Spotkanie służyło integracji i wymianie doświadczeń, a także oswajaniu niepełnosprawności. Jego efektem jest publikacja pt. „Nowoczesna infrastruktura w służbie dostępności” stanowiąca podsumowanie i rozwinięcie kwestii omawianych podczas spotkania TOB.

NIE TYLKO BRAILLE - TRENDY ZWIĄZANE Z NAWIGACJĄ DLA NIEWIDOMYCH

CUPT propaguje zasady dostępności w transporcie, ale również chce tworzyć standardy dostępności. Naszym celem jest także integrować środowisko zainteresowanych grup społecznych, pokazywać możliwości i wypracowywać dzięki temu rozwiązania na przyszłość, tzn. w kolejnej perspektywie finansowej. Tym celom służyć ma zainaugurowany 23 stycznia 2020 r. cykl comiesięcznych spotkań pn. „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce” dotyczących kwestii dostępności w transporcie.

Cykl ten ma propagować dostępność, integrować środowisko, tworzyć platformę do wymiany poglądów i doświadczeń oraz zbierać dobre praktyki. Chcemy poznawać i pokazywać metody, które beneficjenci już wdrożyli, jakie technologie są wykorzystywane, czy i jak można skalować różnorodne rozwiązania w obszarze dostępności. Ważnym elementem stanie się też dyskusja o finansach - ile takie rozwiązania kosztują, i jak wdrożyć je możliwie najtańszym kosztem, nie tracąc przy tym jakości? Zastanowimy się też nad ograniczeniami i barierami we wdrażaniu

inicjatyw z zakresu dostępności oraz sposobami na to, jak im przeciwdziałać. Na bieżąco będziemy przygotowywać opracowania stanowiące wyniki spotkań i rekomendacje na przyszłość.

Pierwsze spotkanie pn. „Nie tylko Braille - trendy związane z nawigacją dla niewidomych”, które odbyło się 23 stycznia 2020 r. było poświęcone różnym trendom związanym z nawigacją dla niewidomych i niedowidzących. Służyć miało m.in.:



- » wymianie doświadczeń związanych z przygotowaniem, projektowaniem i zamawianiem płytek TGS1 do ścieżki prowadzącej;
- » pokazaniu jak niewidomy użytkownik się porusza w przestrzeni publicznej, z czego korzysta, co może mu ułatwić nawigację;
- » dyskusji o postępie technicznym i technologicznym w kontekście nawigacji osób niewidomych i niedowidzących;
- » pokazaniu, że w XXI wieku nie trzeba opierać się tylko na dotyku przy projektowaniu nawigacji;
- » konfrontacji potrzeb użytkowników z możliwościami wdrażających rozwiązania (beneficjenci);
- » poznaniu opinii środowiska naukowego.

Powszechnie uznaje się, że osoby niewidome nawigują przy pomocy dotyku i dobrej pamięci. Czasem w toku myślenia o sposobach poruszania się pojawia się też pies przewodnik. Pismo Braille'a powstało w czasach, gdy ludzkość nawet nie myślała o dostępności cyfrowej. Podobnie z innymi systemami opartymi na dotyku. Na spotkaniu rozmawialiśmy o tym, co zmieniło się na początku drugiej dekady XXI wieku w kwestii nawigacji oraz jakie metody nawigacji, dostarczania informacji o przestrzeni i niebezpieczeństwach powinny być stosowane w przestrzeni publicznej dzisiaj, w szczególności w przestrzeni związanej z transportem. W gronie ekspertów (przedstawiciele beneficjentów, środowiska naukowego, osób z niepełnosprawnościami oraz producentów) zastanawiano się jak wykorzystywać dobre i sprawdzone metody oraz czy da się połączyć nawigację opartą na dotyku ze stosowaniem aplikacji.



Na kolejnych spotkaniach odniesiemy się do poszczególnych elementów kształtujących przestrzeń transportową takich jak rampy, urządzenia do pokonywania różnicy poziomów, informacja pasażerska etc. Drugie spotkanie z cyklu odbędzie się 27 lutego 2020 r. pod hasłem „Wsiąść do pociągu byle jakiego, nie dbać o to... czy jesteś na wózku lub z wózkiem”. Na spotkaniu rozmawiać będziemy o plusach i minusach rozwiązań mechanicznych uruchamianych ręcznie lub maszynowo, a także wymienimy doświadczenia związane z eksploatacją i szkoleniem personelu.

DOSTĘPNOŚĆ SKŁADA SIĘ Z DROBIAZGÓW I WYMAGA WDROŻENIA ROZWIĄZAŃ, KTÓRE ZAPEWNIĄ DOSTARCZENIE USŁUG PUBLICZNYCH, W TYM TRANSPORTOWYCH DLA NAS WSZYSTKICH. TO TAKŻE PROCES NIEUSTANNEGO UŚWIADAMIANIA WSZYSTKIM JEGO UCZESTNIKOM, W JAKI SPOSÓB TE USŁUGI ZAGWARANTOWAĆ. NA NIC NAJLEPSZA INFRASTRUKTURA, DOSTĘPNY TABOR I INFORMACJA PASAŻERSKA, JEŚLI KIEROWCA AUTOBUSU NIE ZATRZYMA SIĘ NA PRZYSTANKU, NA KTÓRYM CZEKA OSOBA NIEWIDOMA, CZY TEŻ PORUSZAJĄCA SIĘ NA WÓZKU.

Zachęcamy do współpracy i aktywnego włączenia się w działania na rzecz propagowania i rozwijania dostępności dla osób z niepełnosprawnością i ograniczoną mobilnością. Szczegóły dotyczące spotkań, które się odbyły a także planowanych dostępne są na stronie www.cupt.gov.pl.

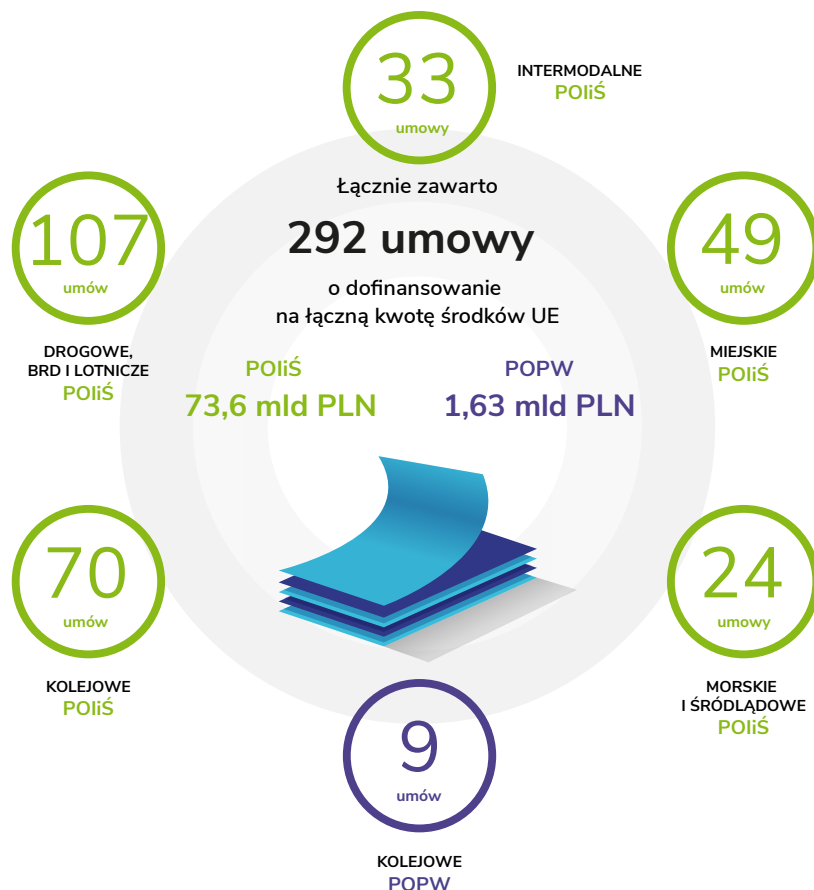
Autor:

Edyta Boratyńska-Karpiej, Ekspert,
Departament Analiz Transportowych, CUPT

FAKTY CUPT

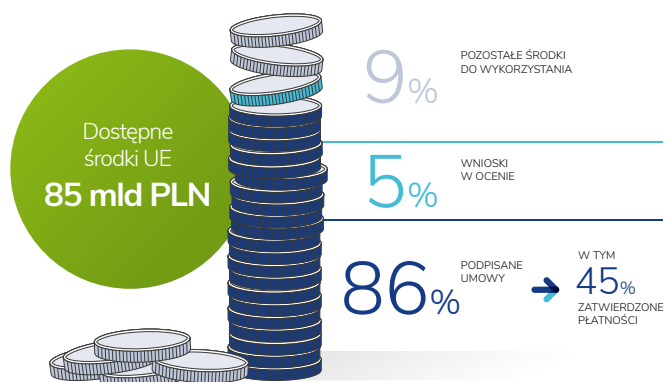
Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT
(stan na dzień 31.12.2019 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

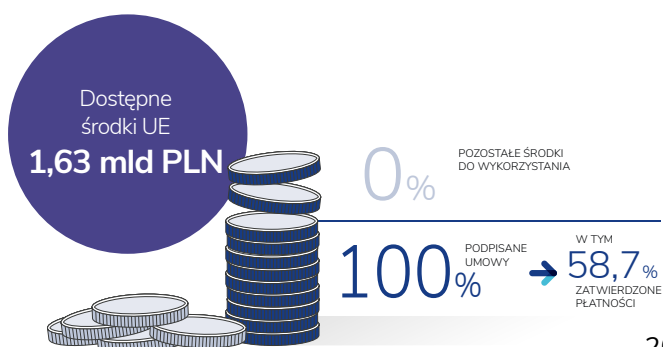


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIŚ



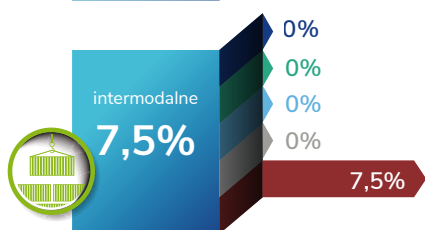
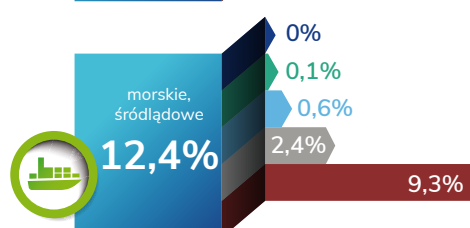
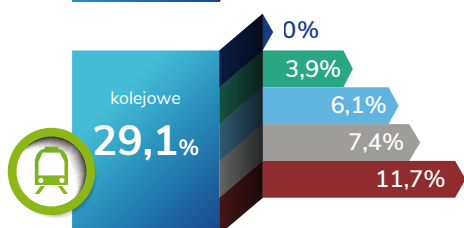
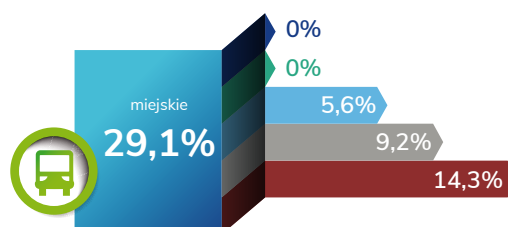
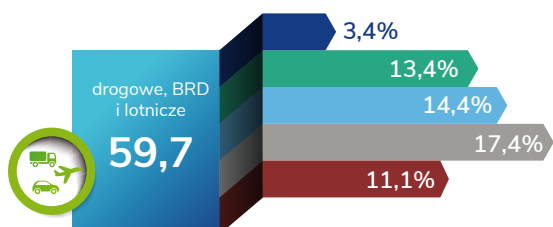
POPW



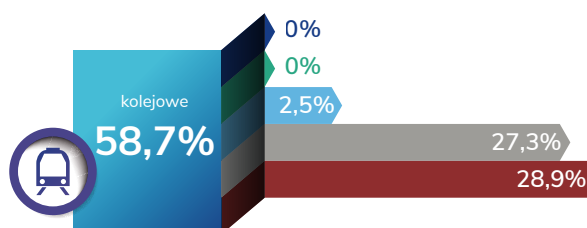
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019

POIiŚ

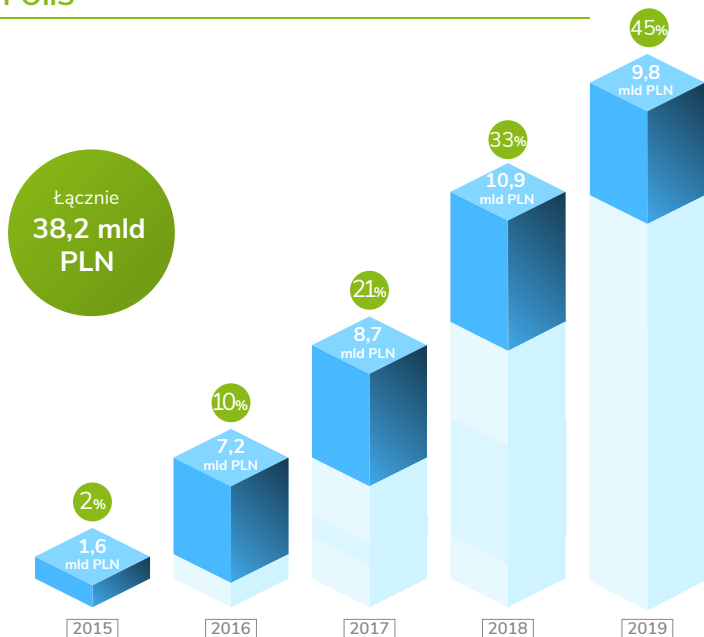


POPW

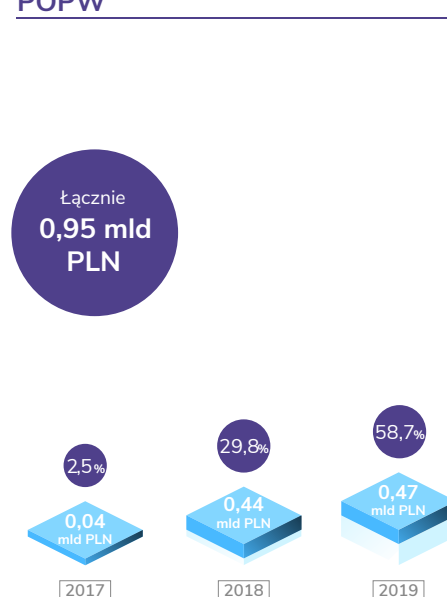


Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POIiŚ



POPW



Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)



Podpisane Umowy



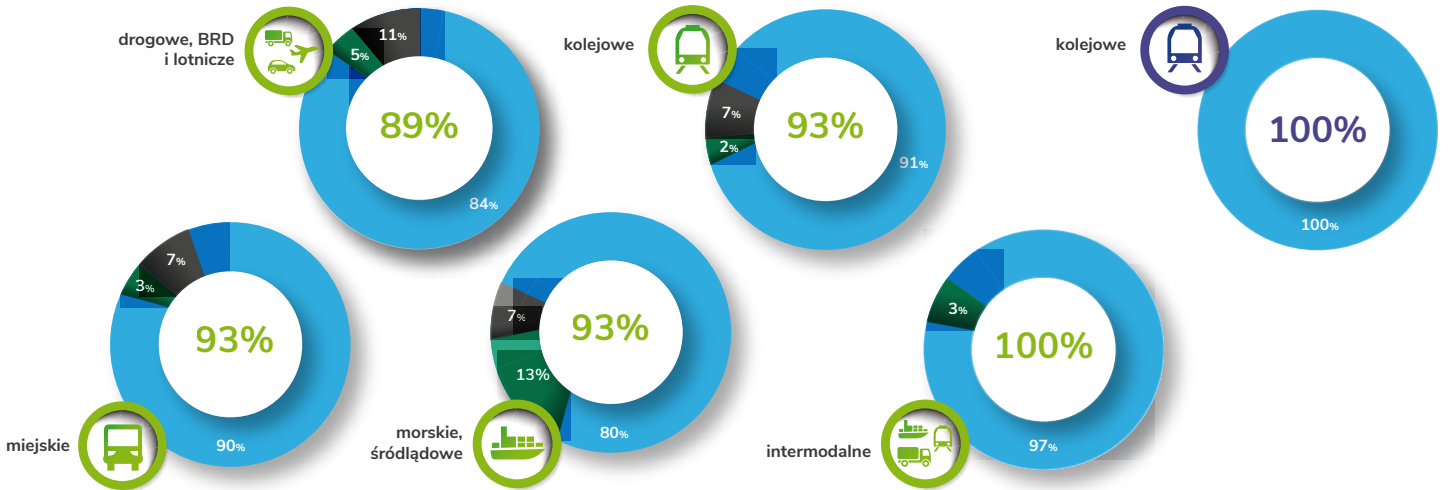
Wnioski w ocenie



Pozostało do wykorzystania

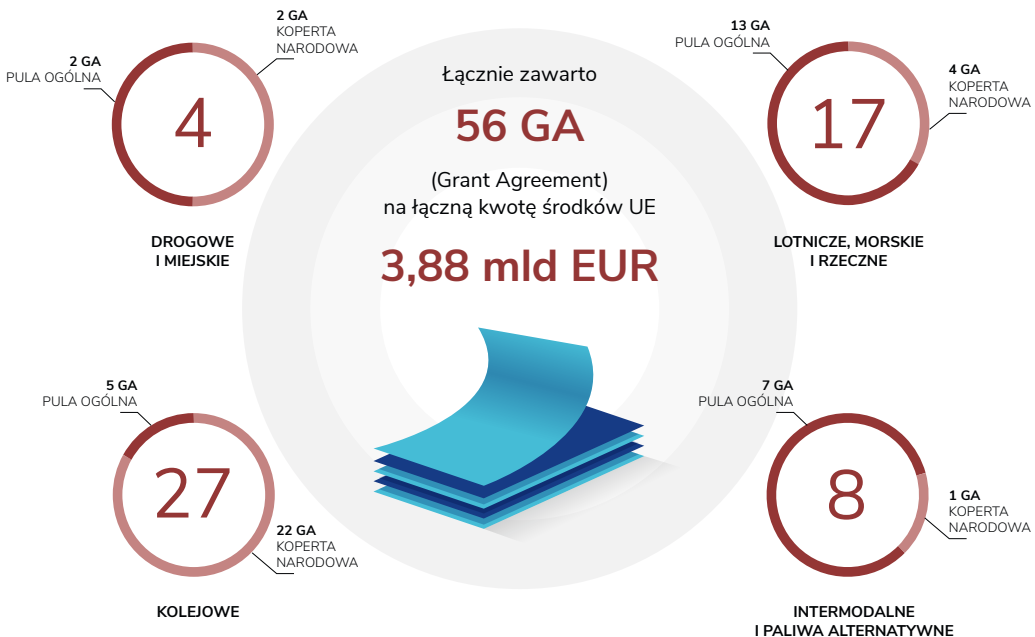
POIiŚ

POPW

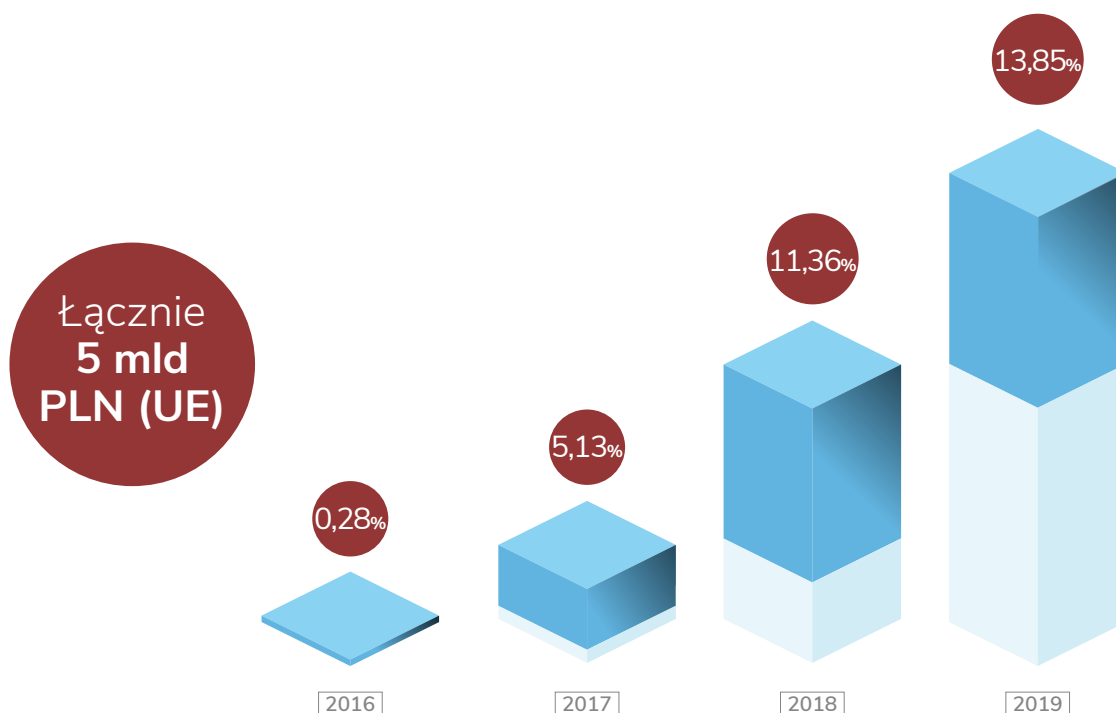


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 31.12.2019 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)

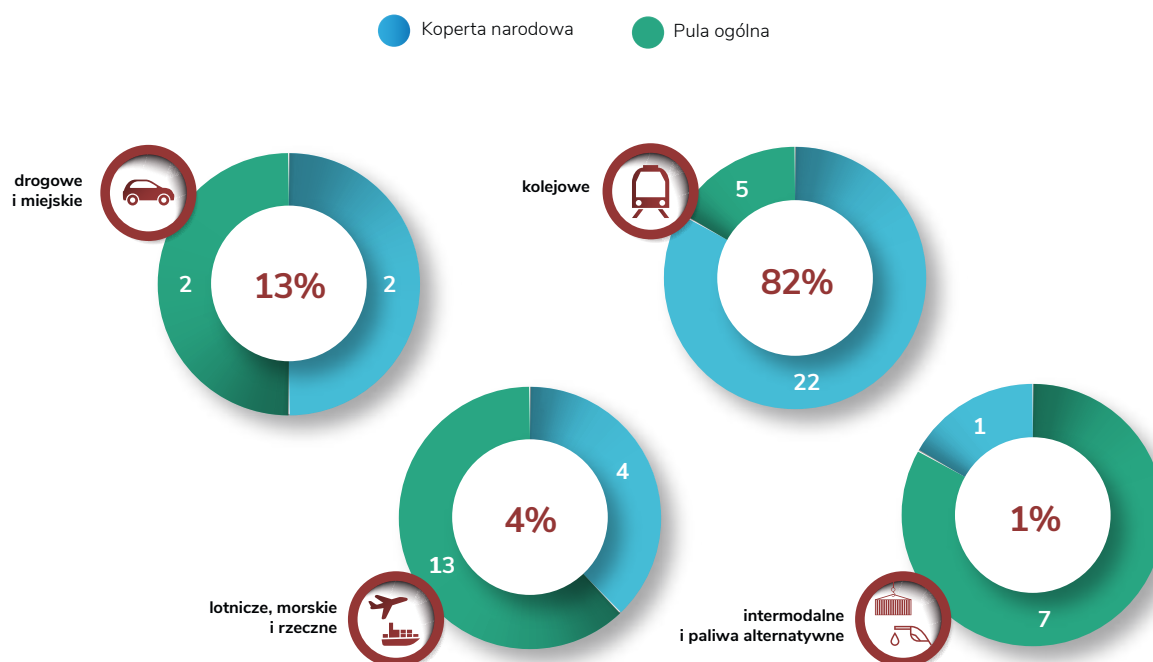


Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)*



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

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



ZAPOWIEDŹ WYDARZEŃ



Cykl spotkań: "O dostępności w CUPT - standard transportowy w praktyce":

27 lutego - Wsiąść do pociągu byle jakiego, nie dbać o to... czy jesteś na wózku lub z wózkiem"

26 marca - „Transport dostępny cyfrowo”



www.cupt.gov.pl

Szanowni Państwo,

chcielibyśmy poznać Państwa opinie dotyczące funkcjonalności przekazywanych informacji. Prosimy o zgłaszanie sugestii, propozycji tematów, które – Państwa zdaniem – warto poruszyć na łamach biuletynu.

Zachęcamy do kontaktu z nami: biuletyn@cup.gov.pl



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



wiepodlega

POLSKA
STULECIE ODRODZENIA
NIEPODLEGŁOŚCI

redakcja biuletynu: Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

www.cupt.gov.pl