



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 03/2020

MARZEC 2020 R.

TEMATY MIESIĄCA:

Sztuczna inteligencja w transporcie – przyszłość bardziej świetlana?

CUPT wspiera miasta w procesie przygotowania i wdrażania SUMP

Warunki udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia dla wykonawców występujących wspólnie

AKTUALNOŚCI



SAVE THE DATE! - EU FOR SMART MOBILITY 22-23.10.2020 r.

CUPT zaprasza na dwudniową konferencję EU for smart mobility, która odbędzie się w Warszawie pod koniec października 2020 r. Ostatni rok perspektywy unijnej 2014-2020 to doskonały moment na podsumowanie rezultatów wdrażania środków unijnych w polskim sektorze transportu.

[Czytaj więcej...](#)



Dni Otwarte Funduszy Europejskich odwołane

Przez wzgląd na bezpieczeństwo uczestników i organizatorów, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej zdecydowało się na przełożenie planowanych w terminie 5-7 czerwca br. Dni Otwartych Funduszy Europejskich (DOFE) na czas bliżej nieokreślony. Co dalej z DOFE?

[Czytaj więcej...](#)



Badanie rynku intermodalnego

Szanowni Państwo zapraszamy do udziału w ankiecie opracowanej przez CUPT na potrzeby przygotowania nowej perspektywy finansowej m.in. w zakresie transportu intermodalnego.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Zawieszenie międzynarodowych połączeń lotniczych i kolejowych

Od niedzieli 15 marca br. zawieszono zostały międzynarodowe pasażerskie połączenia lotnicze i kolejowe. Transport towarowy będzie funkcjonował. Działać będą też krajowe połączenia lotnicze i kolejowe.

[Czytaj więcej...](#)



TOB - koszty i korzyści stosowania AI w transporcie

W spotkaniu zorganizowanym 5 marca br. wzięli udział teoretycy i praktycy działający w obszarze artificial intelligence (AI) w sektorze transportu w Polsce – beneficjenci POLiŚ, przedstawiciele administracji publicznej, środowiska naukowego oraz biznesu.

[Czytaj więcej...](#)



Konkurs REGIOSTARS Awards 2020

CUPT zaprasza do udziału w kolejnej edycji konkursu REGIOSTARS Awards 2020. Jeśli realizujesz lub zrealizowałeś innowacyjny projekt współfinansowany z Funduszy Europejskich wyślij swoją aplikację do 9 maja 2020 r. poprzez stronę internetową: <https://www.regiostarsawards.eu>.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



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

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

[Czytaj więcej...](#)

Transport dla wszystkich



Cykl „O dostępności w CUPT” – relacja z kolejnego spotkania

27 lutego 2020 r. odbyło się kolejne spotkanie z cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce” pn. „Wsiąść do pociągu byle jakiego, nie dbać o to... czy jesteś na wózku lub z wózkiem”.

[Czytaj więcej...](#)

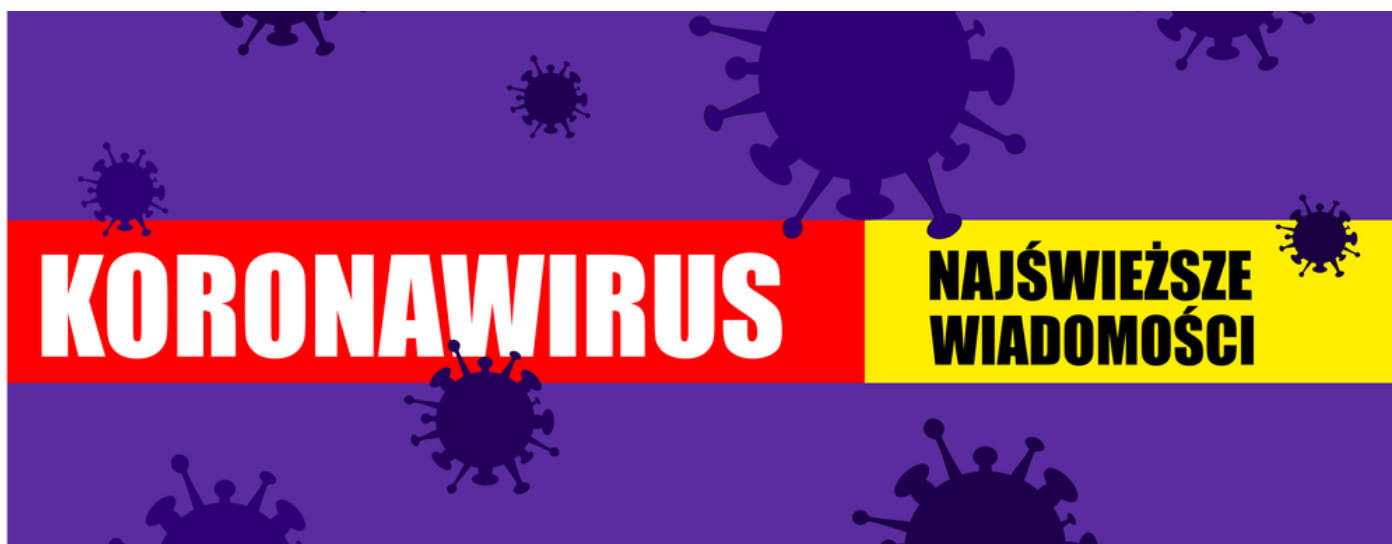


CUPT wesprze polskie miasta w obszarze SUMP

W dniu 24 lutego 2020 r. CUPT podpisał z konsorcjum firm International Management Services Sp. z o.o. oraz Wolański Sp. z o.o. umowę na realizację wsparcia doradczego w zakresie przygotowania (aktualizacji) i wdrażania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan).

[Czytaj więcej...](#)

PAKIET ANTYKRYZYSOWY DLA KORZYSTAJĄCYCH Z FUNDUSZY



„Koronawirus wpływa nie tylko na nasze zdrowie. Zdajemy sobie sprawę, że może też wpływać na inwestycje unijne. W tej chwili ponad 23 tysiące obywateli, firm i instytucji prowadzi 60 tysięcy takich inwestycji. Mamy 161 trwających naborów wniosków, których efektem będą kolejne setki projektów. Nasz pakiet rekomendacji to taka tarcza antykoronawirusowa dla beneficjentów i odpowiedź na postulaty środowisk przedsiębiorców” – poinformowała minister Jarosińska-Jedynak.

Rekomendacje zostały skierowane do instytucji państwowych odpowiedzialnych za inwestowanie funduszy unijnych. To na przykład urzędy marszałkowskie, Wojewódzkie Urzędy Pracy czy Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości. Traktując każdy przypadek indywidualnie, będą one mogły w uzasadnionych przypadkach:

» wydłużyć terminy zakończenia naborów wniosków, które właśnie trwają,

- » wydłużyć terminy rozliczania i zamykania inwestycji unijnych,
- » rozliczać, na przykład przedsiębiorcom, wydatki między innymi na spotkania, szkolenia czy wyjazdy, które się nie odbyły z powodu koronawirusa,
- » zmienić plan kontroli wydatków z funduszy unijnych i część z nich przesunąć na później, tak żeby uwzględnić trudniejszą sytuację w firmach i u siebie (np. dużą liczbę pracowników na pracy zdalnej),
- » pozwolić ekspertom oceniającym wnioski pracować zdalnie.

„Pracujemy też z Komisją Europejską nad rozwiązaniami, które w obecnej sytuacji pozwolą na bardziej elastyczne podejście do projektów realizowanych z dofinansowaniem UE” – poinformowała Minister Funduszy i Polityki Regionalnej.

Źródło: Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

TEMAT MIESIĄCA:

**SZTUCZNA INTELIGENCJA W TRANSPORCIE
– PRZYSZŁOŚĆ BARDZIEJ ŚWIETLANA?**

Zmiany technologiczne niewyobrażalne jeszcze 20 czy 30 lat temu dziś stają się faktem. Rozwiązania, które pokolenie dzisiejszych czterdziestolatków oglądało w komiksach i filmach since fiction, jak np. prowadzenie rozmów z drugą osobą za pośrednictwem zegarka, dziś nie dziwią już niemal nikogo. Czy sztuczna inteligencja oznacza również nadchodzącą rewolucję w transporcie?



„Czy ten przełom w dziedzinie sztucznej inteligencji jest blisko? To już się dzieje. Co więcej, postęp przyspiesza wykładniczo. Gatunek szympansa zmienił się w niewielkim stopniu, a od kiedy my się z nim rozdzieliliśmy na drzewie ewolucji, a gatunek ludzki od tego czasu zmienił się radykalnie. Kultura, nauka i cywilizacja pierwszego tysiąclecia naszej ery ewoluowały bardzo powoli, natomiast w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat - radykalnie.(...)”¹. Transport w gospodarce nie istnieje sam dla siebie, pełni w dużej mierze funkcje usługowe. Nieuchronnie

zmiany technologiczne wpływają też na sektor transportowy i to w wielu wymiarach. Z jednej strony zmienia się zapotrzebowanie na transport i zachowania komunikacyjne użytkowników – upowszechnienie zakupów internetowych, mobilność współdzielona oraz coraz bardziej powszechna praca zdalna powodują, że inaczej wygląda zapotrzebowanie na transport. Z drugiej strony pojawiają się rozwiązania związane z zarządzaniem ruchem i mobilnością, usprawnienia w przekazywaniu informacji o rozkładach jazdy, utrudnieniach

¹<http://bit.ly/2U2O1Ug>, dostęp 12.03.2020 r.

w ruchu, czy też wszelkie cyfrowe udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami. Rewolucja dzieje się na naszych oczach i nie sposób zaprzeczyć, że cyfrowa rzeczywistość ma coraz większy wpływ na nasze funkcjonowanie w transporcie.

Stopniowe autonomizowanie pojazdów może przynieść znaczące ograniczenie liczby ofiar wypadków komunikacyjnych. Jedną z najbardziej istotnych przyczyn takich zdarzeń jest bowiem czynnik ludzki. Już dziś funkcjonuje transport szynowy bez maszynisty – nawet warszawskie metro na co dzień jeździ w dużej mierze autonomicznie.

Zautonomizowany transport to nie tylko szansa na rozwiązanie codziennych problemów związanych z mobilnością. Daje on również możliwość efektywnego rozstrzygnięcia trudności wynikających ze zdarzeń nadzwyczajnych. W sytuacjach takich jak np. pandemia spowodowana przez koronawirusa niejednokrotnie wymuszająca wprowadzanie ograniczeń w poruszaniu się, zautonomizowany transport, przy pomocy którego np. byłyby dostarczane artykuły pierwszej potrzeby do osób objętych kwarantanną, mógłby stanowić duże ułatwienie zarówno dla osób objętych zakazem opuszczania miejsca zamieszkania, jak i dla służb sanitarnych.

Sztuczna inteligencja i cyfrowy transport to nie tylko ułatwienia, to również szereg wyzwań i znaków zapytania. Korzystanie z rozwiązań autonomicznego transportu wymaga zmiany mentalnej wśród jego użytkowników. Przykładowo, badania wśród amerykańskich pasażerów wskazują, że są oni gotowi zaakceptować wyższą cenę za przelot przy założeniu, że samolot jest pilotowany przez człowieka.

Wyzwania związane z poziomem akceptacji rozwiązań sztucznej inteligencji w transporcie

nie są jedynymi. Drugą istotną grupą wątpliwości i pytań są kwestie prawne, związane choćby z odpowiedzialnością za szkody spowodowane przez pojazdy autonomiczne. Kto ponosić będzie odpowiedzialność za działania autonomicznego pojazdu, choćby w razie wypadku z jego udziałem? Jak konstruować algorytmy sterujące, aby były one w stanie poprawnie zareagować w przypadku konieczności podjęcia działań zmierzających do uniknięcia wypadku, w wyniku których najprawdopodobniej ucierpi użytkownik pojazdu autonomicznego lub pieszy znajdujący się w strefie jego ruchu? Na te pytania nie ma łatwych odpowiedzi, a ich liczba będzie rosła wraz z rozwojem technologicznym.

Sztuczna inteligencja, pojazdy autonomiczne, zaawansowane systemy zarządzania mobilnością to niewątpliwie przyszłość transportu. Przed nami wiele wyzwań, szans i zagrożeń, które wynikają z rozwoju technologii. Nie ma jednej łatwej odpowiedzi na wszystkie pytania, które wynikają z postępu technologicznego, ani uniwersalnej recepty, która będzie remedium na wszystkie wyzwania. Jedno nie ulega wątpliwości – przyszłość transportu jest cyfrowa.

5 marca 2020 r. o sztucznej inteligencji w transporcie rozmawiali w siedzibie CUPT przedstawiciele administracji publicznej, świata nauki i biznesu. Spotkanie było kolejnym wydarzeniem organizowanym w ramach Transportowego Obserwatorium Badawczego.

Autor:

Paweł Engel
Dyrektor, Departament Analiz
Transportowych, CUPT

TEMAT MIESIĄCA:

**CUPT WSPIERA MIASTA W PROCESIE PRZYGOTOWANIA
I WDRAŻANIA SUMP**

W ramach trwającego programu pilotażowego w lutym 2020 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych zawarło umowę na świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów w zakresie działań związanych z przygotowaniem i wdrożeniem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP¹). Jakie są cele i zakres pilotażu prowadzonego przez CUPT? Na to i wiele innych pytań odpowiadają nasi eksperci.

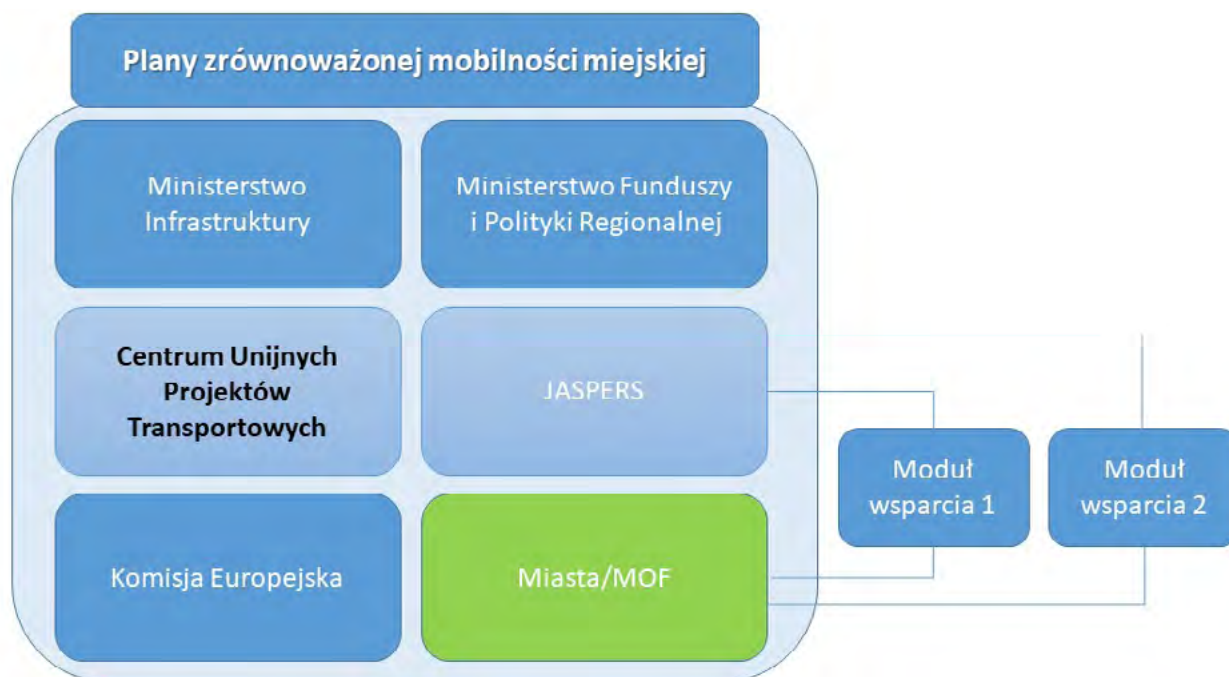
**PILOTAŻOWE WSPARCIE OŚRODKÓW
MIEJSKICH W POLSCE**

W październikowym wydaniu [biuletynu CUPT](#), przedstawiliśmy informacje o tym, czym jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, i jaką rolę odgrywa w planowaniu mobilności w miastach. Dla przypomnienia, a także dla tych, którzy nie mieli okazji zapoznać się z naszym artykułem, oprócz

najnowszych wydarzeń, prezentujemy także krótkie podsumowanie najważniejszych informacji i dotychczas podjętych działań.

SUMP to narzędzie do inteligentnego planowania miejskiego w obszarze mobilności, które w odróżnieniu od tradycyjnych metod, kładzie większy nacisk na zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron w proces opracowywania planów i wyboru projektów do realizacji.

¹SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan



Źródło: Opracowanie własne

SUMP stanowi nową koncepcję planowania przestrzeni miejskiej, w której jednym, ale nie jedynym elementem jest transport publiczny. W połączeniu z szerokim spektrum zagadnień, takich jak ograniczanie emisji, ochrona środowiska oraz planowanie przestrzeni ma sprawić aby w miastach żyło się lepiej. Opracowanie planu spełniającego wymogi Komisji Europejskiej (KE) wymaga wsparcia samorządów miejskich. Dlatego też, zostały stworzone przewodniki, narzędzia wspierające proces tworzenia i oceny dotychczas wykonanych prac. Udostępniono także [Europejską Platformę ELTIS](#) (European Local Transport Information Service) wspierającą podmioty zainteresowane ideą SUMP. Platforma internetowa ELTIS umożliwia wymianę wiedzy, informacji i dobrych praktyk w zakresie zrównoważonej mobilności.

Także w Polsce z inicjatywy Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej (MFiPR), wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury (MI), Komisją

Europejską, CUPT oraz Inicjatywą Jaspers przygotowano program pilotażowy (dalej „Pilotaż”), który ma na celu zachęcenie miast do opracowania SUMP. W ramach Pilotażu wsparciem objęto 5 ośrodków miejskich, dla których dedykowano zasoby Inicjatywy Jaspers oraz ponad 30 ośrodków miejskich (miast, gmin, miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF)), które objęte zostaną wsparciem CUPT w ramach zawartej umowy doradztwa. Przypomnijmy, że ośrodki biorące udział w Pilotażu zadeklarowały swoją gotowość do podjęcia prac związanych z przygotowaniem i realizacją SUMP zarówno pod względem merytorycznym, jak i finansowym przy wsparciu władz samorządowych.

Pilotaż został oficjalnie zainaugurowany 15 kwietnia 2019 r. na konferencji w Warszawie, podczas której uczestnicy mogli zapoznać się z podjętymi do tej pory działaniami, jak również celami i zakresem Pilotażu. Uczestnicy konferencji mogli między innymi zaznajomić się

² <https://bit.ly/3dmHv3A>



z Podręcznikiem Civitas Prosperity², którego opracowanie i publikację zleciło MI w celu propagowania idei zrównoważonej mobilności i praktycznego wsparcia samorządów miejskich.

Od tego momentu do chwili obecnej w ramach Pilotażu, MFiPR przy wsparciu ekspertów Inicjatywy Jaspers zorganizowało i przeprowadziło trzy spotkania warsztatowe. Pierwsze z nich poświęcone było wprowadzeniu do Pilotażu, przedstawieniu kryteriów doboru miast oraz zaprezentowaniu tych ośrodków, dla których dedykowano wsparcie Inicjatywy Jaspers. Drugie spotkanie dotyczyło omówienia zagadnień związanych z wyznaczeniem obszaru funkcjonalnego, współpracą w jego ramach, jak również struktury organizacyjnej jednostki odpowiedzialnej za SUMP. Trzecie warsztaty, które miały miejsce pod koniec zeszłego roku, dotyczyły modelowania ruchu i zbierania danych wejściowych do dalszych analiz na potrzeby

przygotowania dokumentów planistycznych³. Wszystkie spotkania cieszyły się dużym zainteresowaniem ze strony przedstawicieli ośrodków miejskich. Kolejne, poświęcone tematowi partycypacji społecznej odbędzie się już wkrótce.

WSPARCIE OŚRODKÓW MIEJSKICH PRZEZ CUPT W RAMACH UMOWY NA DORADZTWO

Działania podejmowane w ramach Pilotażu, w tym bezpośrednie wsparcie merytoryczne wyspecjalizowanego doradcy, będzie kontynuowane w ramach podpisanej 24 lutego 2020 r. przez CUPT umowy z konsorcjum firm International Management Services Sp. z o.o. oraz Wolański Sp. z o.o.

Wsparciem doradcy CUPT objęte zostały 33 ośrodki miejskie, które zadeklarowały swój

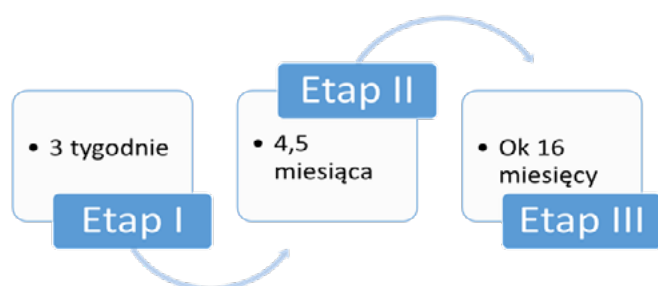
³ Materiały z przeprowadzonych warsztatów są dostępne na stronie internetowej: <https://bit.ly/2UdymCQ>

udział w Pilotażu i będą aktywnie współpracowały zarówno z CUPT, doradcą, a także w ramach warsztatów, z pozostałymi miastami.

Umowa została podpisana w dniu 24 lutego 2020 r., a przewidywany okres realizacji wsparcia doradczego wynosi 24 miesiące.

Ośrodki miejskie objęte wsparciem są reprezentatywne dla małych, średnich i dużych miast, metropolii i obszarów funkcjonalnych. Dzięki temu, zdobyta wiedza i doświadczenie będą mogły być w łatwy sposób multiplikowane przez inne miasta. **Pozwoli to na promowanie idei SUMP w całym kraju i właściwe przygotowanie beneficjentów do perspektywy finansowej 2021-2027.**

Realizacja umowy przebiegać będzie w trzech etapach. W zależności od danego etapu, poziom zaangażowania ośrodków miejskich będzie zróżnicowany. W pierwszym etapie, doradca skontaktuje się z wybranymi ośrodkami miejskimi w celu przeprowadzenia wstępnych



rozmów (wywiadów) służących lepszemu przygotowaniu Metodyki prac planowanych do wykonania. Kolejnym krokiem będzie wspólna praca z ośrodkami nad inwentaryzacją - m.in. ocena struktury, potencjału administracyjnego i eksperckiego, weryfikacja posiadanych SUMP (w przypadku tych, którzy opracowali taki dokument), czy też identyfikacja interesariuszy wewnątrz struktur organów administracyjnych. Etap ten będzie obejmował także przygotowanie

wniosków i rekomendacji. Na podstawie inwentaryzacji zostaną określone dedykowane pakiety wsparcia, dla poszczególnych ośrodków miejskich oraz harmonogram ich wdrażania.

W ramach określonych pakietów będzie możliwe uzyskanie wsparcia w zidentyfikowanych obszarach, na przykład:

- weryfikacja posiadanego SUMP;
- weryfikacja prowadzonych polityk wypełniających ideę SUMP;
- pomoc przy opracowaniu zamówienia na opracowanie SUMP: w tym pomoc w sformułowaniu wymagań i opisu przedmiotu zamówienia, ocenie jakości dokumentacji oraz pomoc w jej odbiorze;
- doradztwo przy organizacji procesu konsultacji społecznych, aktywizacji interesariuszy;
- pomoc (weryfikacja, ocena i formułowanie rekomendacji) podczas przygotowania lub aktualizacji SUMP siłami własnymi miasta.

Jak już wcześniej zostało podkreślone, wybrany doradca, oprócz bezpośredniego wsparcia doradczego na rzecz poszczególnych ośrodków miejskich, jest również zobligowany do zorganizowania i przeprowadzenia kolejnych spotkań warsztatowych w ramach Pilotażu, które służyć będą wymianie wiedzy i doświadczeń pomiędzy uczestnikami. Założeniem warsztatów jest czynny udział przedstawicieli ośrodków miejskich, którzy będą także prezentować wyniki dotychczasowych prac związanych z przygotowaniem i realizacją idei SUMP. Realizacja umowy przyczyni się do standaryzacji sporządzanych dokumentów planistycznych według najnowszej metodyki Komisji Europejskiej oraz do popularyzacji narzędzia jakim jest SUMP w planowaniu przestrzeni i mobilności miejskiej.



Świadczone wsparcie doradcze ma również na celu podniesienie kompetencji kadry ośrodków miejskich w zakresie planowania i realizacji projektów inwestycyjnych w obszarze transportu, w tym także z wykorzystaniem środków europejskich.

Mamy nadzieję, że wsparcie doradcze zapewnione przez CUPT zostanie pozytywnie odebrane przez ośrodki miejskie i dzięki wspólnym wysiłkom zostaną opracowane dokumenty planistyczne najwyższej jakości.

Należy przy tym nadmienić, że zawarta umowa jest jedną z największych kontraktów finansowanych ze środków europejskich, jaki CUPT zawarł na wsparcie beneficjentów w przygotowaniu do kolejnej perspektywy finansowej 2021-2027.

O kolejnych krokach, produktach i efektach wspólnych wysiłków w ramach Pilotażu będziemy Państwa informowali na łamach Biuletynu, strony internetowej CUPT oraz podczas konferencji [„EU FOR SMART MOBILITY”](#), która odbędzie się w dn. 22-23 października 2020 r.

Autorzy:

Edyta Jaszczuk
Ekspert, Departament Przygotowania
Projektów i Wdrażania, CUPT

Tomasz Wydra
Naczelnik, Departament Przygotowania
Projektów i Wdrażania, CUPT

TEMAT MIESIĄCA:

**WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU O UDZIELENIE
ZAMÓWIENIA DLA WYKONAWCÓW WYSTĘPUJĄCYCH WSPÓLNIE**

CUPT nie tylko kontroluje ex-post postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w tym dokonując czynności nakładania korekt finansowych, ale także na etapie ex-ante doradza, jak tych korekt uniknąć i na co warto zwrócić uwagę konstruując warunki udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Na łamach niniejszego artykułu przyjrzymy się dostępnemu orzecznictwu i rozjaśnimy wątpliwości dotyczące formułowania warunków udziału w postępowaniu dla wykonawców występujących wspólnie. Czy warunki dotyczące konsorcjum mogą zostać skonstruowane w odmienny sposób niż dla samodzielnych wykonawców? Czy wykonawca może powoływać się na doświadczenie uzyskane uprzednio przez całe konsorcjum, a jeśli tak to w jakich sytuacjach?

A jak widzą wykonawców występujących wspólnie w innych państwach członkowskich UE i gdzie szukać opinii i orzecznictwa w tym temacie?

Zapoznanie się z najistotniejszym orzecznictwem zarówno na poziomie krajowym, unijnym, jak i innych państw członkowskich, będzie stanowiło dla Beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko niewątpliwą pomoc przy kształtowaniu postanowień specyfikacji istotnych warunków zamówienia, jak i następnie oceny wniosków albo ofert w postępowaniu. Może także stanowić doskonały materiał wyjściowy do opracowania zastrzeżeń i obrony swojego stanowiska, w przypadku zastrzeżeń zgłoszonych przez kontrolujących, stwierdzających konieczność nałożenia korekty finansowej.

ORZECZNICTWO TRYBUNAŁU SPRAWIEDLIWOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ

Wyrok z dnia 4 maja 2017 r. w sprawie C387/14 Esaprojekt sp. z o. o. przeciwko Województwu Łódzkiemu³

Celem ustanowienia warunków udziału w postępowaniu jest przede wszystkim weryfikacja, którzy wykonawcy są zdolni do wykonania zamówienia. Z jednej strony warunki udziału w postępowaniu nie powinny ograniczać dostępu do zamówienia wykonawcom zdolnym do jego realizacji, z drugiej należy pamiętać, że warunki postawione nadto liberalnie mogą skutkować wyborem wykonawcy, który nie gwarantuje należytego wykonania umowy.

Szczególną trudnością okazuje się ustanowienie warunków udziału w postępowaniu dla wykonawców występujących wspólnie, gdyż najczęściej proste sumowanie zdolności członków konsorcjum nie oznacza, że taki wykonawca będzie zdolny do należytego wykonania zamówienia (pomimo że w orzecznictwie krajowym przez wiele lat dominował taki sposób myślenia¹).

Znaczącą rewolucję w sposobie rozumienia doświadczenia wykonawców występujących wspólnie niewątpliwie stanowił wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-387/14 Esaprojekt², jednakże już wcześniej Trybunał w swoich orzeczeniach wskazywał, jak należy rozumieć i kształtować kryteria kwalifikacji wobec podmiotów zbiorowych, które biorą udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Czy art. 44 [dyrektywy 2004/18] w związku z art. 48 ust. 2 lit. a) [tej dyrektywy] oraz z deklarowaną w art. 2 [tej dyrektywy] zasadą równego traktowania wykonawców zezwala na takie powoływanie się na doświadczenie grupy wykonawców, że **wykonawca, który realizował zamówienie jako jeden z grupy wykonawców, może się powoływać na realizację wykonaną przez tę grupę niezależnie od tego, jaki był jego udział w realizacji tego zamówienia, czy też może powoływać się jedynie na swoje własne, realnie uzyskane doświadczenie, które zdobył, realizując daną część zamówienia, która została mu przypisana w ramach grupy?**

Pkt. 62-65 Wyroku:

(..) gdy wykonawca polega na doświadczeniu grupy wykonawców, której był członkiem, doświadczenie to należy oceniać w zależności od konkretnego zakresu udziału tego wykonawcy, a więc jego faktycznego wkładu w prowadzenie działań, które były wymagane od tej grupy w ramach danego zamówienia publicznego.

¹ Przykładowo: Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 30.07.2010 r., sygn. akt.: KIO/UZP 1526/10: „Uczestnik konsorcjum jest uprawniony do powoływania się na doświadczenie zdobyte podczas realizacji zamówienia, a doświadczenia tego nie można ograniczać jedynie do czynności faktycznie wykonywanych w ramach inwestycji”, wyrok dostępny na: ftp://ftp.uzp.gov.pl/KIO/Wyroki/2010_1526.pdf

² Wyrok 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.

³ Ibidem.

Jak bowiem słusznie podniósł rząd polski w uwagach na piśmie, wykonawca nabywa realne doświadczenie nie przez sam fakt bycia członkiem grupy wykonawców i bez względu na to, jaki miał w tę grupę wkład, lecz wyłącznie poprzez bezpośredni udział w realizacji przynajmniej jednej z części zamówienia, do którego całościowego wykonania zobowiązana jest ta grupa wykonawców.



Wynika z tego, że wykonawca nie może polegać, do celów wymaganego przez instytucję zamawiającą doświadczenia, na realizacji świadczeń przez innych członków grupy wykonawców, w których realizacji faktycznie i konkretnie nie brał udziału.

W świetle powyższego, art. 44 dyrektywy 2004/18 w związku z art. 48 ust. 2 lit. a) tej dyrektywy oraz zasadą równego traktowania wykonawców, zapisaną w art. 2 tej dyrektywy, należy interpretować w ten sposób, że **nie dopuszcza on, by wykonawca biorący indywidualnie udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego polegał na doświadczeniu grupy wykonawców, której był członkiem przy innym zamówieniu publicznym, jeżeli faktycznie i konkretnie nie uczestniczył w jego realizacji.**

Wyrok z dnia 10 października 2013 r. w sprawie C-94/12 Swm Costruzioni 2 SpA, Mannocchi Luigino DI przeciwko Provincia di Fermo⁴

Pkt. 35-36 Wyroku:

Nie można oczywiście wykluczyć, że istnieją **szczególne roboty budowlane, które wymagają pewnych kwalifikacji niemożliwych do uzyskania poprzez połączenie niższych kwalifikacji wielu podmiotów.** W takiej sytuacji instytucja zamawiająca może w uzasadniony sposób wymagać, aby minimalny poziom kwalifikacji został osiągnięty przez jeden podmiot gospodarczy lub stosownie do okoliczności przez odwołanie się do ograniczonej liczby podmiotów gospodarczych, na mocy art. 44 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2004/18, o ile wymóg ten jest związany z przedmiotem danego zamówienia i jest w stosunku do niego proporcjonalny.

Jednakże, ponieważ taki przypadek stanowi nadzwyczajną sytuację, dyrektywa 2004/18 sprzeciwia się temu, aby wskazany wymóg stał się ogólną zasadą na mocy prawa krajowego, jak ma to miejsce w przypadku art. 49 ust. 6 dekretu ustawodawczego nr 163/2006⁵.

Opinia Rzecznika Generalnego NIILA JÄÄSKINENA przedstawiona w dniu 28 lutego 2013r. dot. powyższej sprawy:

Pkt 38:

Zgadzam się ze stanowiskiem rządu włoskiego, że może występować różnica pomiędzy sytuacjami, gdy wykonawca powołuje się na sytuację ekonomiczną i finansową innego podmiotu, a tymi, w których powołanie się dotyczy kwalifikacji technicznych i/lub zawodowych. **W niektórych sytuacjach**

⁴ Wyrok Trybunału (piąta izba) z dnia 10 października 2013 r. Swm Costruzioni 2 SpA, Mannocchi Luigino DI przeciwko Provincia di Fermo, C-94/12, ECLI:EU:C:2013:646.

⁵ Prawo włoskie, dotyczące zamówień publicznych w stanie prawnym w dacie sprawy tj. Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (G.U. n. 100 del 2 maggio 2006) (abrogato dall'art. 217 del decreto legislativo n. 50 del 2016) - dopisek autora.

konieczne kwalifikacje techniczne i/lub zawodowe posiadać musi jeden podmiot. Przykładowo, podczas gdy dwa przedsiębiorstwa o wydajności 50 000 ton asfaltu mogą łącznie spełnić wymagania odnośnie wydajności 100 000 ton na potrzeby remontu autostrady, dwa przedsiębiorstwa, z których każde posiada specjalistyczne umiejętności wymagane do konserwacji i naprawy zegarów na dworcach kolejowych, nie spełniają automatycznie kryteriów kwalifikacji wymaganych celem przeprowadzenia prac naprawczych zabytkowych zegarów w średniowiecznych kościołach.

Wyrok z dnia 18 lipca 2007 r. w sprawie C-399/05 Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Grecji⁶

Warunkiem uznania możliwości powołania się na doświadczenie całego konsorcjum przez pojedynczego wykonawcę jest jego czynny udział w zarządzaniu sprawami konsorcjum.

ORZECZNICTWO KRAJOWEJ IZBY ODWOŁAWCZEJ ORAZ SĄDÓW OKRĘGOWYCH W POLSCE

Wyrok z dnia 18 września 2017r. sygn. akt: KIO 1854/17⁷

Analizując możliwości formułowania warunków wobec konsorcjów, konieczne jest odniesienie się łącznie do art. 22 oraz 23 ustawy Pzp. Rozważając możliwość postawienia specyficznych wymogów w zakresie wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu przez konsorcja, każdy

warunek i każdy opis sposobu jego spełnienia musi być analizowany przez pryzmat art. 22 ust. 4 i 5 ustawy Pzp, a więc jego związania z przedmiotem zamówienia oraz proporcjonalności do tegoż, a także celu dla jakiego w ogóle został postawiony – weryfikacji zdolności wykonawcy do realizacji zamówienia. Te czynniki winny zatem być punktem wyjścia dla analizy każdego przypadku. (...).

Sam Trybunał Sprawiedliwości UE podkreśla, iż warunkiem uznania możliwości powołania się na doświadczenie całego konsorcjum przez pojedynczego wykonawcę jest jego czynny udział w zarządzaniu sprawami konsorcjum (Trybunał widzi zatem doświadczenie konsorcjanta w postaci umiejętności zarządzania, administrowania określonym rodzajem i rozmiarem przedsięwzięć). Wydaje się, że w ten sposób należałoby rozumieć owe zastrzeżenie czynnego udziału w zarządzaniu sprawami konsorcjum. Tego rodzaju podejście jest racjonalne i ma głębokie praktyczne uzasadnienie. Eliminuje bowiem wykonawców próbujących powoływać się na doświadczenie całego konsorcjum w sytuacji, gdy ich rola nie była znacząca dla inwestycji. Wobec takich podmiotów trudno bowiem stwierdzić, iż mają one faktycznie doświadczenie w realizacji przedsięwzięć o określonej skali.

Wyrok z dnia 26 maja 2017 r. sygn. akt: KIO 905/17, KIO 925/17, KIO 933/17⁸

Udostępniane doświadczenie powinno mieć charakter realny, a nie formalny. Od niego zależy bowiem możliwość prawidłowego wykonania zamówienia przez podmiot, który w tym celu wykorzysta te zasoby. **Wykonawca udostępniający swoje zdolności oraz doświadczenie może zatem**

⁶ Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 18 lipca 2007 r., Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Grecji, C-399/05, ECLI:EU:C:2007:446.

⁷ Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 18.09.2017 r., sygn. akt.: KIO 1854/17, wyrok dostępny na: ftp://ftp.uzp.gov.pl/KIO/Wyroki/2017_1854.pdf.

⁸ Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 26.05.2017 r., sygn. akt.: KIO 905/17, KIO 925/17, KIO 933/17, wyrok dostępny na: ftp://ftp.uzp.gov.pl/KIO/Wyroki/2017_0905_0925_0933.pdf

uczynić to jedynie w zakresie, w którym sam je nabył. Jeśli doświadczenie zostało nabyte w ramach konsorcjum to przekazaniu podlegają zasoby powstałe jedynie w granicach wykonania prac przez dany podmiot (...). Tym bardziej zatem udostępnieniu może podlegać jedynie doświadczenie nabyte w związku z konkretną i faktyczną realizacją czynności w ramach konsorcjum.

Uchwała z dnia 5 września 2014r. sygn. akt: KIO/KU 74/14⁹

Zamawiający wymagał od wykonawców wykazania, że w każdym z trzech ostatnich lat obrotowych, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, osiągnęli obrót roczny (rozumiany jako przychód netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów) w wysokości nie mniejszej niż 665 000 PLN.

Zamawiający wskazał, że w sytuacji składania oferty przez dwa lub więcej podmiotów (wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia) oraz w sytuacji, gdy wykonawca będzie polegał na zasobach podmiotu trzeciego (...), w celu spełnienia ww. warunku co najmniej jeden podmiot musi wykazać się wymaganym obrotem rocznym.

Argumentacja Zamawiającego:

Z uwagi na wysoki stopień zaawansowania technologicznego zamawianych robót budowlanych, połączony z doborem, dostawą i montażem specjalistycznych urządzeń, niezbędne było, aby wyżej opisane doświadczenie i odpowiedni obrót ze sprzedaży posiadał co najmniej jeden wykonawca (w przypadku wspólnej oferty) lub podmiot używający swego potencjału.

Nie gwarantował prawidłowego wykonania zamówienia wykonawca, który legitymowałby się sumą kilku robót i sumą obrotów kilku firm. Wymóg był w pełni uzasadniony merytorycznie, odpowiadał potrzebom zamawiającego i pozwalał na wyłonienie wykonawców zdolnych do realizacji zamówienia, a tym samym ograniczenie możliwości powstania sytuacji, w której wykonawca nie będzie w stanie wykonać zamówienia lub wykonać go z należytą starannością.



Argumentacja Krajowej Izby Odwoławczej, która zgodziła się ze stanowiskiem Zamawiającego:

(...) jeśli zamawiający rzeczywiście miał takie doświadczenia, że wybrany do realizacji zamówienia wykonawca ogłosił upadłość i opuścił teren budowy, to należy to uznać za empiryczne potwierdzenie, że inaczej postawione warunki wcale nie gwarantowały wyboru wykonawcy zdolnego do wykonania zamówienia, a wręcz przeciwnie, okazało się, że są zbyt niskie, by taką realizację zapewnić. Nic też dziwnego, że zamawiający staje się bardziej ostrożny przy wyborze kolejnego wykonawcy. Ma bowiem rację zamawiający, że warunki nie mogą być postrzegane wyłącznie jako formalność, lecz przede wszystkim jako narzędzie oceny zdolności wykonawcy do wykonania

⁹ Uchwała Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 05.09.2014 r., sygn. akt.: KIO/KU 74/14, uchwała dostępna na: https://www.uzp.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0013/30028/KIO-KU-74-14.pdf

przedmiotu zamówienia z należytą starannością. Zamawiający podkreślił tu zdolność wykonawcy do poniesienia kosztów finansowych realizacji zamówienia. W kontekście serii upadłości wykonawców robót budowlanych, która ma miejsce w ostatnich latach, oraz podkreślanych jego własnych doświadczeń, trudno zarzucać zamawiającemu zbytnią dbałość w tym zakresie. Zamawiający wskazał, że wymaganie osiągnięcia wymaganego obrotu rocznego daje mu podstawę do oceny stałości sytuacji ekonomicznej i finansowej wykonawcy oraz jego potencjału. (...).

Zdaniem Izby z jednej strony rzeczywiście można mieć wątpliwości, czy, być może, samo proste zsumowanie potencjałów ekonomicznych nie byłoby wystarczające - choć nie ma na to dowodów, z drugiej jednak nie można zamawiającemu odmówić słuszności jego rozumowania, a to jednak zamawiający najlepiej orientuje się w sytuacji, z którą ma do czynienia i postawione przez siebie warunki przemyślał.

W każdym razie, niezależnie od zasad, które można formułować generalnie, w odniesieniu do kontrolowanego postępowania, Izba nie stwierdziła naruszenia art. 22 ust. 4 czy art. 7 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych poprzez postawienie kwestionowanego warunku dotyczącego potencjału ekonomicznego. Jak bowiem Izba już wcześniej wskazywała w swoich opiniach i jak też wskazał zamawiający, każdy warunek w stosunku do każdego postępowania musi być badany indywidualnie i nawet warunek o identycznym brzmieniu w jednym przypadku może być uznany za prawidłowy, a w innym nie. Zatem o ile można się zgodzić, że w większości wypadków wystarczy, by dodać do siebie przychody wszystkich wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia, to

jednak mogą zdarzać się wyjątki od tej reguły, a zamawiający na taką szczególną sytuację się powołał.

Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 10 października 2005 r. V Ca 428/05¹⁰

Z art. 23 ust. 3 ustawy Pzp (dopisek autora) nie wynika postulat łączenia zasobów przez wykonawców tworzących konsorcjum w sposób całkowicie dowolny, a „łącznie” nie zawsze należy utożsamiać z matematycznym sumowaniem potencjałów konsorcjantów. Zasadniczo, jak wskazuje ustawowy nakaz odpowiedniego stosowania przepisów, potencjał konsorcjum powinien odpowiadać zdolności do wykonania zamówienia pojedynczego wykonawcy. Tym samym zdolność konsorcjum do wykonania przedmiotu zamówienia z należytą starannością nie może być mniejsza, lecz porównywalna z potencjałem pojedynczego wykonawcy, który o udzielenie zamówienia ubiega się samodzielnie. (...). Na podstawie powtarzalności osiągnięcia obrotów na określonym poziomie w okresie kolejnych lat zamawiający oczekuje wyłonienia wykonawcy o stabilnej sytuacji ekonomicznej i finansowej umożliwiającej ukończenie inwestycji o znacznym rozmiarze. **Postępowanie się zsumowanym obrotem osiągniętym przez różnych członków konsorcjum nie prowadzi do udzielenia zamówienia wykonawcom, których potencjał ekonomiczny i finansowy jest adekwatny do przedmiotu zamówienia i porównywalny z zasobami wykonawcy samodzielnie ubiegającego się o udzielenie zamówienia. Może stanowić również preferencję na rzecz wykonawców tworzących konsorcja kosztem pojedynczego wykonawcy.**

¹⁰ Wyrok SO w Warszawie z dnia 10 października 2005 r., sygn. akt: V Ca 428/05, tezy wyroku dostępne w: https://www.uzp.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0021/3918/analiza20ZA20SO202006.pdf, s. 108



Warunek został opisany w celu wyłonienia wykonawcy, którego skala działalności w okresie trzech lat pozwalała na przyjęcie, iż ze względu na poziom obrotów realizowanych przez wykonawcę, posiada on struktury organizacyjne i procedury wewnętrzne pozwalające na wykonanie zamówienia o znacznej złożoności. **Zsumowanie przychodów poszczególnych członków konsorcjum nie pozwoli na uzyskanie pewności, iż do udziału w postępowaniu dopuszczone zostaną podmioty, które posiadają odpowiednie do skali przedsięwzięcia struktury organizacyjne, procedury wewnętrzne i standardy organizacyjne, które cechują przedsiębiorstwa prowadzące działalność budowlaną w skali pozwalającej na osiągnięcie przychodu rocznego w wysokości co najmniej (...).** Sposób oceny ww. warunku wynikał z dotychczasowych doświadczeń (...) w realizacji robót budowlanych na obiektach oczyszczalni ścieków (...). Wiele postępowań przetargowych było kilkakrotnie powtarzanych przez zamawiającego z uwagi na ogłaszaną przez wykonawców upadłość i opuszczanie placu budowy. W zaistniałej sytuacji, w trosce o realizację projektu, zamawiający postanowił

ocenić spełnienie ww. warunku w sposób pozwalający na wybór wykonawcy posiadającego stabilną sytuację ekonomiczną i finansową.

ORZECZNICTWO / LEGISLACJA INNYCH PAŃSTW CZŁONKOWSKI UE NA PRZYKŁADZIE WŁOCH I HISZPANII

WŁOCHY

Ramy prawne funkcjonowania systemu zamówień publicznych we Włoszech wyznacza m.in. Decreto Legislativo („Codice dei contratti pubblici”) z dnia 18 kwietnia 2016 r., zwany dalej „dekretem”, który wszedł w życie z dniem 19 kwietnia 2016 r.¹¹ i służył implementacji dyrektyw unijnych w zakresie zamówień publicznych.

Definicję wykonawcy („operatore economico”) odnajdujemy w art. 3 ustęp 1, litera p) dekretu. Warto zwrócić przy tym uwagę, że istnieją odrębne pojęcia kandydata i oferenta w odniesieniu do wykonawcy (zdefiniowane również w art. 3). W jakiej możliwej formie mogą uczestniczyć wykonawcy w procedurze postępowania odnajdujemy w art. 45 ust. 2 dekretu.

W art. 47 określone zostały wymogi co do uczestnictwa konsorcjum w postępowaniu o udzielenie zamówienia, a art. 48 określa m.in. udział tymczasowych grup wykonawców w postępowaniu.

System charakteryzuje się złożonością (różne typy porozumień wykonawców np. consorzio stabile/ consorzio ordinario) i ustawodawca, podobnie jak w polskim systemie, również zaimplementował do systemu krajowego zapis dyrektywy, dotyczący

¹¹ GU n.91 del 19-4-2016 - Suppl. Ordinario n. 10; Informacje dotyczące włoskiego systemu zamówień publicznych dostępne na stronie: www.anticorruzione.it/portal/public/classic/; orzecznictwo, przewodniki („Linee Guida ANAC”), w tym dotyczące wyboru oferty najkorzystniejszej ekonomicznie (metody Topsis, Electre), dostępne na stronie: <https://www.sentenzeappalti.it>

możliwości kształtowania warunków udziału w sposób odmienny dla wykonawców występujących wspólnie¹².

Przykłady z orzecznictwa - łączenie potencjałów wykonawców¹³:

T.A.R. (Tribunale amministrativo regionale) Lombardia, sez. IV, 11/12/2012, n. 3006

Wspólny udział wielu podmiotów (grup przedsiębiorstw, także mniejszych wykonawców) w zamówieniach publicznych, które łączą swoje zasoby i możliwości techniczne, organizacyjne i ekonomiczno-finansowe stanowi zarazem zwiększoną gwarancję realizacji zamówienia dla samej instytucji zamawiającej.

T.A.R. (Tribunale amministrativo regionale) Lazio sez. I, 16/07/2010, n. 26337

Tymczasowe grupy wykonawców umożliwiają rozszerzenie konkurencji na innych przedsiębiorców, którzy indywidualnie nie byłoby w stanie sprostać realizacji zamówienia. Jednocześnie umożliwia koalicji mniejszych firm wejście na większy rynek. Realizacja zakontraktowanych robót i usług mogłaby być zagrożona z powodu niewystarczających środków technicznych i finansowych posiadanych przez indywidualnego wykonawcę.

HISZPANIA

Ramy prawne funkcjonowania systemu zamówień publicznych w Hiszpanii wyznacza m.in. Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público z dnia 8 listopada 2017 r.¹⁴, który wszedł w życie w dniu 9 marca 2018 r. i służył implementacji dyrektyw unijnych

w zakresie zamówień publicznych. Jedną z możliwych form udziału wykonawców w postępowaniu jest tzw. „UTE” tj. la unión temporal de empresas – „tymczasowe zrzeszenie wykonawców”.

Przykład z orzecznictwa:

Resolución 164/2017 Acuerdo del Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid (26 de mayo de 2017 – 26 maja 2017 r.)¹⁵:

» Zamawiający postawił warunki dotyczące wykonania podobnych zamówień (wymogi posiadanego doświadczenia) zaznaczając zarazem, że przynajmniej jeden z wykonawców, wchodzących w skład UTE (la unión temporal de empresas-wykonawcy występujący wspólnie) musi wykazać spełnienie warunku dotyczącego posiadanego doświadczenia („En el caso de UTE, al menos una de las empresas que la componen deberá cumplir la totalidad de esta experiencia”); - Trybunał w Madrycie wydając postanowienie odwołał się do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, a konkretnie do sprawy: C-387/14 Esaprojekt sp. z o.o. przeciwko Województwu Łódzkiemu. Przywołał, że zgodnie z pkt. 49 wyroku w sprawie C-387/14:

» „Nie można bowiem wykluczyć, że szczególne prace wymagają pewnych kwalifikacji niemożliwych do uzyskania poprzez połączenie niższych kwalifikacji wielu podmiotów. W takiej sytuacji instytucja zamawiająca może zatem w uzasadniony sposób wymagać, aby minimalny poziom kwalifikacji został

¹² Art. 83 ust. 8 Codice dei contratti pubblici: (...) sono indicate le eventuali misure in cui gli stessi requisiti devono essere posseduti dai singoli concorrenti partecipanti.

¹³ Komentarz i orzecznictwo dotyczące tymczasowych grup wykonawców dostępne na: <https://bit.ly/2QhYoCX>.

¹⁴ «BOE» núm. 272, de 09/11/2017; Informacje dotyczące hiszpańskiego systemu zamówień publicznych, w tym m.in. orzecznictwo, aktualności i opinie - dostępne przykładowo na <http://www.obcp.es/index.php/> („El Observatorio de Contratación Pública”).

¹⁵ <https://bit.ly/3alanY2>

osiągnięty przez jednego wykonawcę lub stosownie do okoliczności, przez skorzystanie z usług ograniczonej liczby wykonawców, na mocy art. 44 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2004/18, o ile wymóg ten jest związany z przedmiotem danego zamówienia i jest w stosunku do niego proporcjonalny (wyrok z dnia 7 kwietnia 2016 r., Partner Apelski Dariusz, C 324/14, EU:C:2016:214, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo) oraz że zgodnie z pkt. 54 ww. wyroku: W związku z tym odpowiedź na pytanie czwarte powinna brzmieć tak, iż art. 44 dyrektywy 2004/18 w związku z art. 48 ust. 2 lit. a) tej dyrektywy oraz zasadą równego traktowania wykonawców, zapisaną w art. 2 tej dyrektywy, należy interpretować w ten sposób, że nie dopuszcza on, by wykonawca polegał na zdolnościach innego podmiotu w rozumieniu art. 48 ust. 3 omawianej dyrektywy poprzez sumowanie wiedzy i doświadczenia dwóch podmiotów, które samodzielnie nie mają wymaganej zdolności do realizacji określonego zamówienia, w przypadku gdy instytucja zamawiająca uzna, że dane zamówienie jest niepodzielne, czyli że musi zostać zrealizowane przez jednego i tego samego wykonawcę, oraz że wykluczenie możliwości polegania na doświadczeniu większej liczby wykonawców jest związane z przedmiotem danego zamówienia, które musi więc zostać zrealizowane przez jednego wykonawcę, oraz proporcjonalne do niego – czyli że jest możliwe ustanowienie niniejszego ograniczenia („Asunto C-387/14 avala la posibilidad de establecer tales limitaciones (...)”, z jakim mamy do czynienia w niniejszej sprawie;

» należy jednakże pamiętać, w zależności od indywidualnego przypadku, że warunki stawiane przez Zamawiających dotyczące każdego

z wykonawców nie mogą stać w sprzeczności z naczelną zasadą kumulacji zdolności poszczególnych wykonawców („Por ello los requisitos de solvencia han de ser exigidos a cada una de las empresas que se integran en la unión temporal, sin perjuicio, en principio, de su posible acumulación, según cada caso).



» Przytoczone orzecznictwo uprawnia, aby analizując uprzednio całość sprawy, w tym potencjalny wpływ na zasadę równego traktowania oraz rynek wykonawców:

- ustanawiać warunki udziału w postępowaniu w sposób odrębny dla wykonawców występujących wspólnie (na to wyraźnie zezwalają, zarówno przepisy prawa unijnego, jak i krajowego¹⁶), w szczególności jeśli dotychczasowe doświadczenia Zamawiającego wskazują, że określał warunki w sposób zbyt liberalny, co skutkowało następnie realnymi problemami w wykonaniu zamówienia;

- badać faktyczne uprzednie doświadczenie poszczególnych podmiotów wchodzących w skład np. konsorcjum, jednakże mając na uwadze, że nie jest możliwym w tym wypadku

¹⁶ «BOE» núm. 272, de 09/11/2017; Informacje dotyczące hiszpańskiego systemu zamówień publicznych, w tym m.in. orzecznictwo, aktualności i opinie - dostępne przykładowo na <http://www.obcp.es/index.php/> („El Observatorio de Contratación Pública”).



automatyzm, tj. w sytuacji faktycznego braku wykonywania prac należy wziąć pod uwagę czy podmiot był organizatorem i zarządzającym sprawami konsorcjum w realizacji poprzednich zamówień;

- należy także mieć świadomość, że brak jest automatyzmu co do oceny faktycznego udziału w realizowanym zamówieniu tj. że nie można z góry założyć, że wysoki lub niski udział procentowy w wykonanych pracach świadczy o faktycznym doświadczeniu członka konsorcjum (potwierdza to wyraźnie wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 2 listopada 2017 r. sygn. akt: KIO 2007/17, KIO 2014/17)¹⁷.

Warto również zauważyć, że ustawodawca krajowy, zwłaszcza porównując polski system prawny z systemem włoskim i hiszpańskim, nie reguluje szczegółowo kwestii wykonawców występujących wspólnie (w zakresie rodzajów konsorcjum, wymaganej formy prawnej, czasu trwania umowy konsorcjum na czas realizacji umowy, itp.), a co więcej jest nawet bardziej „liberalny” niż dyrektywy

unijne w obszarze zamówień, które dopuszczają wymagania instytucji zamawiających odnośnie przyjęcia przez wykonawców występujących wspólnie określonej formy prawnej w przypadku udzielenia im zamówienia.

W ocenie autora taki sposób regulacji na gruncie ustawy Prawo zamówień publicznych jest szczególnie korzystny dla małych i średnich przedsiębiorstw, które łącząc swój potencjał (przy czym nie zawsze może to być proste matematyczne zsumowanie ich potencjałów) mogą wziąć udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia, a następnie w jego wykonaniu, zdobywając doświadczenie i przyczyniając się do wzrostu konkurencyjności na rynku zamówień publicznych.

Autor:

Przemysław Ostrowski
Ekspert, Departament Kontroli, CUPT

¹⁷ <https://bit.ly/2UH7H0C>

Transport dla wszystkich



TRANSPORT DOSTĘPNY CYFROWO A COVID-19

Przeciętny podróżny, zastanawiając się nad rewolucją w transporcie, myśli przede wszystkim o autonomiczności i autonomizacji. Wśród dalszych rozważań pojawia się także wątek digitalizacji, ale w powszechnej opinii wszechobecna cyfryzacja nie współgra z tematem transportu. Nic bardziej mylnego. Z digitalizacji w tym obszarze korzysta coraz więcej osób podróżujących zbiorowym transportem publicznym. W obliczu tego faktu zadajemy sobie pytanie o znaczenie postępu technologicznego także w kontekście panującej pandemii koronawirusa.

DOSTĘPNOŚĆ CYFROWA W POLSCE

Stojąc przed licznymi wyzwaniami i ograniczeniami mobilności, dostępność cyfrowa nabiera jeszcze większego znaczenia. Im więcej możliwości cyfrowej realizacji codziennych zadań, tym mniejsze ryzyko rozprzestrzeniania się choroby. Wbrew pozorom zasada jest prosta. Dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami, to realizacja działań zgodnych z ideą podstawowych praw człowieka i prowadzących do zachowania równości w dostępie do dóbr i usług dla wszystkich obywateli. Dostępność transportu

publicznego, informacji o tym transporcie, a także wygodne i bezpieczne podróżowanie – takie samo dla wszystkich pasażerów gwarantuje ratyfikowana przez Polskę Konwencja ONZ o prawach osób z niepełnosprawnościami. Ponadto, od prawie roku w polskim porządku prawnym funkcjonuje nowy akt prawny normujący tematykę dostępności cyfrowej.

Ustawa z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych ustanowiła nowy standard dostępności cyfrowej m.in. w publicznym transporcie. Nowelizacji prawa wymagało od nas prawo unijne. Ustawa wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

2016/2102 z dnia 26 października 2016 r. w sprawie dostępności stron internetowych i mobilnych aplikacji organów sektora publicznego¹. Tym samym, zmienia też ustawę z dnia 17 lutego 2005r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, na podstawie której wydane zostało Rozporządzenie o KRI. Czego dotyczy ta ustawa? Przede wszystkim dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych. Wprowadza m.in. obowiązek zamieszczania deklaracji dostępności w witrynach internetowych. Określa też kompetencje Ministerstwa Cyfryzacji w zakresie monitoringu tych portali i aplikacji mobilnych, a także zasady takich kontroli. Ponadto, opisuje procedurę w razie nieprzestrzegania zasad dostępności cyfrowej.

CZYM JEST DEKLARACJA DOSTĘPNOŚCI?

Deklaracja dostępności, to dokument w formacie cyfrowym na temat dostępności strony internetowej lub aplikacji mobilnej. Sporządza się ją według wzoru zamieszczonego na stronie Ministerstwa Cyfryzacji i umieszcza w dostępny sposób na prowadzonych platformach internetowych. Dokument należy nowelizować każdego roku do końca marca oraz po każdej aktualizacji prowadzonych stron i/lub aplikacji

mobilnych, które mogą mieć wpływ na dostępność. Polski szablon został stworzony na podstawie unijnego wzoru, który znajduje się w załączniku do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1523 z dnia 11 października 2018 r. ustanawiającej wzór oświadczenia w sprawie dostępności.

Podmiot publiczny publikuje deklarację dostępności:

- » strony internetowej – na tej stronie internetowej; link do deklaracji należy umieścić tak, by był dostępny z poziomu nawigacji,
- » aplikacji mobilnej – na wybranej spośród posiadanych przez podmiot stronie internetowej oraz w tej aplikacji mobilnej; link do deklaracji należy umieścić w miejscu, z którego można pobrać tę aplikację.

Ustawa każdemu z nas daje prawo wystąpienia z żądaniem zapewnienia dostępności strony internetowej, aplikacji mobilnej bądź ich elementu lub zapewnienia dostępności za pomocą alternatywnego sposobu.



CO ZGODNIE Z USTAWĄ OZNACZA DOSTĘPNOŚĆ STRON INTERNETOWYCH I APLIKACJI MOBILNYCH?

Dostępność cyfrowa oznacza zgodność z wymaganiami WCAG 2.1. AA określonymi w tabeli załączonej do ustawy. Wymagania te pokrywają się z pkt 9, 10 i 11 normy EN 301 549 V2.1.2², która jest europejskim opisem dostępności cyfrowej.

KOGO DOTYCZY OBOWIĄZEK ZWIĄZANY Z DEKLARACJĄ DOSTĘPNOŚCI?

Wymagania dotyczą przede wszystkim:

- » jednostek sektora finansów publicznych,
- » państwowych jednostek organizacyjnych bez osobowości prawnej,
- » osób prawnych, utworzonych w celu zaspokajania potrzeb o charakterze powszechnym, finansowanych ze środków publicznych w ponad 50% lub z ponad połową udziałów albo akcji lub nadzorem nad organem zarządzającym lub z prawem do powoływania ponad połowy składu organu nadzorczego lub zarządzającego,
- » związki tych podmiotów,
- » niektóre organizacje pozarządowe.

Ustawa nie zmusza do posiadania stron internetowych i aplikacji mobilnych, więc dotyczy tylko tych podmiotów, które takie narzędzia posiadają lub zamierzają je stworzyć.

DOSTĘPNOŚĆ ON-LINE - WAŻNE TERMINY

- » Ustawa weszła w życie po 14 dniach od ogłoszenia tekstu ustawy w Dzienniku Ustaw, które nastąpiło 08.05.2019 r. Większość przepisów weszło w życie 23.05.2019 r.
- » Podmioty publiczne, których strony internetowe są nowe, czyli powstały po 23.09.2018 r. miały czas na zapewnienie ich dostępności do 23.09.2019 r.
- » Podmioty, których strony internetowe istniały przed 23.09.2018 r. mają czas na ich aktualizację do 23.09.2020 r.
- » Wszelkie aplikacje mobilne podmiotów publicznych powinny spełniać wymagania dostępności cyfrowej do 23.06.2021 r.
- » Dostępność intranetu i ekstranetu obowiązuje po 23.09.2019 r. Na dostosowanie multimediów przewidziany jest czas do 23.09.2020 r.
- » Pierwszy monitoring portali internetowych zostanie przeprowadzony w drugim półroczu 2021 r.
- » Pierwszy monitoring aplikacji mobilnych przewiduje się przeprowadzić do 23.12.2021 r.
- » Termin przekazania pierwszego sprawozdania do Komisji Europejskiej wyznaczono na 23.12.2021 r.
- » Rozporządzenie o KRI (Krajowych Ramach Interoperacyjności) utraci moc prawną w 2022 r.
- » Pierwsze kary za brak deklaracji dostępności zostaną wprowadzone w 2023 r.

² <http://mandate³⁷⁶.standards.eu/standard>

- » Pierwsze kary za brak dostępności Biuletynu Informacji Publicznej (BIP) i witryn internetowych, a także za brak deklaracji dostępności aplikacji mobilnych przewidziane są w 2024 r.

PODSTAWOWE ZASADY

Wymagania minimalne, które muszą spełniać wyżej wymienione podmioty, dotyczą wybranych elementów BIP oraz stron internetowych i/lub aplikacji mobilnych:

- » danych kontaktowych oraz linku do BIP,
- » narzędzi kontaktowych (np. formularzy, tłumacza migowego online),
- » nawigacji,
- » deklaracji dostępności,
- » informacji dotyczących sytuacji kryzysowej,
- » dokumentów urzędowych oraz wzorów umów lub wzorów innych dokumentów przeznaczonych do zaciągania zobowiązań cywilnoprawnych.

Ustawa nie wymaga zapewniania dostępności:

- » multimediiów nadawanych na żywo – należy jednak zapewnić napisy, w sytuacji, w której przewidujemy późniejsze udostępnienie takich materiałów,
- » archiwalnych, czyli opublikowanych przed 23.09.2018 r. dokumentów tekstowych i tekstowo-graficznych, prezentacji multimedialnych i arkuszy kalkulacyjnych jeżeli ich zawartość nie jest niezbędna do realizacji bieżących zadań podmiotu publicznego,

- » materiałów z intranetu i ekstranetu; opublikowanych przed 23.09.2019 r. i od tego czasu nie aktualizowanych,
- » multimediiów opublikowanych przed 23.09.2020 r.,
- » niektórych map - pod warunkiem zapewnienia alternatywnego dostępu do danych – szczególnie ważne dla przewoźników i organizatorów transportu,
- » niektórych dzieł sztuki i zabytków,
- » treści otrzymanych od innych podmiotów,
- » treści niewykorzystywanych do realizacji bieżących zadań.

Podmiot publiczny może odstąpić od obowiązku zapewnienia dostępności cyfrowej strony internetowej lub aplikacji mobilnej, jeżeli wiązałoby się to z poniesieniem nadmiernych kosztów. Nie dotyczy to podmiotów, które prowadzą działania na rzecz osób z niepełnosprawnością i starszych. W przypadku przewoźników i organizatorów transportu oznacza to, że nie obowiązuje ich ta zasada odstępowania.

Powołanie się na nadmierne obciążenie kosztowe nie zwalnia z wykonania deklaracji dostępności. Od takiego podmiotu wymaga się także udostępnienia w dostępnej formie podstawowych informacji na innych stronach lub za pomocą metod alternatywnych.

W przypadku, gdy podmiot publiczny nie jest w stanie zapewnić dostępności cyfrowej jakiegoś elementu prowadzonej platformy

internetowej lub aplikacji mobilnej, musi zapewnić alternatywny sposób dostępu do tego elementu (np. telefoniczny, korespondencyjny lub z pomocą tłumacza języka migowego - osobiście albo online).



KONSEKWENCJE

Za brak zapewnienia dostępności, o której mowa powyżej, przewidziane w ustawie najwyższe kary oscylują w granicach 5 000,00 – 10 000,00 zł. Niniejszy akt prawny uwzględnia kary m.in. za nieuzasadnione i uporczywe łamanie zasad dostępności:

- » stron internetowych i aplikacji mobilnych - do 10 000,00 zł,
- » BIP oraz za brak deklaracji dostępności na portalu internetowym i/lub aplikacji mobilnej - do 5 000,00 zł.

Ministerstwo Cyfryzacji może nałożyć karę na instytucję, która negatywnie przeszła audyt podczas 3 monitoringów, a nadal posiada braki w wypełnianiu obowiązku, lub po przeprowadzeniu 2 monitoringów, a wciąż nie posiada deklaracji dostępności lub deklaracja ta nie zawiera wszystkich wymaganych elementów.

Za monitoring dostępności stron internetowych i aplikacji mobilnych odpowiada Ministerstwo Cyfryzacji. Sprawozdania z monitoringu przesyłane są do Komisji Europejskiej. Pierwsze takie sprawozdanie Ministerstwo przekaze Komisji Europejskiej przed 23 grudnia 2021 r.

„O DOSTĘPNOŚCI W CUPT”

W związku z zaistniałą nadzwyczajną sytuacją epidemiologiczną w Polsce i na świecie, nałożone obostrzenia oraz zdrowy rozsądek zmusił CUPT do zmiany harmonogramu cyklu spotkań „O dostępności w CUPT”. Planowane na 26 marca br. spotkanie o transporcie dostępnym cyfrowo zostało przeniesione na 7 maja 2020 r. O rozwoju sytuacji będziemy na bieżąco informować na naszej [stronie internetowej](#) oraz na [LinkedIn](#) i [Twitterze](#).

Autor:

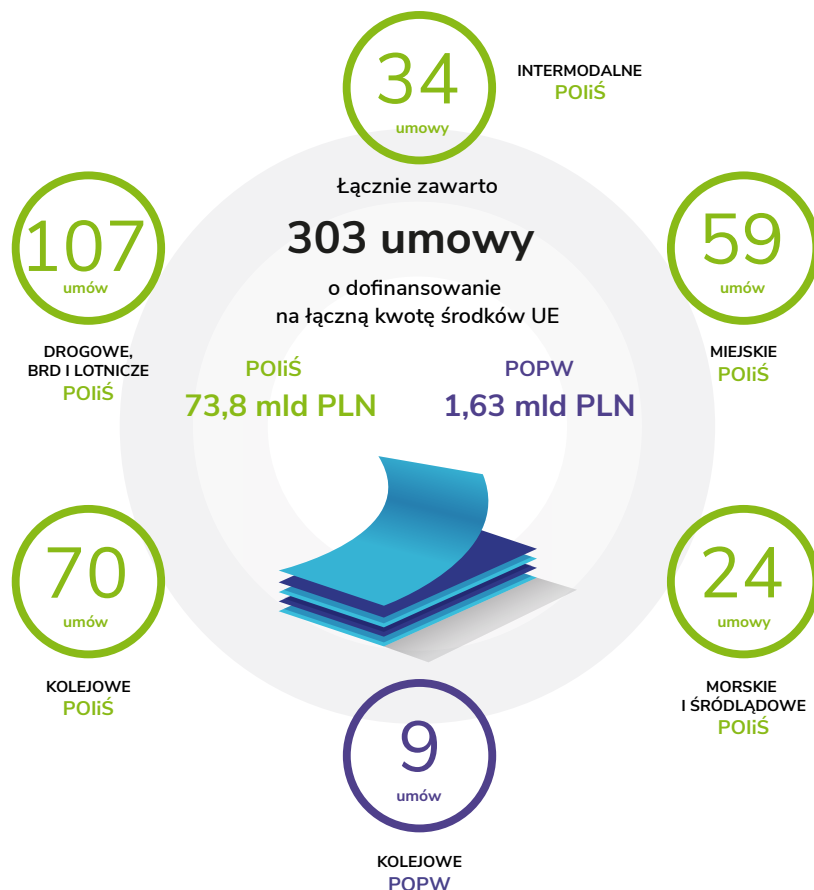
Edyta Boratyńska-Karpiej

Ekspert, Departament Analiz Transportowych, CUPT

FAKTY CUPT

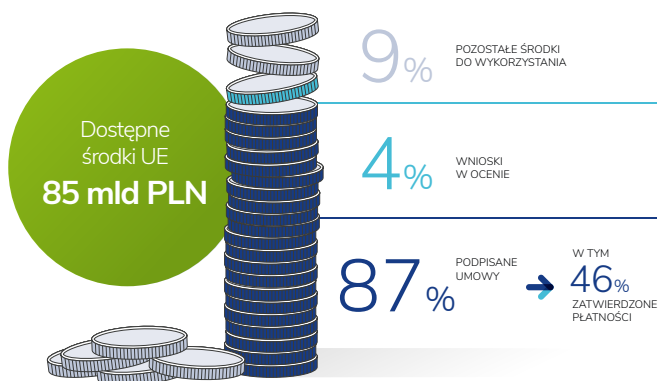
Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT
(stan na dzień 29.02.2020 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)



Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIŚ



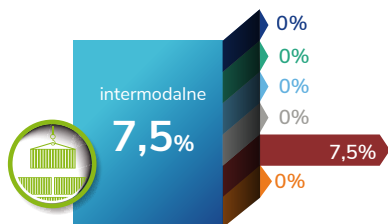
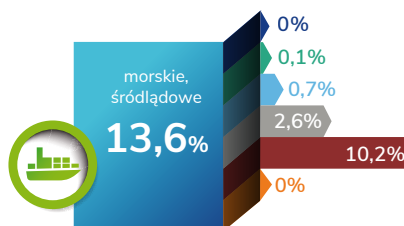
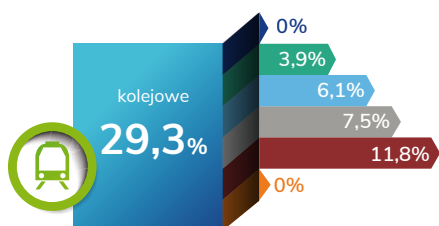
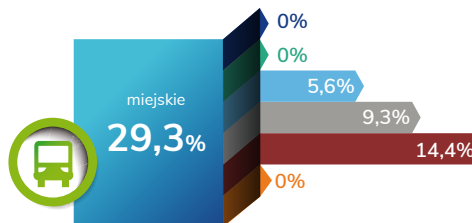
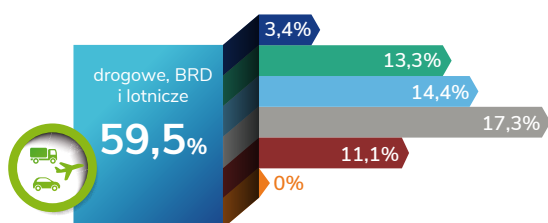
POPW



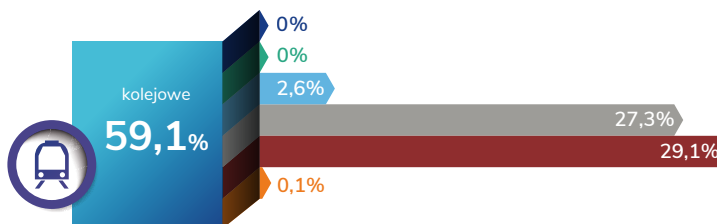
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019 2020

POIiŚ

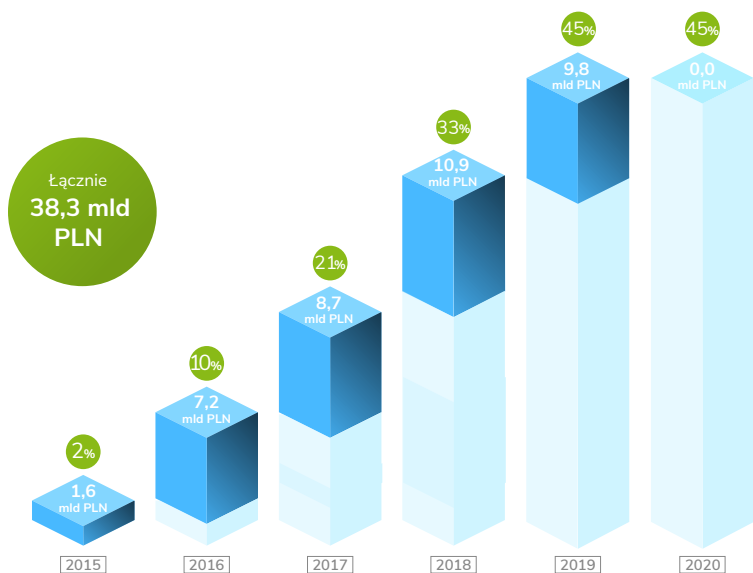


POPW



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

POIiŚ



POPW



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



Podpisane Umowy



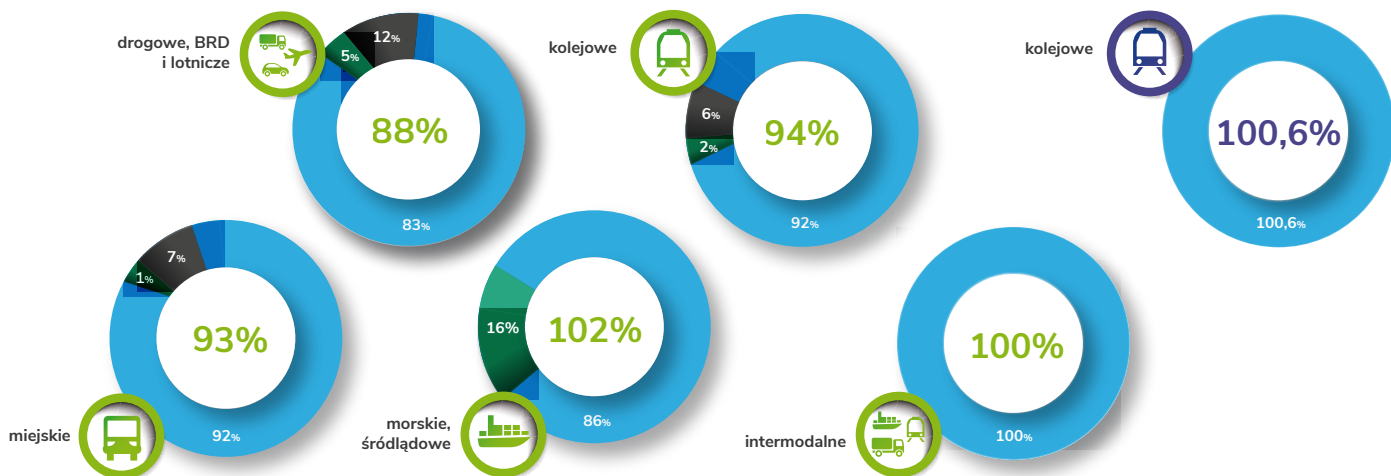
Wnioski w ocenie



Pozostało do wykorzystania

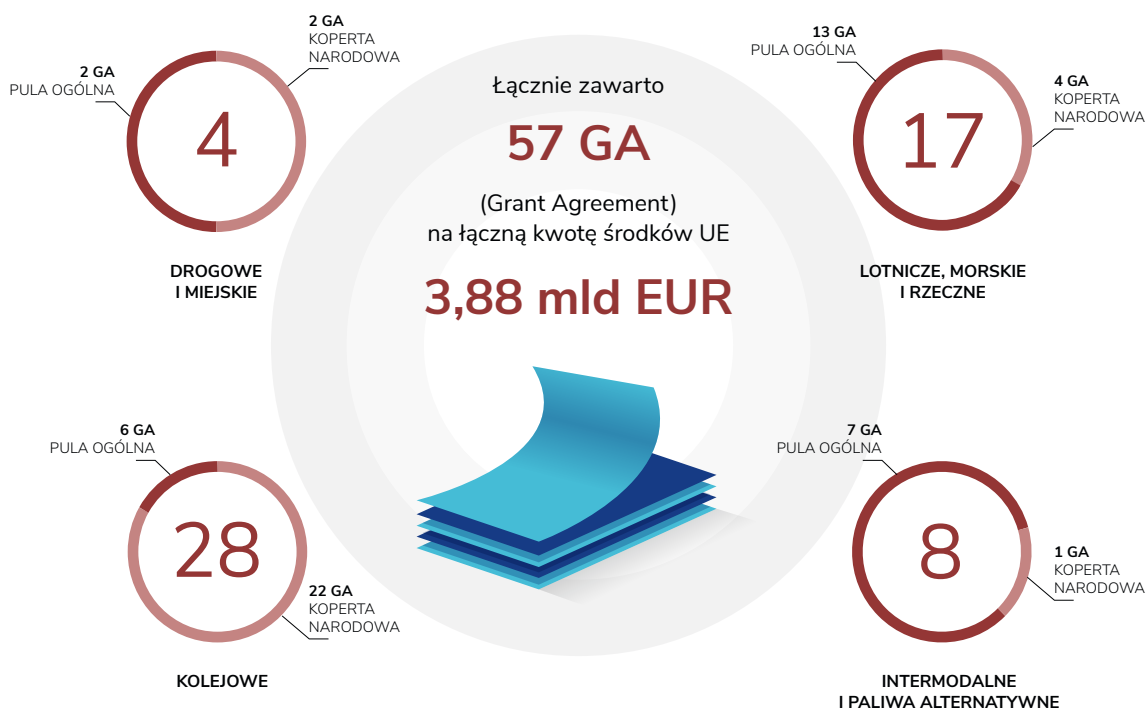
POIiŚ

POPW

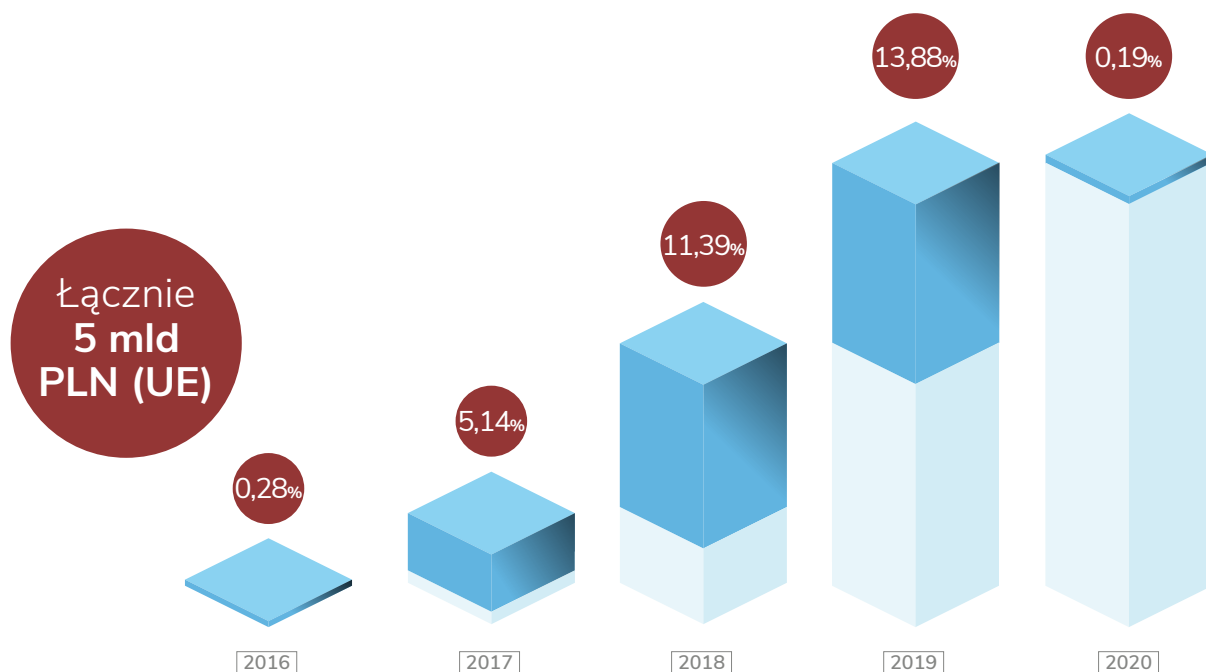


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 29.02.2020 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)

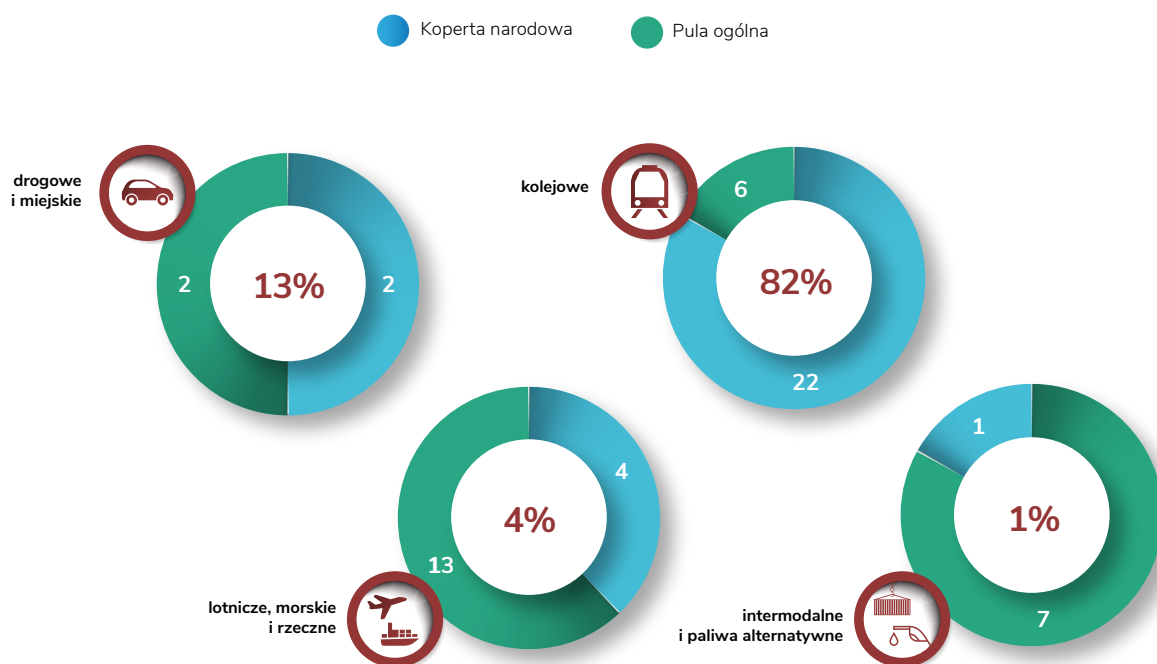


Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)*



*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

Spotkania w ramach cyklu „O dostępności w CUPT – standard transportowy w praktyce”*: :

23 kwietnia 2020 r. - Projektowanie uniwersalne. Toalety w pojazdach i na dworcach.

7 maja 2020 r. - Transport dostępny cyfrowo.

21 maja 2020 r. - Informacja dźwiękowa na dworcach i w pojazdach.

Konferencja CUPT:

22-23 października 2020 r. - EU FOR SMART MOBILITY, Warszawa.

* Terminy mogą ulec zmianie w zależności od dalszego rozwoju sytuacji związanej z pandemią koronawirusa.



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



niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

redakcja biuletynu: Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

www.cupt.gov.pl