MIR/H/2014-2020/30(1)/10/2014

Minister Infrastruktury i Rozwoju

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

(ZATWIERDZAM)

-/-

Maria Wasiak

Minister Infrastruktury i Rozwoju

Warszawa, 19 października 2015 r.

Spis treści

Rozdział 1 – Podstawa prawna 4
Rozdział 2 – Definicje 8
Rozdział 3 – Zakres zastosowania Wytycznych 9
Rozdział 4 – Cel i przedmiot Wytycznych 12
Rozdział 5 – Uwagi wprowadzające 12
Rozdział 6 – Rekompensata a pomoc publiczna 14
Podrozdział 6.1 – Brak pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE 15
Podrozdział 6.2 – Pomoc zgodna z rynkiem wewnętrznym i niepodlegająca notyfikacji 17
Podrozdział 6.3 – Pomoc podlegająca notyfikacji 17
Podrozdział 6.4 – Relacje pomiędzy rozporządzeniem nr 1370/2007 a rozporządzeniem nr 1191/69 18
Rozdział 7 – Zobowiązanie do świadczenia usług publicznych i rekompensata 19
Podrozdział 7.1 – Relacja pomiędzy rozporządzeniem nr 1370/2007 i dyrektywami zamówieniowymi 20
Podrozdział 7.2 – Zobowiązanie do świadczenia usług publicznych 21
7.2.1 Sekcja – Samorządowy zakład budżetowy 21
7.2.1.1 Podsekcja – Uwagi wstępne 21
7.2.1.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych 21
7.2.1.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych 21
7.2.2 Sekcja – Spółka komunalna 22
7.2.2.1 Podsekcja – Uwagi wstępne 22
7.2.2.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych 23
7.2.2.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych 23
7.2.2.4 Podsekcja – Sposób wyboru podmiotu 24
7.2.3 Sekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny 26
7.2.3.1 Podsekcja – Uwagi wstępne 26
7.2.3.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych 26
7.2.3.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych 26
7.2.3.4 Podsekcja – Sposób wyboru podmiotu 27
7.3 Podrozdział – Przepisy szczególne dotyczące transportu kolejowego 27

7.4 Podrozdział – możliwość wprowadzenia zmian do umowy o świadczenie usług publicznych 28
7.5 Podrozdział – Wyposażenie w składniki majątkowe 29
7.5.1 Sekcja – Uwagi wstępne 29
7.5.2 Sekcja – Przypadek pierwszy – tabor pozostaje własnością jednostki samorządu terytorialnego 30
7.5.2.1 Podsekcja – Uwagi wstępne 30
7.5.2.2 Podsekcja – Samorządowy zakład budżetowy 30
7.5.2.3 Podsekcja – Spółka komunalna i przedsiębiorca zewnętrzny 30
7.5.3 Sekcja – Przypadek drugi – specjalny podmiot udostepniający tabor 30
7.5.4 Sekcja – Przypadek trzeci – tabor staje się własnością operatora 31
7.5.4.1 Podsekcja – Samorządowy zakład budżetowy 31
7.5.4.2 Podsekcja – Spółka komunalna 31
7.5.4.3 Podsekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny 32
7.6 Podrozdział – Ubieganie się o dofinansowanie 32
7.7 Podrozdział – Rekompensata 36
7.8 Podrozdział – Obowiązki publikacyjne i sprawozdawczość 44
7.8.1 Sekcja – Obowiązki publikacyjne w rozporządzeniu nr 1370/2007 44
7.8.2 Sekcja – Obowiązki publikacyjne przed dniem 3 grudnia 2009 r. 45
7.8.3 Sekcja – Obowiązki sprawozdawcze w odniesieniu do pomocy publicznej 46
7.9 Podrozdział – Przejrzystość stosunków finansowych 47
Załącznik nr 1 – Ilustracje 46
1.2.1 Graf – Powierzanie świadczenia usług publicznych w zależności od formy organizacyjnej operatora 46
1.2.2 Graf – Wyposażenie w składniki majątkowe – I (tabor, infrastrukturę) 47
1.2.3 Graf – Wyposażenie w składniki majątkowe – II (tabor, infrastrukturę) 48
1.2.4 Graf – Ubieganie się o dofinansowanie ze środków UE 49
1.2.5 Graf – Wypłata rekompensaty w okresie przed dniem 3 grudnia 2009 r. a występowanie pomocy publicznej i obowiązki notyfikacyjne 50
1.2.6 Graf – Wypłata rekompensaty w okresie od dnia 3 grudnia 2009 r. a występowanie pomocy publicznej i obowiązki notyfikacyjne 51

Wykaz skrótów

EFRR - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

KE - Komisja Europejska

TFUE - Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

TSUE - Trybunał Sprawiedliwości UE

UE - Unia Europejska

UOKiK - Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

VAT - podatek od towarów i usług

Rozdział 1 – Podstawa prawna

1) Niniejsze wytyczne, zwane dalej „Wytycznymi”, zostały wydane na podstawie art. 5 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (Dz. U. poz. 1146 oraz z 2015 r., poz. 378).

2) Kwestie będące przedmiotem Wytycznych regulują na szczeblu unijnym m. in. następujące akty normatywne:

   a) Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana Dz. Urz. UE 2012 C 326/47), zwany dalej **„TFUE”**,

   b) rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007 L 315/1), zwane dalej **„rozporządzeniem nr 1370/2007”** (rozporządzenie nr 1370/2007 weszło w życie 3 grudnia 2009 r.),

   c) rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. UE 1969 L 156/1), ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem Rady Nr 1893/91 z dnia 20 czerwca 1991 r. (Dz. Urz. UE 1991 L 169/1)[1], zwane dalej **„rozporządzeniem nr 1191/69”** – w odniesieniu do okresu przed 3 grudnia 2009 r.,

   d) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006 (Dz. Urz. UE 2013 L 347/281), zwane dalej **„rozporządzeniem nr 1300/2013”**,

   e) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 (Dz. Urz. UE 2013 L 347/289), zwane dalej **„rozporządzeniem nr 1301/2013”**,

[1] Rozporządzenie uchylone z dniem 3 grudnia 2009 r. przez rozporządzenie (WE) nr 1370/2007.

f) rozporządzenie nr 1303/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE 2013 L 347/320), zwane dalej **„rozporządzeniem nr 1303/2013"**,

g) Komunikat Komisji Europejskiej w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE 2014 C 92/1), zwany dalej **„komunikatem interpretacyjnym"**,

h) Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE 2014 C 249/1), zwany dalej **„Wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji**".

3) Kwestie będące przedmiotem Wytycznych regulują na szczeblu krajowym m.in. następujące akty normatywne:

a) ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn zm.), zwana dalej **„ustawą o publicznym transporcie zbiorowym"**,

b) ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 594, z późn. zm.), zwana dalej **„ustawą o samorządzie gminnym"**,

c) ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2011 r. Nr 45, poz. 236), zwana dalej **„ustawą o gospodarce komunalnej"**,

d) ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 595, z późn. zm.), zwana dalej **„ustawą o samorządzie powiatowym"**,

e) ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2013 r., poz. 596, z późn. zm.), zwana dalej **„ustawą o samorządzie województwa"**,

f) ustawa z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 1030 z późn. zm.), zwana dalej **„Kodeksem spółek handlowych"**,

g) ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.), zwana dalej **„ustawą o transporcie kolejowym”**,

h) ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907, z późn. zm.), zwana dalej „**ustawą Prawo zamówień publicznych”**,

i) ustawa z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404, z późn. zm.), zwana dalej **„ustawą o pomocy publicznej”**,

j) ustawa z dnia 22 września 2006 r. o przejrzystości stosunków finansowych pomiędzy organami publicznymi a przedsiębiorcami publicznymi oraz przejrzystości finansowej niektórych przedsiębiorców (Dz. U. Nr 191, poz. 1411, z późn. zm.), zwana dalej **„ustawą o przejrzystości stosunków finansowych”**,

k) ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2015 r., poz. 113), zwana dalej **„ustawą o koncesji”**,

l) ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885, z późn. zm.), zwana dalej **„ustawą o finansach publicznych”**,

m) ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (Dz. U. poz. 1146 oraz z 2015 r., poz. 378), zwana dalej **„ustawą o zasadach realizacji programów operacyjnych w zakresie polityki spójności”**,

n) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. Nr 95, poz. 953)[2], zwane dalej **„rozporządzeniem w sprawie organizowania przewozów”** – w odniesieniu do okresu przed 1 marca 2011 r.,

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

[2] Rozporządzenie uchylone z dniem 1 marca 2011 r. przez Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13).

Rozdział 2 – Definicje

4) Ilekroć w Wytycznych jest mowa o:

a) **jednostce samorządu terytorialnego** – należy przez to rozumieć województwo, powiat lub gminę;

b) **notyfikacji** – należy przez to rozumieć obowiązek zgłoszenia Komisji Europejskiej zamiaru udzielania pomocy, o którym mowa wart. 108 ust. 3 TFUE;

c) **operatorze** – należy przez to rozumieć samorządowy zakład budżetowy , spółkę komunalną, albo przedsiębiorcę zewnętrznego;

d) **organie stanowiącym jednostki samorządu terytorialnego** – należy przez to rozumieć sejmik województwa, radę powiatu lub radę gminy;

e) **organie wykonawczym jednostki samorządu terytorialnego** – należy przez to rozumieć zarząd województwa, zarząd powiatu lub wójta gminy (burmistrza, prezydenta miasta);

f) **podmiocie wewnętrznym** – należy przez to rozumieć odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli jednostki samorządu terytorialnego lub grupy takich jednostek, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami, gdy jednocześnie jednostka ta wykonuje swoją działalność w zasadniczej części na rzecz kontrolującego ją organu lub grupy organów. W celu uniknięcia sytuacji wątpliwych, w odniesieniu do projektów realizowanych z udziałem dofinansowania z Programów Operacyjnych, przyjmuje się w Wytycznych, że status podmiotu wewnętrznego posiadają, co do zasady, jedynie te spółki, których kapitał zakładowy w 100 % należy do władz publicznych. Kryteria pozwalające uznać dany podmiot za wewnętrzny powinny być spełnione nie tylko w czasie powierzania mu świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym, lecz także przez cały okres powierzenia. Trybunał Sprawiedliwości stwierdził bowiem, że jeśli w okresie powierzenia operator straci status podmiotu wewnętrznego, to należy uznać, że doszło do udzielenia temu podmiotowi zamówienia na świadczenie usług z naruszeniem unijnych przepisów o zamówieniach publicznych;

g) **procedurze konkurencyjnej** – należy przez to rozumieć zarówno przetarg nieograniczony, jak i ograniczony oraz przeprowadzenie negocjacji z ogłoszeniem albo dialogu konkurencyjnego, o ile w sposób ścisły spełnione zostały przesłanki zastosowania tych trybów wynikające

z ustawy Prawo zamówień publicznych. Należy przez to rozumieć również postępowanie o zawarcie umowy koncesji, przeprowadzone zgodnie z ustawą o koncesji;

h) **przedsiębiorcy zewnętrznym** – należy przez to rozumieć przedsiębiorcę nieposiadającego statusu podmiotu wewnętrznego;

i) **rekompensacie** – należy przez to rozumieć rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych, o której mowa w art. 2 lit. g rozporządzenia nr 1370/2007, tj. każdą korzyść (w tym dotację ze środków funduszy UE), zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem;

j) **składniku majątkowym** – należy przez to rozumieć wszelkie przedmioty, w szczególności tabor i infrastrukturę, dofinansowane z programu operacyjnego;

k) **umowie o świadczenie usług publicznych** – należy przez to rozumieć umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym;

l) **usłudze publicznej** – należy przez to rozumieć świadczenie (realizację) lub zarządzanie i świadczenie (realizację) usług w transporcie zbiorowym, których wykonywania dany operator bez rekompensaty nie podjąłby się albo nie podjąłby się w tym samym zakresie lub na tych samych warunkach;

m) **VAT** – podatek od towarów i usług, o którym mowa w ustawie z 11 marca 2004 r, o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054 z późn. zm.).

Rozdział 3 – Zakres zastosowania Wytycznych

5) Wytyczne stosuje się do dofinansowania wypłacanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020, Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 – 2020 oraz regionalnych programów operacyjnych obowiązujących w perspektywie 2014 – 2020. Ponadto, Wytyczne stosuje się pomocniczo dla Programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej zarządzanych przez stronę polską.

6) Wytyczne stosuje się do tych działań wymienionych w przywołanych powyżej programach operacyjnych (krajowych i regionalnych), w których przewidziano dofinansowanie podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w sektorze transportu zbiorowego osób (w tym kolejowego). Wytyczne nie regulują zasad świadczenia usług publicznych w ww. sektorze w odniesieniu do podmiotów, które nie ubiegają się o dofinansowanie z programów operacyjnych.

7) W celu prawidłowej realizacji obowiązku świadczenia usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich konieczne może okazać się korzystanie przez operatora z infrastruktury służącej do komunikacji zbiorowej (w pewnych przypadkach infrastruktura ta musi zostać rozbudowana lub zmodernizowana) albo nabycie (lub modernizacja) taboru, tj. środków transportu zbiorowego. W świetle orzeczeń w sprawie *Leipzig-Halle*[3] nie tylko działalność operatorska w zakresie infrastruktury, lecz również budowa (modernizacja) infrastruktury stanowi działalność gospodarczą, jeśli budowa (modernizacja) tej infrastruktury jest związana z jej późniejszą komercyjną eksploatacją. Wytyczne dotyczą zatem sytuacji, w których dofinansowana infrastruktura jest wykorzystywana do prowadzenia działalności gospodarczej, przy czym za prowadzenie działalności gospodarczej należy uznać w szczególności wykorzystywanie infrastruktury do świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, jak również udostępnianie jej za opłatą. Działalności gospodarczej nie stanowi budowa powszechnie dostępnej infrastruktury ogólnospołecznej, która nie jest wykorzystywana komercyjnie, takiej jak udostępniane nieodpłatnie drogi publiczne. Wsparcie przyznawane na rozwój tej infrastruktury nie jest pomocą publiczną i Wytyczne nie mają do niego zastosowania. Podobnie Wytyczne nie mają zastosowania do dofinansowania infrastruktury zarządzanej przez Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK). W odniesieniu do PKP PLK uznaje się, że spółka ta działa na rynku, na którym wyłączona jest konkurencja (PKP PLK jest jedynym podmiotem zarządzającym główną [narodową] infrastrukturą kolejową, wykonującym *de facto* kompetencje władzy publicznej w zakresie utrzymania, budowy i modernizacji tej infrastruktury), a zatem wsparcie przekazywane tej spółce związane z infrastrukturą kolejową nie spełnia czwartej z przesłanek określonych w art. 107 ust. 1 TFUE – brak możliwości zakłócenia konkurencji – co oznacza, że nie stanowi ono pomocy publicznej.

8) Jednostka samorządu terytorialnego albo operator mogą ubiegać się o dofinansowanie nabycia (modernizacji) taboru oraz innych składników majątkowych, jak również o dofinansowanie robót

[3] Orzeczenie Sądu UE z 24 marca 2011 r. w sprawach połączonych *T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji i T-443/08 Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji*, Zb. Orz. 2011 r., s. II-01311, potwierdzone przez orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości UE z 19 grudnia 2012 r. w sprawie C-288/11 P, dotychczas nieopublikowany w Zbiorze Orzeczeń.

budowlanych dotyczących niezbędnej infrastruktury w zakresie przewidzianym we właściwych programach operacyjnych.

9) Dofinansowanie jest udzielane na podstawie umowy o dofinansowanie projektu, o której mowa w art. 2 pkt 26 ustawy o zasadach realizacji programów operacyjnych w zakresie polityki spójności lub decyzji o dofinansowaniu projektu, o której mowa w art. 2 pkt 2 ustawy o zasadach realizacji programów operacyjnych w zakresie polityki spójności. Wysokość dofinansowania liczonego jako udział środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej (oraz w niektórych przypadkach częściowo z budżetu państwa) określają właściwe programy operacyjne. Pozostała część środków na realizację projektu (tzw. wkład własny) może pochodzić z krajowych środków publicznych albo ze środków prywatnych.

10) Wytyczne skierowane są do wszystkich instytucji uczestniczących w realizacji programów operacyjnych, tj. do instytucji zarządzających, instytucji pośredniczących oraz do instytucji wdrażających. Wytyczne nie mają charakteru aktu powszechnie obowiązującego. Wytyczne zawierają wskazówki, w jaki sposób powinny postępować instytucje zaangażowane we wdrażanie programów operacyjnych, aby zapewnić zgodność z zasadami wydatkowania środków funduszy UE. Wytyczne wyznaczają zatem ramy postępowania, gwarantujące zachowanie bezpieczeństwa prawnego. W razie wątpliwości Wytyczne powinny być interpretowane i stosowane zgodnie z wszelkimi normami prawa krajowego i unijnego.

11) Właściwe instytucje powinny dokonać oceny występowania pomocy publicznej w projekcie na podstawie informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie i załączonej do niego dokumentacji kierując się wskazówkami zawartymi w rozdziale 6 podrozdziale 6.1 Wytycznych. Zgodność pomocy należy oceniać w oparciu o postanowienia rozdziałów 6 – 7 Wytycznych (z wyjątkiem podrozdziału 6.1 Wytycznych). Dla każdego projektu instytucja odpowiedzialna za wybór projektów powinna zobowiązać wnioskodawcę, ubiegającego się o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej do przedstawienia dokumentacji potwierdzającej zgodność projektu z unijnymi przepisami o pomocy publicznej, w szczególności zgodność pomocy publicznej udzielanej ze środków funduszy UE w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych z rynkiem wewnętrznym UE, spełniającej wymogi określone w rozdziale 6 – 7 Wytycznych (z wyjątkiem podrozdziału 6.1 Wytycznych). Przedmiotowe zobowiązanie powinno zostać zawarte w regulaminie konkursu (w przypadku projektów wybieranych w trybie konkursowym) lub wezwaniu do składania wniosków o dofinansowanie (w przypadku projektów wybieranych w trybie pozakonkursowym).

12) Zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. e rozporządzenia nr 1300/2013 oraz art. 3 ust. 3 lit. d rozporządzenia nr 1301/2013, Fundusz Spójności oraz EFRR nie wspierają przedsiębiorstw w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy publicznej. Pojęcie „przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji" zostało wyjaśnione w pkt 20 Wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji. Przedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu ww. Wytycznych nie mogą otrzymać dofinansowania z programów operacyjnych. Przed podjęciem dalszych czynności należy zatem, w pierwszej kolejności, sprawdzić, czy dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej, o które ubiega się wnioskodawca nie jest adresowane do przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji we wskazanym powyżej rozumieniu.

Rozdział 4 – Cel i przedmiot Wytycznych

13) Celem Wytycznych jest wskazanie sposobu przekazywania jednostkom samorządu terytorialnego i operatorom dofinansowania z programów operacyjnych na zakup (lub modernizację) składników majątkowych. Wytyczne mają również zapewnić płynną realizację projektów dofinansowanych z programów operacyjnych.

14) Ze względu na fakt, że przekazywanie operatorom środków na zakup składników majątkowych jako elementu rekompensaty, w niektórych przypadkach określonych w rozporządzeniu nr 1370/2007, a do 3 grudnia 2009 r. na zasadach określonych w rozporządzeniu nr 1191/69, jest zgodne z zasadami rynku wewnętrznego i nie wymaga notyfikacji, wsparcie może być w tym trybie przekazywane odpowiednio szybko, a jednocześnie nie powstaje dodatkowe obciążenie administracyjne związane z obowiązkiem notyfikacyjnym – zarówno po stronie operatorów, jak i organów władzy publicznej oraz organów unijnych.

15) Wskazane korzyści przesądziły o tym, że w Wytycznych opisano sposób powierzania operatorom zobowiązania do świadczenia usług publicznych, z uwzględnieniem przepisów prawa unijnego oraz prawa krajowego.

Rozdział 5 – Uwagi wprowadzające

16) W świetle przepisów prawa unijnego, w gestii państw członkowskich pozostaje zapewnienie świadczenia publicznego transportu pasażerskiego przez odpowiednio do tego przygotowane przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne. Zapewnienie usług w powyższym zakresie odbywa się w Polsce w ramach świadczenia usług publicznych transportu zbiorowego.

17) Zgodnie z wykładnią art. 345 TFUE przedstawianą w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: **TSUE**), z perspektywy prawa unijnego nie ma znaczenia, czy usługi publicznego transportu pasażerskiego świadczone są przez przedsiębiorstwa publiczne, czy prywatne.

18) Z koniecznością zapewnienia transportu zbiorowego związany jest tzw. „obowiązek służby publicznej" (ang. „public service obligation"), określany również jako „obowiązek świadczenia usług publicznych" lub „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych". Podstawowym aktem normatywnym regulującym na poziomie unijnym kwestie obowiązku świadczenia usług publicznych w transporcie pasażerskim jest aktualnie rozporządzenie nr 1370/2007 (od 3 grudnia 2009 r.) – rozporządzenie to zastąpiło rozporządzenie nr 1191/69. Podstawowym aktem w tym zakresie w systemie prawa krajowego jest ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.

19) Zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych to zobowiązanie, którego dany operator nie podjąłby się bez świadczenia wzajemnego[4], w szczególności rekompensaty, w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, a którego podjęcie jest konieczne z punktu widzenia organów władzy publicznej ze względu na interes publiczny.

20) Zgodnie z art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w Polsce nie jest dozwolone przyznawanie operatorowi prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu nr 1370/2007.

21) Według prawa polskiego, obowiązek zapewnienia transportu zbiorowego w wymiarze lokalnym ciąży na gminach i powiatach (art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym oraz art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy o samorządzie powiatowym). Obowiązek zaspokajania zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie regionalnego transportu zbiorowego (przewozy wojewódzkie i międzywojewódzkie) jest jednym z zadań własnych województwa (art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy o samorządzie województwa). Obowiązek ten może być realizowany w różnych formach (przewozy autobusowe, tramwajowe, kolejowe itd.). W celu zapewnienia realizacji tych zadań

[4] W polskiej wersji językowej definicji zawartej w art. 2 lit. e rozporządzenia nr 1370/2007 błędnie użyto terminu „rekompensata" zamiast szerszego terminu „świadczenie wzajemne", które to sformułowanie obejmuje swoim zakresem tak rekompensatę, jak i prawo wyłączne przyznane w zamian za świadczenie usług publicznych. Wskazuje na to fakt, iż w wersji angielskiej, jak i niemieckiej, występują inne, niż odpowiadające słowu „rekompensata", terminy określające w sposób generalny świadczenie wzajemne wynikające z nałożenia/podjęcia wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych. W wersji angielskiej pojawia się w tym kontekście termin *reward* (nagroda, wynagrodzenie) – zamiast *compensation* (rekompensata), a wersji niemieckiej – *die Gegenleistung* (odwzajemnienie, świadczenie wzajemne) – zamiast *die Ausgleichsleistung* (rekompensata).

jednostki samorządu terytorialnego mogą wykorzystać przyznaną przez przepisy krajowe i unijne możliwość zobowiązania operatorów do świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym.

22) W odniesieniu do przewozów kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich może być powierzone operatorowi w drodze odpowiedniej umowy przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

23) Jednostka samorządu terytorialnego realizuje swe zadania w formie samorządowego zakładu budżetowego, poprzez kontrolowane przez jednostkę samorządu terytorialnego spółki prawa handlowego (tzw. spółki komunalne), albo powierza ich wykonywanie przedsiębiorcom zewnętrznym w drodze umowy cywilnoprawnej. Tym samym jednostka samorządu terytorialnego może powierzyć świadczenie usługi publicznej albo nałożyć obowiązek świadczenia usług publicznych (co jest bezpośrednio związane z realizacją zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego) na ww. podmioty, tj. samorządowy zakład budżetowy, spółkę komunalną oraz przedsiębiorcę zewnętrznego, które to podmioty stają się wówczas operatorem. W zakresie dopuszczalnym przez przepisy prawa, jednostka samorządu terytorialnego może realizować swoje zadania również za pośrednictwem innej jednostki samorządu terytorialnego, na podstawie porozumienia, albo za pośrednictwem związku międzygminnego.

24) W zakresie transportu kolejowego minister właściwy do spraw transportu (w zakresie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych) zapewnia realizację usług publicznych poprzez zawarcie z operatorem (przedsiębiorcą zewnętrznym) umowy cywilnoprawnej, w której operator zobowiązuje się do świadczenia usług publicznych.

Rozdział 6 – Rekompensata a pomoc publiczna

25) Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych podlega ocenie w świetle art. 107 ust. 1 TFUE, ponieważ operatorzy otrzymujący dofinansowanie prowadzą działalność o charakterze gospodarczym, w związku z czym są przedsiębiorstwami (przedsiębiorcami) w rozumieniu przyjętym w orzecznictwie TSUE. Zgodnie z tym orzecznictwem, przedsiębiorstwem jest każdy podmiot zaangażowany w prowadzenie działalności gospodarczej, bez względu na jego status i sposób finansowania[5].

[5] Orzeczenie TSUE z 12 września 2000 r. w sprawach połączonych C-180-184/98 *Pavel Pavlov* i in. przeciwko *Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten*, Zb. Orz. 2000, s. I-06451, pkt 75.

26) Składniki majątkowe dofinansowane z programów operacyjnych na zasadach wskazanych w Wytycznych stanowią część rekompensaty. Oznacza to, że kwalifikacja prawna dofinansowania ze środków funduszy UE w zakresie przepisów o pomocy publicznej powinna być dokonywana przez pryzmat oceny charakteru rekompensaty przekazywanej operatorowi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Podrozdział 6.1 – Brak pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

27) Kryteriami pozwalającymi ustalić, czy dane wsparcie przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, są cztery kryteria wskazane w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/00[6]. Łączne spełnienie tych kryteriów powoduje, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy publicznej. Treść tych kryteriów jest następująca:

a) przedsiębiorstwo jest zobowiązane do świadczenia usługi publicznej i ją wykonuje, a jednocześnie usługa ta jest jasno zdefiniowana;

b) w celu uniknięcia przyznania korzyści ekonomicznej, która może faworyzować wybrane przedsiębiorstwo w stosunku do konkurencji, parametry na podstawie których ustala się rekompensatę powinny być określone obiektywnie i transparentnie zanim nastąpi nałożenie zobowiązania do świadczenia usług publicznych;

c) rekompensata nie może przekroczyć kosztów poniesionych w związku z realizacją usługi publicznej z uwzględnieniem wpływów z tej usługi oraz rozsądnego zysku;

d) jeżeli przedsiębiorstwo nie zostało wybrane zgodnie z procedurami zamówień publicznych gwarantującymi, że usługa będzie zapewniona po najmniejszym koszcie dla społeczności, rekompensata nie może przekraczać kosztów, jakie poniosłoby typowe przedsiębiorstwo, dobrze zarządzane i odpowiednio wyposażone do realizacji usługi publicznej, z uwzględnieniem wpływów generowanych przez usługę i rozsądnego zysku.

28) W odniesieniu do kryterium przywołanego w pkt 27 lit. d, należy zauważyć, że wybór operatora w drodze przetargu, zgodnie z wszelkimi zasadami dotyczącymi udzielania zamówień publicznych (w tym z wypełnieniem obowiązków publikacyjnych), przy spełnieniu pozostałych kryteriów wskazanych w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/00 (kryteriów, o których mowa

[6] Orzeczenie z 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 *Altmark Trans GmbH przeciwko Regierungspräsidium Magdeburg*, Zb. Orz. 2003 r., s. I-07747.

w pkt 27 lit. a-c), gwarantuje, co do zasady, że przepływ środków publicznych nie ma charakteru pomocy publicznej, ponieważ operator nie uzyskuje korzyści (na zasadach odbiegających od rynkowych), w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Przy czym dopuszczalne jest zastosowanie zarówno przetargu nieograniczonego, jak i ograniczonego, chyba że zainteresowanym podmiotom uniemożliwiono zgłoszenie ofert bez uzasadnionych przyczyn. Jednocześnie dopuszczalne jest wybranie najkorzystniejszej oferty z zastosowaniem kryterium ceny, jak i kryterium ceny oraz innych kryteriów odnoszących się do przedmiotu zamówienia, o ile inne kryteria niż cena są ściśle związane z przedmiotem świadczonej usługi i umożliwiają wybranie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, która odpowiada wartości rynkowej. Zastosowanie przetargowej procedury wyboru operatora nie wyklucza wystąpienia pomocy publicznej, jeśli nie stwarza ona warunków do odpowiednio otwartej i rzeczywistej konkurencji, np. w przetargu została złożona tylko jedna oferta lub tylko jeden podmiot dysponuje infrastrukturą niezbędną do świadczenia usług.

29) Dofinansowanie ze środków funduszy UE w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych może spełniać kryteria zawarte w orzeczeniu TSUE w sprawie *Altmark* tylko i wyłącznie, jeśli było uwzględnione w momencie powierzania świadczenia usług (wyboru operatora), tj. np. w przypadku trybów powierzenia świadczenia usług, w których sporządzana jest specyfikacja istotnych warunków zamówienia, w specyfikacji było wskazane, że elementem wynagrodzenia będzie dofinansowanie ze środków funduszy UE bądź możliwe jest wykazanie, że dofinansowanie ze środków funduszy UE zastąpi część wynagrodzenia obliczonego zgodnie z postanowieniami specyfikacji, które pierwotnie miało pochodzić z innych źródeł. W przypadku powierzenia świadczenia usług podmiotowi wewnętrznemu, powyższe uwagi, dotyczące specyfikacji istotnych warunków zamówienia, należy odnosić analogicznie do treści pierwotnego aktu powierzenia.

30) Spełnienie warunków określonych przez TSUE w orzeczeniu w sprawie *Altmark* nie zwalnia z obowiązku przestrzegania rozporządzenia nr 1370/2007 (a także ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Należy bowiem pamiętać, że rozporządzenie to ma charakter powszechnie obowiązującego aktu prawnego.

Podrozdział 6.2 – Pomoc zgodna z rynkiem wewnętrznym i niepodlegająca notyfikacji

31) W sytuacji, gdy w danym przypadku kryteria określone w orzeczeniu TSUE w sprawie *Altmark* nie zostały spełnione rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

32) W odniesieniu do operatorów, którym zostało powierzone świadczenie usług publicznych:

a) w sposób władczy (samorządowy zakład budżetowy, spółka komunalna spełniająca kryteria podmiotu wewnętrznego),

b) a także w drodze procedury konkurencyjnej innej niż wymieniona w pkt 28 Wytycznych

należy przyjąć, że środki przekazywane przez jednostkę samorządu terytorialnego operatorom w formie rekompensaty stanowią pomocą publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

33) Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie stanowi pomoc publiczną zgodną z zasadami rynku wewnętrznego na podstawie art. 93 TFUE i nie podlega obowiązkowi notyfikacji, o ile przy jej udzielaniu zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia nr 1370/2007 albo przed 3 grudnia 2009 r. z rozporządzenia nr 1191/69. W przypadku rozporządzenia nr 1191/69 rekompensata jest zwolniona z obowiązku notyfikacji, tylko, jeśli świadczenie usług zostało powierzone operatorowi w sposób władczy.

Podrozdział 6.3 – Pomoc podlegająca notyfikacji

34) W przypadku, gdy świadczenie usług zostało powierzone z naruszeniem obowiązujących zasad powierzania świadczenia usług publicznych i udzielania zamówień publicznych, przekazywana operatorowi rekompensata stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE i podlega obowiązkowi notyfikacji Komisji Europejskiej, nawet jeżeli przy obliczaniu rekompensaty zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia nr 1191/69 oraz rozporządzenia nr 1370/2007.

35) Powyższe odnosi się również do sytuacji, gdy składnik majątkowy zostaje przekazany lub udostępniony operatorowi, który świadczy już usługę publiczną na podstawie wcześniej zawartej umowy, która nie przewidywała takiej możliwości w chwili zawarcia, a zmiana umowy nie była dokonana zgodnie z warunkami określonymi w przepisach dotyczących powierzania świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym i udzielania zamówień publicznych (zobacz podrozdział 7.4 Wytycznych).

36) W przypadku, gdy rekompensata przekazywana operatorowi jest wyższa niż wynika to z zastosowania zasad określonych w rozporządzeniu nr 1370/2007 lub – w odniesieniu do okresu przed 3 grudnia 2009 r. – w rozporządzeniu nr 1191/69 (także w przypadku, gdy rekompensata nie została odpowiednio pomniejszona w związku z przekazaniem składnika majątkowego), nie istnieje domniemanie, iż jest ona zgodna z zasadami rynku wewnętrznego i powinna zostać notyfikowana Komisji Europejskiej, zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE.

Podrozdział 6.4 – Relacje pomiędzy rozporządzeniem nr 1370/2007 a rozporządzeniem nr 1191/69

37) Zgodnie z orzeczeniem Sądu UE z dnia 20 marca 2013 r. w sprawie T-92/11 *Jørgen Andersen przeciwko Komisji Europejskiej*[7], do oceny zgodności z przepisami o pomocy publicznej umów o świadczenie usług publicznych powierzonych oraz rekompensat przyznanych przed 3 grudnia 2009 r., tj. przed dniem wejścia w życie rozporządzenia nr 1370/2007, znajdują zastosowanie przepisy rozporządzenia nr 1191/1969. Po tej dacie ww. umowy powinny być powierzane, zaś rekompensaty przyznawane, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 1370/2007, z uwzględnieniem art. 8 ust. 2 rozporządzenia Nr 1370/07 (powołany przepis przewiduje dziesięcioletni okres przejściowy na stopniowe wdrożenie art. 5 tego rozporządzenia, dotyczącego trybów wyboru operatora).

38) Zgodnie z art. 17 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69 powierzenie świadczenia usługi publicznej w drodze aktu o charakterze władczym i wypłata z tego tytułu odpowiedniej rekompensaty w trybie i na zasadach określonych w art. 3-13 rozporządzenia nr 1191/69 podlegało zwolnieniu z obowiązku notyfikacji. Usługi publiczne powierzone w drodze umowy cywilnoprawnej zgodnie z art. 14 rozporządzenia Nr 1191/69 nie były objęte zwolnieniem wynikającym z ww. art. 17 ust. 2 i podlegały, co do zasady, notyfikacji, chyba że spełnione były inne warunki zwalniające z tego obowiązku.

39) Do usług publicznych, których świadczenie zostało powierzone w drodze aktu o charakterze władczym albo umowy cywilnoprawnej, po dniu 3 grudnia 2009 r. zastosowanie mają przepisy rozporządzenia nr 1370/2007. W przypadku aktu o charakterze władczym datą graniczną jest data jego wejścia w życie, a w przypadku umowy – data jej zawarcia.

[7] Dotychczas niepublikowany w Zbiorze Orzeczeń.

40) W zakresie wynikającym z art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 powierzenie świadczenia usług publicznych w trybach opisanych w tym rozporządzeniu i wypłata z tego tytułu odpowiedniej rekompensaty są zwolnione z obowiązku notyfikacji.

41) Dalsze postanowienia Wytycznych, o ile nie jest wyraźnie wskazane, że dana regulacja dotyczy wyłącznie sytuacji prawnej od dnia 3 grudnia 2009 r., znajdują zastosowanie także do okresu poprzedzającego tę datę.

42) Umowy o świadczenie usług publicznych zawarte przed dniem 3 grudnia 2009 r. zachowują po tej dacie swoją ważność na warunkach i na okresy wynikające z art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007. Zgodnie z powołanym przepisem, rozporządzenie nr 1191/69 znajduje zastosowanie do oceny legalności i prawidłowości rekompensat wypłacanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych przed dniem 3 grudnia 2009 r. Z uwagi na powyższe dalsze odesłania do przepisów rozporządzenia nr 1191/69 zachowują w tym zakresie ważność.

Rozdział 7 – Zobowiązanie do świadczenia usług publicznych i rekompensata

43) Zamieszczone w niniejszym rozdziale uwagi dotyczące:

a) jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do związku międzygminnego (w rozumieniu art. 64 ustawy o samorządzie gminnym),

b) organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do zgromadzenia związku międzygminnego,

c) organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do zarządu związku międzygminnego,

d) jednostki samorządu terytorialnego, organu stanowiącego i organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do ministra właściwego do spraw transportu w zakresie, w jakim jest on uprawniony do zawierania umów o świadczenie usług publicznych w przewozach kolejowych na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

44) Zamieszczone w niniejszym rozdziale uwagi dotyczące jednostki samorządu terytorialnego odnoszą się odpowiednio do porozumienia jednostek samorządu terytorialnego.

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

46) Zgodnie z rozporządzeniem nr 1370/2007, nałożenie zobowiązania do świadczenia usług publicznych na operatora następuje w drodze umowy o świadczenie usług publicznych. Należy przy tym zaznaczyć, że rozporządzenie nr 1370/2007 zawiera bardzo szeroką definicję „umowy o świadczenie usług publicznych" – obejmuje ona nie tylko umowy cywilnoprawne w rozumieniu polskiego prawa, ale również akty normatywne i administracyjne, a nawet te akty o charakterze władczym, które określają warunki, zgodnie z którymi dany organ samodzielnie świadczy usługi publiczne lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu (art. 2 lit. i rozporządzenia nr 1370/2007).

Podrozdział 7.1 – Relacja pomiędzy rozporządzeniem nr 1370/2007 i dyrektywami zamówieniowymi

47) Zgodnie z komunikatem interpretacyjnym, zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych mającej charakter zamówienia publicznego w rozumieniu ustawy Prawo zamówień publicznych lub przyjmującej formę koncesji w rozumieniu przyjętym w ustawie o koncesji w zakresie transportu koleją i metrem podlega wyłącznie przepisom rozporządzenia nr 1370/2007 i jest wyłączone z zakresu zastosowania unijnych dyrektyw zamówieniowych[8] i dyrektywy koncesyjnej[9].

48) Zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych mającej charakter zamówienia publicznego w rozumieniu ustawy Prawo zamówień publicznych w zakresie transportu autobusowego i tramwajowego jest regulowane wyłącznie przepisami dyrektyw zamówieniowych (w polskich warunkach przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych). Natomiast zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych przyjmującej formę koncesji w rozumieniu przyjętym w ustawie o koncesji w zakresie transportu autobusowego i tramwajowego jest regulowane wyłącznie

[8] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/24/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz. Urz. UE 2014 L 94/65) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/25/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz. Urz. UE 2014 L 94/243).

[9] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/23/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz. Urz. UE 2014 L 94/1).

przepisami rozporządzenia nr 1370/2007 i wyłączone z zakresu zastosowania dyrektywy koncesyjnej.

Podrozdział 7.2 – Zobowiązanie do świadczenia usług publicznych

7.2.1Sekcja – Samorządowy zakład budżetowy

7.2.1.1 Podsekcja – Uwagi wstępne

49) Zadanie polegające na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego może być realizowane przez jednostkę samorządu terytorialnego działającą za pomocą samorządowego zakładu budżetowego.

50) Samorządowy zakład budżetowy tworzony jest na podstawie przepisów ustawy o finansach publicznych przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego w drodze uchwały. Tworząc samorządowy zakład budżetowy, organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego określa m.in.: nazwę i siedzibę zakładu, przedmiot jego działalności, źródła przychodów własnych zakładu, jak również stan wyposażenia zakładu w środki obrotowe oraz składniki majątkowe przekazane zakładowi w użytkowanie.

7.2.1.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych

51) Obowiązek świadczenia usług publicznych nakładany jest na samorządowy zakład budżetowy poprzez zawarcie odpowiednich postanowień w akcie na podstawie którego dany samorządowy zakład budżetowy został utworzony. W szczególności akt ten powinien określać, że celem działalności zakładu jest zaspokajanie potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego poprzez świadczenie usług publicznych.

7.2.1.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych

52) Szczegółowe określenie zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na samorządowy zakład budżetowy może nastąpić w statucie lub regulaminie uchwalonym przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego. Alternatywnie organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego może przekazać organowi wykonawczemu jednostki samorządu terytorialnego kompetencję do szczegółowego uregulowania zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych.

53) Odpowiedni akt prawa wewnętrznego mieści się w zakresie szerokiej definicji umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w rozporządzeniu nr 1370/2007 (zobacz pkt 46 Wytycznych).

54) Akt wewnętrzny określający warunki wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez samorządowy zakład budżetowy powinien być zgodny z wszystkimi przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącymi umowy o świadczenie usług publicznych. Zgodnie bowiem z art. 4 ust. 2 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ilekroć w ustawie jest mowa o umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego - należy przez to rozumieć również akt wewnętrzny określający warunki wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez samorządowy zakład budżetowy.

55) Ustalenie, że podmiotem wykonującym usługi publiczne będzie samorządowy zakład budżetowy, następuje na mocy uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego.

7.2.2 Sekcja – Spółka komunalna

7.2.2.1 Podsekcja – Uwagi wstępne

56) Zadanie polegające na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego może być realizowane przez jednostkę samorządu terytorialnego działającą za pomocą spółki z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółki akcyjnej, zwanej dalej „spółką komunalną".

57) Spółki komunalne działają na podstawie Kodeksu spółek handlowych, przepisów ustawy o gospodarce komunalnej oraz innych przepisów szczególnych.

58) Jednostka samorządu terytorialnego tworzy spółki komunalne w drodze uchwały podjętej przez organ stanowiący albo przystępuje do istniejącej spółki. Zadania jednostki samorządu terytorialnego w transporcie zbiorowym realizują również spółki komunalne, które powstały z mocy prawa albo w inny szczególny sposób[10]. Do spółek tych znajdują odpowiednio zastosowanie postanowienia Wytycznych dotyczące spółek komunalnych utworzonych przez jednostkę samorządu terytorialnego.

59) Finansowanie zadań wykonywanych przez spółkę komunalną następuje ze środków własnych tej spółki oraz ze środków publicznych. Jednostka samorządu terytorialnego zobowiązana jest

[10] Na przykład na mocy art. 14 ust. 1 ustawy o gospodarce komunalnej albo art. 4b ust. 1 ustawy z 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz. U. z 2013 r., poz. 216, z późn. zm.)

wyposażyć utworzoną przez siebie spółkę komunalną w majątek w celu wykonywania przez nią zadań własnych. Wyposażenie spółki komunalnej w środki finansowe może nastąpić w formach przewidzianych przepisami prawa, m. in. poprzez podwyższenie kapitału, dopłaty, pożyczki wspólnika lub na podstawie umów cywilnoprawnych. Należy przy tym pamiętać, że wszelkie przysporzenia przekazane spółce komunalnej w związku z usługami publicznymi powinny być traktowane jako element rekompensaty udzielonej w związku ze świadczeniem tych usług.

7.2.2.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych

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

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

7.2.2.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych

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

63) Uchwała o zawiązaniu spółki, w której określa się cel działalności spółki, w połączeniu z umową lub statutem spółki oraz dokumentami wymienionymi w pkt 62 Wytycznych, konstytuują wspólnie umowę o świadczenie usług publicznych.

64) Umowa o świadczenie usług publicznych powinna być zgodna z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

7.2.2.4 Podsekcja – Sposób wyboru podmiotu

65) Wybór spółki komunalnej do świadczenia usług publicznych na terenie macierzystej jednostki samorządu terytorialnego nie wymaga przeprowadzenia procedury konkurencyjnej, o ile posiada ona charakter podmiotu wewnętrznego.

66) W Wytycznych przyjęto, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa polskiego, że świadczenie usług publicznych przez spółki komunalne posiadające status podmiotu wewnętrznego na rzecz jednostek samorządu terytorialnego wynika, przy zachowaniu odpowiednich warunków, z nałożenia na taką spółkę w trybie władczym obowiązku poprzez odpowiednie akty prawne (uchwały organu stanowiącego, akty założycielskie).

67) Pojęcie podmiotu wewnętrznego zostało zdefiniowane w orzecznictwie TSUE[11], a ponadto od 3 grudnia 2009 r. zostało doprecyzowane i uzupełnione w art. 5 ust. 2 rozporządzenia Nr 1370/2007 w sektorze usług publicznych w transporcie.

68) Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje w art. 22 ust. 1 pkt 2 oraz 4-6, iż zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym, może nastąpić w drodze bezpośredniego powierzenia (w trybie niekonkurencyjnym). W odniesieniu do przewozów autobusowych i tramwajowych rozporządzenie nr 1370/2007 ogranicza tę możliwość do przypadków, gdy zawarta umowa przenosi na spółkę ryzyko wynikające z kontraktu – ma charakter koncesji w rozumieniu prawa unijnego (w prawie polskim w ustawie o koncesji). W przypadku umów niemających charakteru koncesji, dopuszczalność bezpośredniego powierzenia świadczenia usług w tych rodzajach transportu (zawarte w niniejszym punkcie poniżej spostrzeżenia nie dotyczą innych rodzajów transportu, np. transportu kolejowego) podmiotowi wewnętrznemu znajduje potwierdzenie w orzecznictwie TSUE (analogicznie jak w okresie przed dniem 3 grudnia 2009 r.). Zgodnie z tym orzecznictwem (przywołanym w przypisie nr 11), aby

[11] Zob. orzeczenie z 18 listopada 1999 r. w sprawie C-107/98 *Teckal*, Zb. Orz. 1999 r., s. I-8121, pkt 50; orzeczenie z 11 stycznia 2005 r. w sprawie C-26/03 *Stadt Halle*, Zb. Orz. 2005 r., s. I-1, pkt 49; orzeczenie z 13 stycznia 2005 r. w sprawie C-84/03 *Komisja przeciwko Hiszpanii*, Zb. Orz. 2005 r., s. I-139, pkt 38; orzeczenie z 21 lipca 2005 r. w sprawie C-231/03 *Coname*, Zb. Orz. 2005 r., s. I-7287, pkt 26; orzeczenie z 13 października 2005 r. w sprawie C-458/03 *Parking Brixen*, Zb. Orz. 2005 r., s. I-8585, pkt 61; orzeczenie z 10 listopada 2005 r. w sprawie C-29/04 *Komisja przeciwko Austrii*, Zb. Orz. 2005 r., s. I-9705, pkt 34; orzeczenie z 6 kwietnia 2006 r. w sprawie C-410/04 *ANAV*, Zb. Orz. 2006 r., s. I-3303, pkt 31-33; orzeczenie z 11 maja 2006 r. w sprawie C-340/04 *Carbotermo*, Zb. Orz. 2006 r., s. I-4137, pkt 33; orzeczenie z 19 kwietnia 2007 r. w sprawie C-295/05 *Tragsa*, Zb. Orz. 2007 r., s. I-2999, pkt 55; orzeczenie z 18 grudnia 2007 r. w sprawie C-220/06 *Asociación Profesional de Empresas de Reparto y Manipulado de Correspondencia*, Zb. Orz. 2007 r., s. I-12175, pkt 58; orzeczenie z 13 listopada 2008 r. w sprawie C–324/07 *Coditel Brabant* Zb. Orz. 2008 r., s. I-8457. Ponadto zob. art. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/24/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę nr 2004/18/WE, Dz. Urz. UE 2014 L 94/65.

dany podmiot mógł zostać uznany za wewnętrzny musi on spełniać następujące warunki: organ władzy publicznej musi sprawować nad nim kontrolę analogiczną do tej, jaką sprawuje nad własnymi służbami oraz musi on prowadzić swoją podstawową działalność na rzecz sprawującego nad nim kontrolę organu lub organów władzy publicznej. Drugi z warunków należy uznać za spełniony wówczas, gdy ponad 80 % działalności operatora jest prowadzone w ramach wykonywania zadań powierzonych mu przez organizatora lub przez inne osoby prawne kontrolowane przez organizatora[12]. Ponadto, podmiot ten musi w 100% stanowić własność organu lub organów publicznych[13].

69) Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie jest dopuszczalne, aby spółka komunalna świadczyła usługi publiczne na terenie innej jednostki samorządu terytorialnego niż macierzysta jednostka samorządu terytorialnego, chyba że podstawą świadczenia usługi jest odpowiednie porozumienie jednostek samorządu terytorialnego, przepis prawa albo powierzenie przez terytorialnie właściwy związek międzygminny. Jednocześnie, zgodnie z art. 2 ustawy o gospodarce komunalnej, spółka komunalna powinna służyć realizacji gospodarki komunalnej jednostki samorządu terytorialnego, która ją powołała. Nie można za przejaw wykonywania zadań z zakresu gospodarki komunalnej uznać świadczenia usług publicznych poza terytorium macierzystej jednostki samorządu terytorialnego, chyba że w danym przypadku można wykazać, że świadczenie usług poza tym terytorium jest niezbędne do zapewnienia właściwego ich wykonywania na terytorium własnym. Podjęcie przez spółkę komunalną świadczenia usług publicznych na terenie innej jednostki samorządu terytorialnego, poza wyjątkami wyżej opisanymi, skutkuje utratą przez taką spółkę statusu podmiotu wewnętrznego – spółka ta świadczy wówczas usługi na terytorium macierzystej jednostki samorządu terytorialnego na zasadach ogólnych, tj. tak jak przedsiębiorca zewnętrzny.

---

[12] Zobacz w tym względzie art. 12 ust. 1 lit. b dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/24/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę 2004/18/WE (Dz. Urz. UE 2014 L 94/65). Do celów ustalenia odsetka działalności operatora prowadzonej na rzecz organizatora lub innych osób prawnych przez niego kontrolowanych uwzględnia się średni całkowity obrót lub odpowiednią alternatywną miarę opartą na działalności, taką jak koszty poniesione za trzy lata poprzedzające udzielenie zamówienia. Jeżeli, ze względu na datę utworzenia, rozpoczęcia działalności lub ze względu na reorganizację działalności, dane dotyczące obrotu lub alternatywna miara oparta na działalności (taka jak koszty - za poprzednie trzy lata) są niedostępne lub nieprzydatne, wystarczające jest wykazanie, że miara działalności jest wiarygodna, szczególnie za pomocą prognoz handlowych.

[13] Warunki te zostały nieco zmodyfikowane w dyrektywach zamówieniowych – zobacz art. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/24/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz. Urz. UE 2014 L 94/65) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/25/UE z 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz. Urz. UE 2014 L 94/243).

70) Kryteria pozwalające uznać spółkę komunalną za podmiot wewnętrzny powinny być spełnione nie tylko w czasie powierzania jej świadczenia usług publicznych, lecz także przez cały okres powierzenia. TSUE stwierdził bowiem, że jeśli w okresie powierzenia operator straci status podmiotu wewnętrznego, to należy uznać, że doszło do udzielenia temu podmiotowi zamówienia na świadczenie usług z naruszeniem unijnych przepisów o zamówieniach publicznych[14].

7.2.3 Sekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny

7.2.3.1 Podsekcja – Uwagi wstępne

71) Jednostka samorządu terytorialnego może powierzyć wykonywanie zadań własnych przedsiębiorcy zewnętrznemu.

72) Powierzenie wykonywania zadań przedsiębiorcy zewnętrznemu następuje w drodze umowy o świadczenie usług publicznych, przyjmującej formę umowy cywilnoprawnej.

7.2.3.2 Podsekcja – Sposób zobowiązania do świadczenia usług publicznych

73) Przedsiębiorca zewnętrzny przyjmuje zobowiązanie do świadczenia usług publicznych w zawartej z jednostką samorządu terytorialnego umowie o powierzenie wykonywania zadań związanych z zaspokajaniem potrzeb mieszkańców w zakresie transportu zbiorowego.

74) Przedsiębiorca zewnętrzny przyjmuje zobowiązanie, o którym mowa w pkt 73 Wytycznych, w zamian za rekompensatę.

75) Nałożenie na przedsiębiorcę zewnętrznego obowiązku świadczenia usług publicznych w drodze aktu władczego (aktu normatywnego wydanego przez jednostkę samorządu terytorialnego, aktu administracyjnego) jest niedopuszczalne w świetle przepisów prawa polskiego.

7.2.3.3 Podsekcja – Określenie szczegółowego zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych

76) Szczegółowe określenie zakresu obowiązku świadczenia usług publicznych realizowanego przez przedsiębiorcę zewnętrznego następuje w umowie o świadczenie usług publicznych. Umowa powinna zawierać postanowienia dotyczące sposobu obliczenia rekompensaty, zgodne z zasadami określonymi w Podrozdziale 7.7.

---

[14] Orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości UE z 6 kwietnia 2006 r. w sprawie C-410/04 *Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) przeciwko Comune di Bari i AMTAB Servizio SpA*, Zb. Orz. 2006, s. I-03303.

77) Umowa o świadczenie usług publicznych powinna być zgodna z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

7.2.3.4 Podsekcja – Sposób wyboru podmiotu

78) Wybór przedsiębiorcy zewnętrznego następuje na zasadach określonych w Prawie zamówień publicznych oraz ustawie o koncesji, z zasady w drodze procedury konkurencyjnej przeprowadzonej po podjęciu przez organ stanowiący uchwały w przedmiocie upoważnienia organu wykonawczego do jej przeprowadzenia i zawarcia z przedsiębiorcą zewnętrznym umowy o wykonywanie zadań w zakresie transportu zbiorowego.

79) Dopuszczalne jest zawarcie umowy bez przeprowadzania procedury konkurencyjnej z każdym operatorem w trzech przypadkach w zakresie i na zasadach opisanych w art. 22 ust. 1 pkt 1, 3 i 4 w zw. z art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (patrz również pkt 81 Wytycznych w odniesieniu do przypadku trzeciego, który dotyczy transportu kolejowego).

7.3 Podrozdział – Przepisy szczególne dotyczące transportu kolejowego

80) Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych zamawiający może powierzać usługi publiczne w zakresie przewozów kolejowych z wyłączeniem stosowania niektórych przepisów o zamówieniach publicznych (niezależnie od posiadania przez operatora statusu podmiotu wewnętrznego).

81) Od dnia 3 grudnia 2009 r. art. 5 ust. 6 rozporządzenia nr 1370/2007 w sposób wyraźny umożliwia, o ile nie jest to zabronione przez prawo krajowe, bezpośrednie powierzenie świadczenia usług publicznych w zakresie przewozów kolejowych (z wyłączeniem innych szynowych środków komunikacji takich jak tramwaje lub metro) niezależnie od tego, czy dany operator posiada status podmiotu wewnętrznego. Na powyższej podstawie można zawierać umowy na okres 10 letni. W uzasadnionych przypadkach okres ten może być wydłużony zgodnie z art. 4 ust. 4 rozporządzenia nr 1370/2007. Możliwość zawarcia umowy na podstawie art. 5 ust. 6 rozporządzenia nr 1370/2007, jest w odniesieniu do komunikacji miejskiej (zgodnie z art. 22 ust. 4 ustawy o transporcie zbiorowym) ograniczona do przypadków, gdy umowa o świadczenie usług publicznych została zawarta w formie koncesji na usługi.

82) W odniesieniu do umów zawartych na podstawie art. 5 ust. 6 rozporządzenia nr 1370/2007 konieczne jest przy tym dochowanie, na podstawie art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007,

dodatkowych, w stosunku do wynikających z art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia (patrz Podrozdział 7.8 Wytycznych), obowiązków publikacyjnych dotyczących treści zawartej umowy.

83) Umowy o świadczenie usług publicznych w przewozach kolejowych świadczonych poza lokalnym transportem zbiorowym (przewozy regionalne i międzywojewódzkie) przed 1 marca 2011 r. powinny były być zawierane zgodnie z art. 40 i 40a ustawy o transporcie kolejowym, a ponadto powinny były zawierać elementy wynikające z § 7 ust. 1 rozporządzenia w sprawie organizowania przewozów.

7.4 Podrozdział – możliwość wprowadzenia zmian do umowy o świadczenie usług publicznych

84) Zgodnie z orzecznictwem sądów unijnych, modyfikacja postanowień umowy o świadczenie usług publicznych powierzonej z wykorzystaniem procedur udzielania zamówień publicznych jest dopuszczalna, o ile zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany na etapie udzielania zamówienia publicznego (w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia) oraz określił warunki jej dokonania[15]. Zmiany w postanowieniach zamówienia publicznego w czasie jego trwania stanowią udzielenie nowego zamówienia, jeżeli charakteryzują się one cechami w sposób istotny odbiegającymi od postanowień pierwotnego zamówienia i w związku z tym mogą wskazywać na wolę ponownego negocjowania przez strony podstawowych ustaleń tego zamówienia.

85) Zgodnie z art. 144 ustawy Prawo zamówień publicznych, zakazane jest dokonywanie istotnych zmian postanowień zawartej umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy, chyba że zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz określił warunki jej przeprowadzenia. Art. 23 ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi stanowi zaś, że zakazane jest dokonywanie zmian postanowień zawartej umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której zawarto umowę koncesji, chyba że konieczność wprowadzenia takich zmian wynika z okoliczności, których nie można było przewidzieć w dniu zawarcia umowy.

[15] Orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości UE z 19 czerwca 2008 r. w sprawie C-454/06 *Pressetext Nachrichtenagentur GmbH przeciwko Republice Austrii i inni*, Zb. Orz. 2008, s. I-04401.

86) W przypadku dokonywania zmian umowy, którą zgodnie z przepisami prawa została powierzona w sposób bezpośredni (w szczególności umowy powierzonej podmiotowi wewnętrznemu), w każdym przypadku należy sprawdzić, czy wprowadzenie zmian nie będzie miało wpływu na istnienie przesłanek uzasadniających bezpośrednie powierzenie ww. umowy. W przypadku, gdyby dokonana zmiana skutkowała brakiem spełnienia przesłanek uzasadniających bezpośrednie powierzenie danej umowy, byłoby to równoznaczne z udzieleniem zamówienia publicznego z naruszeniem przepisów o udzielaniu tych zamówień.

87) Modyfikacja postanowień umowy o świadczenie usług publicznych może skutkować koniecznością zmiany postanowień umowy o dofinansowanie projektu. Powyższe należy oceniać *ad casum*.

7.5 Podrozdział – Wyposażenie w składniki majątkowe

7.5.1 Sekcja – Uwagi wstępne

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

89) Wskazane w niniejszym Podrozdziale uwagi dotyczące taboru odnoszą się odpowiednio do innych składników majątkowych (z wyjątkiem sekcji 7.5.3), a uwagi dotyczące zakupu odnoszą się odpowiednio do modernizacji.

90) Tabor przeznaczony do świadczenia usług publicznych może zostać:

a) zakupiony bezpośrednio przez jednostkę samorządu terytorialnego i przekazany operatorowi, albo

b) w szczególności w sektorze transportu kolejowego, zakupiony przez specjalny podmiot powołany przez jednostkę samorządu terytorialnego lub inny podmiot działający w interesie publicznym w celu udostępniania go operatorom wybranym do świadczenia usług publicznych (co do zasady z zastosowaniem procedury konkurencyjnej), albo

c) zakupiony bezpośrednio przez operatora.

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

7.5.2.1 Podsekcja – Uwagi wstępne

91) W przypadku, gdy jednostka samorządu terytorialnego powierzy świadczenie usług publicznych przedsiębiorcy zewnętrznemu lub podmiotowi wewnętrznemu, może udostępnić mu w celu świadczenia tych usług własny tabor.

92) W przypadku, gdy jednostka samorządu terytorialnego nie ma taboru, który mogłaby udostępnić, może zakupić go z wykorzystaniem dofinansowania z programów operacyjnych.

7.5.2.2 Podsekcja – Samorządowy zakład budżetowy

93) Samorządowy zakład budżetowy wykonujący zadania jednostki samorządu terytorialnego jest wyposażany przez tę jednostkę samorządu terytorialnego w mienie. Przekazanie mienia, w tym również taboru, w zarząd samorządowego zakładu budżetowego, następuje na mocy decyzji jednostki samorządu terytorialnego (uchwały organu stanowiącego).

7.5.2.3 Podsekcja – Spółka komunalna i przedsiębiorca zewnętrzny

94) Przekazanie taboru operatorowi może nastąpić nieodpłatnie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo na podstawie innej umowy nieodpłatnej (np. użyczenia) lub odpłatnej (np. najmu albo dzierżawy). Czas obowiązywania takiej umowy nie może być dłuższy niż czas obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych. Konieczne jest wówczas wyraźne powiązanie zawieranej umowy z zawartą przez jednostkę samorządu terytorialnego z operatorem umową o świadczenie usług publicznych.

95) Fakt przekazania operatorowi należącego do jednostki samorządu terytorialnego taboru ma wpływ na wyliczenie rekompensaty (patrz uwagi w Podrozdziale 7.7 Wytycznych), co powinno znaleźć odzwierciedlenie w umowie o świadczenie usług publicznych.

7.5.3 Sekcja – Przypadek drugi – specjalny podmiot udostepniający tabor

96) Organizatorzy lub inne podmioty odpowiedzialne za funkcjonowanie sektora transportu kolejowego mogą tworzyć podmioty nabywające tabor, a następnie udostępniające go operatorom wybranym do świadczenia usług przewozowych.

97) Podmioty powołane przez organizatorów dla udostępniania taboru operatorom mogą otrzymywać dofinansowanie w celu nabycia taboru z programów operacyjnych. Dofinansowany tabor powinien być wykorzystywany wyłącznie do świadczenia usług publicznych.

98) Kwota otrzymanego dofinansowania powinna w całości zostać rozliczona w ramach rekompensaty przekazywanej operatorowi z tytułu świadczenia usług publicznych, któremu zostanie udostępniony tabor nabyty z wykorzystaniem dofinansowania z programów operacyjnych, w ten sposób że kwota rekompensaty powinna zostać obniżona proporcjonalnie w stosunku do wartości otrzymanego przez podmiot udostępniający tabor dofinansowania na jego nabycie. Podmiot udostepniający tabor nie może otrzymywać nieuzasadnionych korzyści w związku z udostępnianiem taboru operatorom.

99) W przypadku gdy podmiot udostępniający tabor oprócz prowadzenia działalności polegającej na udostępnianiu taboru przeznaczonego do świadczenia usług publicznych prowadzi także inną działalność podmiot ten jest zobowiązany do prowadzenia rozdzielnej rachunkowości pomiędzy poszczególnymi rodzajami działalności.

7.5.4 Sekcja – Przypadek trzeci – tabor staje się własnością operatora

7.5.4.1 Podsekcja – Samorządowy zakład budżetowy

100) Postanowień niniejszej sekcji nie stosuje się do samorządowego zakładu budżetowego (majątek zakładu, będącego w tym przypadku operatorem, jest majątkiem jednostki samorządu terytorialnego).

7.5.4.2 Podsekcja – Spółka komunalna

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

102) Przekazanie taboru spółce komunalnej przez jednostkę samorządu terytorialnego może nastąpić m.in. w formie aportu. Fakt przekazania spółce komunalnej taboru w formie aportu ma wpływ na wyliczenie rekompensaty (patrz uwagi w Podrozdziale 7.7 Wytycznych).

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

104) Spółka komunalna może sfinansować nabycie taboru z własnych środków oraz ubiegać się o refundację tego nabycia z programów operacyjnych. Fakt samodzielnego nabycia taboru przez spółkę komunalną, jak również otrzymania dofinansowania w celu nabycia taboru z programów operacyjnych, ma wpływ na wyliczenie rekompensaty, jeżeli spółka komunalna otrzymuje rekompensatę od macierzystej jednostki samorządu terytorialnego (patrz uwagi w Podrozdziale 7.7 Wytycznych).

7.5.4.3 Podsekcja – Przedsiębiorca zewnętrzny

105) Przedsiębiorca zewnętrzny, będący stroną umowy o świadczenie usług publicznych może nabyć tabor na własny koszt i ubiegać się o dofinansowanie w tym zakresie z programów operacyjnych.

106) Fakt samodzielnego nabycia taboru przez przedsiębiorcę zewnętrznego, jak również otrzymania dofinansowania z programów operacyjnych, ma wpływ na wyliczenie rekompensaty, którą przedsiębiorca zewnętrzny otrzymuje od jednostki samorządu terytorialnego (patrz uwagi w Podrozdziale 7.7 Wytycznych).

7.6 Podrozdział – Ubieganie się o dofinansowanie

107) Możliwość ubiegania się o dofinansowanie z programów operacyjnych w związku z nabyciem (lub modernizacją) składników majątkowych służących do realizacji komunikacji zbiorowej ma zarówno operator świadczący usługi publiczne, jak i ich organizator.

108) O ile w odniesieniu do danego programu operacyjnego nie przewidziano inaczej, okres kwalifikowalności wydatków, o którym mowa w art. 65 ust. 2 rozporządzenia 1303/2013, rozpoczyna się dnia 1 stycznia 2014 r. a kończy dnia 31 grudnia 2023 r. Pod pojęciem „okresu kwalifikowania wydatków" należy rozumieć okres, w którym mogą być ponoszone wydatki kwalifikowalne, które mogą być dofinansowane z programów operacyjnych. Wydatki poniesione poza okresem kwalifikowania wydatków nie stanowią wydatków kwalifikowalnych. Przyjęty okres kwalifikowalności wydatków pozostaje bez uszczerbku dla zasad wypłaty rekompensaty wynikających z rozporządzenia nr 1191/69 i rozporządzenia nr 1370/2007 (przekazanie przedsiębiorcy rekompensaty, w tym dofinansowania z programów operacyjnych, może nastąpić jedynie na podstawie i po zawarciu ważnej umowy o świadczenie usług publicznych).

109) Właściwa instytucja zobowiązana jest zamieścić szczegółowy opis procedur ubiegania się o dofinansowanie w ramach danego programu operacyjnego na swojej stronie internetowej.

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

111) W przypadku, jeżeli operatorem wykonującym usługi publiczne ma być samorządowy zakład budżetowy, wniosek o dofinansowanie podpisuje organ wykonawczy właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Do podpisania i złożenia wniosku przez organ wykonawczy nie jest wymagane uzyskanie upoważnienia w formie uchwały organu stanowiącego.

112) W przypadku, jeżeli operatorem wykonującym usługi publiczne ma być spółka komunalna, wniosek o dofinansowanie podpisuje:

a) organ wykonawczy właściwej jednostki samorządu terytorialnego– jeżeli dofinansowanie na tabor ma otrzymać jednostka samorządu terytorialnego i jednostka ta będzie stroną umowy o dofinansowanie (i po otrzymaniu dofinansowania i zakupie taboru przekaże go spółce komunalnej), albo

b) zarząd spółki komunalnej – jeżeli dofinansowanie ma otrzymać na własność bezpośrednio spółka komunalna i spółka komunalna będzie stroną umowy o dofinansowanie.

113) W przypadku, jeżeli operatorem wykonującym usługi publiczne ma być przedsiębiorca zewnętrzny, wniosek o dofinansowanie podpisuje:

a) organ wykonawczy właściwej jednostki samorządu terytorialnego – jeżeli dofinansowanie na tabor ma otrzymać jednostka samorządu terytorialnego i jednostka ta będzie stroną umowy o dofinansowanie (i po otrzymaniu dofinansowania i zakupie taboru przekaże go przedsiębiorcy zewnętrznemu), albo

b) podmiot uprawniony do reprezentowania przedsiębiorcy zewnętrznego (np. zarząd w przypadku spółki z o.o. lub spółki akcyjnej) – jeżeli dofinansowanie ma otrzymać bezpośrednio przedsiębiorca zewnętrzny nabywający tabor i to on będzie stroną umowy o dofinansowanie.

114) W przypadku, gdy podmiotem ubiegającym się o dofinansowanie jest jednostka samorządu terytorialnego, która zamierza wykonywać usługi publiczne działając za pomocą samorządowego zakładu budżetowego, do wniosku o dofinansowanie powinna dołączyć akt wewnętrzny mieszczący się w zakresie szerokiej definicji umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w rozporządzeniu nr 1370/2007 (tj. w szczególności statut zakładu oraz odpowiednie akty prawa

wewnętrznego określające szczegółowe zasady świadczenia przez zakład usług publicznych) oraz model finansowy wykazujący, iż w wyniku otrzymania przez zakład środków z danego programu operacyjnego rekompensata nie przekroczy dopuszczalnej wysokości, obliczonej zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia nr 1370/2007.

Jeżeli nie nastąpiło jeszcze powierzenie świadczenia usług samorządowemu zakładowi budżetowemu, jednostka samorządu terytorialnego ubiegająca się o dofinansowanie powinna dołączyć do wniosku o dofinansowanie dokument odzwierciedlający podstawowe założenia aktu wewnętrznego mieszczącego się w zakresie szerokiej definicji umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w rozporządzeniu nr 1370/2007 i spełniającego wszystkie wymogi dotyczące umów o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz harmonogram działań związanych z zawarciem umowy. Po zawarciu umowy należy do złożonego wniosku dołączyć jej egzemplarz. Przekazanie zakładowi dofinansowania albo składników nabytych z udziałem dofinansowania nie może nastąpić przed powierzeniem świadczenia usług publicznych.

115) W przypadku, gdy podmiotem ubiegającym się o dofinansowanie jest jednostka samorządu terytorialnego, która zamierza wykonywać usługi publiczne za pośrednictwem swej spółki komunalnej albo spółka komunalna, która zamierza świadczyć usługi publiczne na rzecz macierzystej jednostki samorządu terytorialnego, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć umowę o świadczenie usług publicznych (w tym uchwałę o utworzeniu spółki, umowę lub statut spółki) oraz model finansowy wykazujący, iż w wyniku otrzymania przez spółkę komunalną środków z danego programu operacyjnego rekompensata nie przekroczy dopuszczalnej wysokości, obliczonej zgodnie z Załącznikiem do rozporządzenia nr 1370/2007. Umowa o świadczenie usług publicznych powinna również określać:

a) zasady przekazania spółce komunalnej taboru lub innych składników majątkowych – jeżeli o dofinansowanie ich nabycia wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego (chyba że przekazanie nastąpiło na podstawie innej umowy, która została załączona do umowy o świadczenie usług publicznych), albo

b) zasady ubiegania się przez spółkę o dofinansowanie nabycia taboru lub innych składników majątkowych – jeżeli to spółka występuje o dofinansowanie.

Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, a umowa o świadczenie usług publicznych nie została jeszcze zawarta, do wniosku o dofinansowanie należy załączyć dokument

odzwierciedlający podstawowe założenia umowy o świadczenie usług publicznych oraz harmonogram działań związanych z jej zawarciem. Po zawarciu umowy należy do złożonego wniosku dołączyć jej egzemplarz.

Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, przekazanie spółce dofinansowania albo składników nabytych z udziałem dofinansowania nie może nastąpić przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych. Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła spółka, przyznanie spółce dofinansowania, rozumiane jako zawarcie umowy o dofinansowanie projektu ze środków funduszy UE, nie może nastąpić przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych.

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

a) zasady ich przekazania przedsiębiorcy – jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, albo

b) zasady ubiegania się przedsiębiorcy o dofinansowanie – jeżeli o dofinansowanie występuje przedsiębiorca.

Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, a umowa o świadczenie usług publicznych nie została jeszcze zawarta, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć dokument odzwierciedlający podstawowe założenia umowy (zgodne ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia lub opisem przedmiotu koncesji, jeżeli zastosowanie mają przepisy o zamówieniach publicznych lub ustawy o koncesji) oraz harmonogram działań związanych z jej zawarciem. Po zawarciu umowy należy do złożonego wniosku dołączyć jej egzemplarz.

Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, przekazanie przedsiębiorcy dofinansowania albo składników nabytych z udziałem dofinansowania nie może nastąpić przed podpisaniem umowy o świadczenie usług publicznych. Jeżeli o dofinansowanie wystąpił przedsiębiorca, przyznanie przedsiębiorcy dofinansowania, rozumiane jako zawarcie umowy o dofinansowanie projektu ze środków funduszy UE, nie może nastąpić przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych.

117) Warunkiem otrzymania dofinansowania z programów operacyjnych w ramach rekompensaty należnej na podstawie umów zawartych przed rozpoczęciem ubiegania się o dofinansowanie, które nie przewidywały takiej okoliczności, jest wprowadzenie do takich umów, zgodnie z obowiązującymi przepisami o zamówieniach publicznych lub koncesjach, odpowiednich zmian (zobacz podrozdział 7.4 – Możliwość wprowadzania zmian do umowy o świadczenie usług publicznych). Otrzymanie dofinansowania będzie dopuszczalne jedynie w przypadku gdy zasady świadczenia usług publicznych określone w umowie będą zgodne z Wytycznymi, w tym z zasadami wyliczania rekompensaty.

118) W każdym przypadku, gdy o dofinansowanie ubiega się operator (niezależnie od jego statusu), a nie jednostka samorządu terytorialnego, zawarcie umowy o dofinansowanie jest możliwe wyłącznie wówczas gdy operator ten zawarł z właściwą jednostką samorządu terytorialnego (a nie ma dopiero zawrzeć) umowę o świadczenie usług publicznych, w ramach której ma zostać udzielone dofinansowanie ze środków funduszy UE w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych.

7.7 Podrozdział – Rekompensata

119) Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych, co do zasady, powinna być obliczana zgodnie z postanowieniami załącznika do rozporządzenia nr 1370/2007. Reguły określone w tym Załączniku, z uwzględnieniem niżej wskazanych rekomendacji, należy ściśle respektować w odniesieniu do wykonywania usługi publicznej przez jednostkę samorządu terytorialnego (za pomocą samorządowego zakładu budżetowego), bezpośredniego powierzenia tej usługi podmiotowi wewnętrznemu, bezpośredniego powierzenia tej usługi na podstawie art. 5 ust. 4, 5 i 6 rozporządzenia nr 1370/2007 (patrz pkt 1 Załącznika do rozporządzenia nr 1370/2007 oraz art. 22 ust. 1 pkt 1, 3 i 4 w zw. z art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

120) W odniesieniu do powierzenia usługi publicznej przedsiębiorcy zewnętrznemu, tak przed dniem 3 grudnia 2009 r. jak i po tej dacie, zaleca się, aby rekompensata przyznana operatorowi w sposób odpowiedni respektowała poniższe rekomendacje oraz założenia załącznika do rozporządzenia nr 1370/2007.

121) Operator prowadzący inną, niezwiązaną ze świadczeniem usługi publicznej, działalność gospodarczą zobowiązany jest prowadzić rachunkowość w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usługi publicznej rozdzielając je od kosztów i przychodów związanych z inną działalnością gospodarczą. W przypadku, gdy operator

wykonuje usługi na podstawie kilku umów o świadczenie usług publicznych operator jest również zobowiązany prowadzić rachunkowość w sposób umożliwiający prawidłową alokację kosztów i przychodów pomiędzy poszczególnymi umowami o świadczenie usług publicznych. Na przykład jeżeli środki transportu (takie jak tabor kolejowy lub autobusy) lub inne aktywa, lub usługi konieczne do wykonania zobowiązania do świadczenia usług publicznych (takie jak biura, personel lub stacje) są wykorzystywane do prowadzenia zarówno działalności związanej ze świadczeniem usług publicznych, jak i działalności komercyjnej, koszty związane z każdym z tych elementów muszą być proporcjonalnie przyporządkowane do tych dwóch rodzajów działalności według względnej wagi, jaką mają w ramach całokształtu usług transportowych świadczonych przez operatora.

122) Składniki majątkowe przekazywane operatorowi na zasadach odbiegających od rynkowych w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych obniżają wysokość rekompensaty otrzymywanej w formie pieniężnej przez operatora w stosunku do sytuacji, w której operator nie otrzymałby ww. składników majątkowych lub otrzymałby je na zasadach rynkowych, ponieważ obniżają koszty, które ponosi on w związku ze świadczeniem usług publicznych.

123) Przekazywane operatorowi w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych składniki majątkowe, w szczególności infrastruktura, które są wykorzystywane przez operatora do prowadzenia działalności komercyjnej (gospodarczej), w szczególności polegającej na świadczeniu usług przewozowych lub udostępnianiu ich innym podmiotom za opłatą (niezależnie od tego, czy wszyscy użytkownicy mają do nich dostęp na równych i niedyskryminacyjnych zasadach) (np. zamknięta zajezdnia autobusowa, tabor, dworzec autobusowy z którego mogą korzystać także inni przewoźnicy za opłatą), stanowią część rekompensaty.

124) Udostępniane operatorowi, w związku ze świadczeniem przez niego usług publicznych, składniki majątkowe, które mają charakter powszechnie dostępnej, ogólnospołecznej infrastruktury, która nie jest wykorzystywana do prowadzenia działalności komercyjnej (np. droga publiczna, w niektórych przypadkach przystanki autobusowe), nie stanowią części rekompensaty.

125) Reguły dotyczące obliczania rekompensaty stosuje się odpowiednio do samorządowych zakładów budżetowych, w zakresie zgodnym z przepisami regulującymi gospodarkę finansową tych jednostek.

126) W kalkulacji kosztów usług objętych umową o świadczenie usług publicznych powinny zostać uwzględnione wszystkie koszty związane ze świadczeniem tych usług, zarówno koszty stałe jak i zmienne, w tym m.in.:

a) koszty związane z działalnością przewozową (wraz z kosztem amortyzacji) kalkulowane zgodnie z zasadami rachunkowości (np. koszty wynagrodzeń maszynistów lub kierowców, opłaty za prąd trakcyjny, koszty związane z utrzymaniem taboru, itp.),

b) koszty związane z wykorzystaniem i utrzymaniem niezbędnej infrastruktury technicznej, jeżeli są ponoszone przez operatora,

c) koszty finansowe bezpośrednio związane ze świadczeniem usług publicznych (w tym z zakupami inwestycyjnymi na potrzeby ich świadczenia),

d) koszty ogólne – zarządu i administracji (w przypadku, gdy operator prowadzi inną działalność niż świadczenie usług publicznych lub realizuje usługi na podstawie kilku umów o świadczenie usług publicznych odpowiednio podzielone)

e) podatek dochodowy (ze względu na fakt, że zakładany zysk przyjęty do kalkulacji zwrotu z zainwestowanego kapitału jest kalkulowany w oparciu o zysk po opodatkowaniu).

127) Nieznaczne koszty operatora, które są zwyczajowo związane ze świadczeniem usług przewozów pasażerskich, o ile nie było możliwości ich wyspecyfikowania w umowie o świadczenie usług publicznych (np. koszty zmiany rozkładów i inne nieprzewidziane), jeżeli operator ponosi takie koszty, powinny być racjonalnie alokowane do kalkulacji rekompensaty, jako normalne koszty operatora.

128) Koszty świadczenia usług publicznych obejmują różne kategorie i rodzaje kosztów, w zależności od typu działalności (autobusy, trolejbusy, metro, tramwaje, kolej). W każdym przypadku należy podać odpowiednie wyjaśnienie dotyczące pozycji kosztowych uwzględnionych w kalkulacji.

129) Koszty świadczenia dodatkowych usług, które nie są związane ze świadczeniem usług publicznych (np. obsługa wycieczek krajoznawczych, transport pracowników na zlecenie zakładów przemysłowych, usługi dla klubów sportowych itp.) powinny zostać wyłączone z kalkulacji, o ile nie są wymagane przez odrębne przepisy prawa lub nie są określone w dokumentach regulujących zasady świadczenia usług publicznych.

130) Dochody z tytułu świadczenia dodatkowych usług, o których mowa w punkcie poprzedzającym mogą zostać włączone do kalkulacji rekompensaty.

131) Operatorzy mogą uzyskiwać dochody pozataryfowe pozostające w bezpośrednim związku z wykorzystaniem składników majątkowych służących świadczeniu usług w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, o ile rozwiązanie takie jest dopuszczalne przez przepisy powszechnie obowiązującego prawa. Dochody takie mogą być uzyskiwane przez operatora w wyniku podjętej inicjatywy gospodarczej i nie wpływać na jakość świadczonych usług publicznych (np. dochody ze sprzedaży przestrzeni reklamowej). Możliwość uzyskiwania oraz rozliczenia takich dochodów powinna zostać uregulowana w umowie o świadczenie usług publicznych. Dochody takie należy włączyć do kalkulacji rekompensaty we wszystkich przypadkach, w których stosuje się Załącznik do rozporządzenia nr 1370/2007. Należy przy tym zaznaczyć, że zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 46 ust. 1 pkt 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Oznacza to, że tabor nabyty przez jednostkę samorządu terytorialnego lub specjalny podmiot powołany do udostępniania taboru z wykorzystaniem dofinansowania z programów operacyjnych, a następnie udostępniony operatorom, na zasadach określonych w niniejszych Wytycznych, nie może być wykorzystywany do świadczenia innych usług przewozów niż usługi publiczne, tj. nie może być wykorzystywany do świadczenia usług przewozów komercyjnych.

132) Określenie „sieć”, w kontekście kalkulacji należnej rekompensaty, należy rozumieć jako sieć połączeń komunikacyjnych i nie oznacza ono fizycznej sieci przystanków autobusowych lub innych obiektów (np. torowiska tramwajowe).

133) Kalkulacja efektów sieciowych (tj. efektów finansowych wygenerowanych przez operatora w wyniku zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych) powinna dotyczyć tylko operatora, który w wyniku podpisania umowy o świadczenie usług publicznych osiągnął pozytywny wpływ na dochodowość całej swojej działalności (np. korzystniejszą rentowność usług nie objętych umową). Odnosi się to także do wszelkich korzyści uzyskanych przez operatora z tytułu wykorzystania środków transportu do usług świadczonych poza umową o świadczenie usług publicznych.

134) Efekty sieciowe uwzględniane dla celów kalkulacji poziomu należnej rekompensaty odnoszą się do sieci połączeń obsługiwanej przez operatora i nie dotyczą efektów wynikających z umowy o świadczenie usług publicznych dla działalności innych operatorów oraz systemu transportowego.

135) Taryfy komunikacyjne zwykle uwzględniają wiele ulg dla różnych grup pasażerów (osoby małoletnie, osoby w wieku emerytalnym, itp.), które są odzwierciedleniem polityki przewozowej określanej przez organy publiczne i odpowiednie przepisy prawa. Oprócz takich ulg operator może udzielać upustów handlowych dla niektórych klientów, jeżeli w gestii operatora pozostaje sprzedaż i dystrybucja biletów. Przeważnie takie upusty handlowe mają na celu wygenerowanie większego ruchu pasażerskiego. Jeżeli konieczność stosowania takich upustów wynika z przepisów prawa lub przyjętych przez organ publiczny zasad świadczenia usługi publicznej, upusty te powinny zostać wymienione w umowie o świadczenie usług publicznych. W przeciwnym przypadku koszty takich upustów powinny być wyłączone z kalkulacji, np. poprzez przyjęcie teoretycznej 100% wartości przychodów z usług objętych upustami. W przypadku wprowadzenia upustów służących zwiększeniu liczby przewożonych pasażerów, w kalkulacji rekompensaty należy uwzględnić wzrost przychodów osiąganych przez operatora w związku ze wzrostem przewozów spowodowanym wprowadzeniem tych upustów.

136) W celu kalkulacji rekompensaty „rozsądny zysk" operatora nie powinien być utożsamiany z finansowym zyskiem netto roku obrotowego, prezentowanym w rachunku wyników w ramach statutowego sprawozdania finansowego operatora. Na finansowy wynik netto roku obrotowego mogą mieć wpływ jednorazowe zdarzenia księgowe niezwiązane z przepływami pieniężnymi, które mogłyby wprowadzać anormalne zmiany w poziomie rekompensaty i wpływać na poziom osiąganego zysku. Najbardziej adekwatną miarą zysku osiąganego przez operatora z zainwestowanego kapitału jest kalkulacja średniorocznego zwrotu z kapitału w całym okresie obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.

137) Zgodnie z pkt 6 Załącznika do rozporządzenia nr 1370/2007 przez „rozsądny zysk" należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ponoszonego w związku z interwencją organu publicznego przez podmiot świadczący usługi publiczne.

138) Rozsądny zysk oznacza stopę zwrotu z kapitału, której wymagałoby typowe przedsiębiorstwo, rozważając, czy podjąć się świadczenia danej usługi publicznej w danym okresie, przy uwzględnieniu poziomu ryzyka. Stopa zwrotu z kapitału oznacza wewnętrzną stopę zwrotu (IRR-

Internal Rate Return), jaką osiąga przedsiębiorstwo z zainwestowanego kapitału w całym okresie powierzenia (tj. wewnętrzną stopę zwrotu z przepływów pieniężnych w ramach realizacji zobowiązania do świadczenia usług publicznych). Poziom ryzyka zależy od rodzaju usług i charakterystyki mechanizmu rekompensaty. Stopę zwrotu z kapitału, której zażądałoby typowe przedsiębiorstwo można ustalić na przykład poprzez odniesienie do zysków osiąganych w przypadku powierzenia świadczenie podobnych usług na normalnych warunkach rynkowych[16]. W uzasadnionych przypadkach (gdy wykorzystanie stopy zwrotu z kapitału jest nieuzasadnione), aby ustalić wielkość rozsądnego zysku, można zastosować inne wskaźniki niż stopę zwrotu z kapitału, takie jak średnią stopę z kapitału własnego (ang. ROE), stopę zwrotu z zaangażowanego kapitału (ang. ROCE) lub inne ogólnie przyjęte wskaźniki ekonomiczne odnoszące się do zysku z kapitału. Rekomendowaną stopą zwrotu z kapitału własnego dla przedsięwzięć transportowych jest 6% w ujęciu realnym.

139) Zgodnie z komunikatem interpretacyjnym, wpływ na wskaźniki wskazane w pkt 138 mogą mieć metody rachunkowości stosowane przez przedsiębiorstwo, a same wskaźniki odzwierciedlają sytuację przedsiębiorstwa jedynie w danym roku. W takich przypadkach należy zatem zadbać o to, by praktyki księgowe przedsiębiorstwa odpowiadały długofalowej rzeczywistości gospodarczej, w jakiej wykonywana jest umowa o świadczenie usług publicznych. W związku z powyższym, o ile jest to wykonalne, poziom rozsądnego zysku należy każdorazowo szacować dla całego okresu obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych. Różnice w modelach ekonomicznych w odniesieniu do transportu koleją, tramwajami, metrem i autobusami powinny również zostać uwzględnione. Na przykład podczas gdy transport kolejowy wymaga wysokich nakładów kapitału, transport autobusowy jest zazwyczaj bardziej uzależniony od kosztów zatrudnienia.

140) Określając właściwy poziom rozsądnego zysku należy wziąć pod uwagę szczególne cechy danego przedsiębiorstwa, standardowe wynagrodzenie rynkowe z tytułu świadczenia podobnych usług oraz poziom ryzyka związanego z każdą umową o świadczenie usług publicznych. Na przykład umowa o świadczenie usług publicznych zawierająca szczególne przepisy zabezpieczające poziom rekompensaty w przypadku nieprzewidzianych kosztów niesie ze sobą

[16] Stopa zwrotu z kapitału, która nie przekracza odnośnej stopy swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych, jest uznawana za rozsądną w każdym przypadku. Odnośna stopa swap to stopa swap, której wymagalność i waluta odpowiadają okresowi obowiązywania aktu powierzenia i określonej w nim walucie. Jeśli świadczenie usług publicznych nie jest związane z istotnym ryzykiem handlowym lub umownym, w szczególności, gdy koszty netto poniesione w związku z wykonywaniem usługi publicznej są zasadniczo rekompensowane ex post w pełnej wysokości, rozsądny zysk nie może przekraczać odpowiedniej stopy swap powiększonej o premię w wysokości 100 punktów bazowych. Zobacz w tym względzie komunikat Komisji Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (2011), Dz. Urz. UE 2012 C 8/15.

mniejsze ryzyko, niż umowa tego rodzaju, która nie przewiduje takich gwarancji. Zakładając, że pozostałe warunki są takie same, rozsądny zysk przewidziany w pierwszej umowie powinien być zatem niższy niż zysk przewidziany w drugiej.

141) Zgodnie z zasadami prawidłowego zarządzania finansowego instytucje zarządzające programami operacyjnymi mają obowiązek zapewnić, że dofinansowanie jest udzielane jedynie w zakresie niezbędnym do realizacji projektu (zasada proporcjonalności). Metoda kalkulacji rekompensaty jest wykorzystana w celu zweryfikowania zasadności udzielenia pomocy z funduszy unijnych. Kalkulacja rekompensaty powinna wykazać, że w wyniku przyznania pomocy unijnej nie wystąpi nadmierne wynagrodzenie operatora (np. w sytuacji, gdy umowa o świadczenie usług publicznych została już wcześniej zawarta). W przypadku, gdy udzielenie pomocy na maksymalnym pułapie spowoduje, że może wystąpić nadmierna rekompensata, wówczas należy:

a) zmniejszyć wypłacaną rekompensatę do dozwolonego poziomu poprzez obniżenie innych niż pomoc z funduszy unijnych źródeł finansowania operatora albo

b) obniżyć wartość pomocy z funduszy unijnych o wartość nadmiernej rekompensaty, która wystąpi w całym okresie umowy według wartości w ujęciu realnym.

Po zawarciu umowy o dofinansowanie obniżenie rekompensaty do dopuszczalnej wysokości powinno następować w sposób opisany w lit. a.

142) W przypadku, gdy wsparcie ze środków funduszy UE, o którym mowa w Wytycznych, nie będzie spełniać kryteriów *Altmark* (będzie stanowić pomoc publiczną), zgodnie art. 61 ust. 8 rozporządzenia nr 1303/2013, nie ma konieczności stosowania tzw. „metodyki luki finansowej". Pomoc udzielona zgodnie z zasadami opisanymi w Wytycznych stanowi zgodną z rynkiem wewnętrznym pomoc publiczną w formie rekompensaty z tytułu świadczenie usług publicznych (dofinansowanie ze środków funduszy UE uwzględnione w kwocie rekompensaty określonej dla całego okresu powierzenia – stosowne wyliczenie, potwierdzające, że rekompensata w całym okresie powierzenia, po uwzględnieniu dofinansowania ze środków funduszy UE, nie będzie przekraczać różnicy pomiędzy kosztami i przychodami związanymi z wykonywaniem usług publicznych powiększonej o rozsądny zysk, należy uznać za indywidualną weryfikację potrzeb w zakresie finansowania w rozumieniu art. 61 ust. 8 lit. c rozporządzenia nr 1303/2013). W przypadku, gdy wsparcie ze środków funduszy UE ma stanowić element rekompensaty spełniającej kryteria *Altmark* (nie będzie stanowić pomocy publicznej) należy zastosować tzw. „metodykę luki finansowej", o której mowa w art. 61 ust. 1-7 rozporządzenia nr 1303/2013.

W takim wypadku niezależnie od obliczania rekompensaty wartość dofinansowania podlega limitom wynikającym z zastosowania art. 61 rozporządzenia nr 1303/2013. W przypadku zbiegu limitów należy przyjąć niższy poziom (kwotę) dofinansowania.

143) Należy regularnie kontrolować, czy operator nie otrzymuje rekompensaty w nadmiernej wysokości. Umowa o świadczenie usług publicznych musi także zawierać ustalenia przewidujące regularne kontrole w trakcie okresu jej obowiązywania w celu wykrywania na wczesnym etapie sytuacji mogących prowadzić do przyznania nadmiernej rekompensaty oraz zapobiegania im, w szczególności w przypadku umów długoterminowych. Właściwe organy (organizatorzy) są zobowiązane do sprawdzenia przestrzegania warunków umowy o świadczenie usług publicznych w trakcie całego okresu jej obowiązywania.

144) Wielkość rekompensaty jest z reguły weryfikowana przez organ powierzający świadczenie usług publicznych w okresach rocznych w oparciu o dane finansowe roku poprzedzającego. Reguły płatności za rekompensatę powinny dopuszczać możliwość:

a) skorygowania wysokości płatności na koniec danego roku, z tytułu zapłaty zbyt wysokiej rekompensaty, oraz

b) nakładania kar w przypadku, gdy operator nie świadczył usługi zgodnie z wymaganym standardem usług.

Umowa może dopuszczać, w zakresie w jakim dopuszczają to przepisy dotyczące zasad prowadzenia gospodarki przez organ powierzający świadczenie usług publicznych, przeniesienie ewentualnej nadwyżki rekompensaty na poczet rekompensaty za usługi świadczone w kolejnym okresie.

145) VAT należy uwzględnić w kalkulacji rekompensaty, zgodnie z przepisami podatkowymi i kwalifikowalnością VAT do dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej.

146) Rekompensata musi zostać ustalona w taki sposób, aby zapewnić z biegiem czasu przynajmniej pewną poprawę wydajności. Umowa o świadczenie usług publicznych powinna promować zwiększanie efektywności zarządzania przewozami przez operatora. Można to osiągnąć na przykład poprzez ograniczenia wskaźników wzrostu kosztów operatora. Wszelkie mechanizmy promujące zwiększanie efektywności powinny zostać jednoznacznie zdefiniowane i opisane w umowie o świadczenie usług publicznych.

147) Przekazanie spółce komunalnej środków na realizację ciążącego na niej obowiązku świadczenia usługi publicznej w formie np. podwyższenia kapitału, poręczenia, dopłaty wspólnika albo pożyczki wspólnika, podlega uwzględnieniu przy określaniu należnej rekompensaty w zakresie, w jakim takie przysporzenia związane są z działalnością polegającą na realizacji usługi publicznej. Analogicznie należy traktować wyposażenie samorządowego zakładu budżetowego w środki obrotowe lub przekazanie dotacji w zakresie, w jakim takie przysporzenia służą działalności polegającej na świadczeniu usługi publicznej.

148) Przysporzenia wymienione w pkt 147 Wytycznych, które w sposób oczywisty związane są z inną działalnością niż realizacja usług w publicznych podlegają zasadom ogólnym udzielania pomocy publicznej.

149) Aby umożliwić instytucji udzielającej dofinansowania z programów operacyjnych monitorowanie prawidłowości rozliczania dotacji w ramach rekompensaty, beneficjent powinien ją informować o wszystkich zmianach w umowie o świadczenie usług publicznych, mających znaczenie dla wyliczenia rekompensaty, wraz z przekazaniem wyliczeń prezentujących zmiany w zakresie rozliczenia kwoty dotacji ze środków funduszy UE w ramach rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym.

7.8 Podrozdział – Obowiązki publikacyjne i sprawozdawczość

7.8.1 Sekcja – Obowiązki publikacyjne w rozporządzeniu nr 1370/2007

150) Na jednostce samorządu terytorialnego ciąży obowiązek publikacji określonych informacji dotyczących zobowiązań do świadczenia usług publicznych w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 1370/2007 (patrz art. 15 ust. 1 pkt 12 i art. 43 ust. 1 pkt 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

151) Zgodnie z art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007, jednostka samorządu terytorialnego w zakresie swojej właściwości jest odpowiedzialna za publikację raz do roku zbiorczego sprawozdania dotyczącego zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Spełnienie tego obowiązku może nastąpić w szczególności poprzez publikację sprawozdania w Biuletynie Informacji Publicznej (ew. również na innych stronach internetowych) jednostki samorządu terytorialnego oraz umieszczenie sprawozdania w miejscu powszechnie dostępnym w jej siedzibie.

152) Zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1370/2007, jednostka samorządu terytorialnego zamierzająca powierzyć świadczenie usługi publicznej (czy to w drodze procedury konkurencyjnej, czy to w drodze bezpośredniego powierzenia) ma obowiązek opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z rocznym wyprzedzeniem informacji odnośnie:

a) nazwy i adresu jednostki samorządu terytorialnego,

b) przewidywanego trybu wyboru operatora,

c) usług i obszarów potencjalnie objętych powierzeniem.

153) W odniesieniu do powierzenia świadczenia usług, które nastąpiło od dnia 3 grudnia 2009 r., a przed dniem 4 grudnia 2010 r. uznać należy, że obowiązek publikacyjny jest spełniony w razie przekazania informacji, o których mowa w pkt 150 Wytycznych przed rozpoczęciem procedury powierzenia z chwilą podjęcia decyzji o planowanym powierzeniu (bez zachowania rocznego okresu wyprzedzenia).

154) W razie zmiany informacji przedstawionych w ogłoszeniu jednostka samorządu terytorialnego jest zobowiązana niezwłocznie opublikować sprostowanie zmienionych danych. Sprostowanie nie ma wpływu na datę rozpoczęcia procedury konkurencyjnej lub bezpośredniego powierzenia.

155) Obowiązek publikacji nie dotyczy usług publicznych świadczonych w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie. W odniesieniu do powierzenia usług publicznych na podstawie art. 5 ust. 6 rozporządzenia nr 1370/2007 obowiązek ten określa szerszy zakres informacji, które należy dodatkowo opublikować najpóźniej rok po zawarciu umowy o świadczenie usług publicznych (art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007).

156) Obowiązki publikacyjne wynikające z art. 7 rozporządzenia nr 1370/2007 nie zwalniają jednostki samorządu terytorialnego z innych obowiązków o podobnej naturze wynikających z obowiązujących przepisów, a w szczególności z art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

7.8.2 Sekcja – Obowiązki publikacyjne przed dniem 3 grudnia 2009 r.

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

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

7.8.3 Sekcja – Obowiązki sprawozdawcze w odniesieniu do pomocy publicznej

158) Zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy o pomocy publicznej, podmioty udzielające pomocy publicznej są zobowiązane do sporządzania i przedstawiania Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów sprawozdania o udzielonej pomocy publicznej. Obowiązek ten ciąży na jednostce samorządu terytorialnego wypłacającej rekompensatę, o ile rekompensata jest pomocą publiczną. W przypadkach, w których środki stanowiące rekompensatę wypłaca również inny podmiot niż jednostka samorządu terytorialnego (np. instytucja udzielająca dofinansowania ze środków funduszy UE), to obowiązek sprawozdawczy w odniesieniu do tych środków również spoczywa na jednostce samorządu terytorialnego jako organizatorze tych usług (a nie na ww. innym podmiocie).

159) Fakt otrzymania dofinansowania z programów operacyjnych nie ma zasadniczego wpływu na kształt sprawozdania o udzielonej pomocy publicznej. Zgodnie z ustawą o pomocy publicznej, dniem udzielenia pomocy jest dzień, w którym podmiot ubiegający się o pomoc publiczną nabył prawo do jej otrzymania. Aby dofinansowanie z programów operacyjnych zostało prawidłowo rozliczone w ramach rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, umowa o świadczenie usług publicznych, choćby warunkowo, musi zobowiązywać operatora do określonego działania, np. zakupu składników majątkowych, i tym samym przewidywać rekompensatę z tego tytułu. W przypadku otrzymania dofinansowania ze środków programów operacyjnych zmianie ulega nie kwota rekompensaty, lecz źródło jej finansowania.

160) W przypadku, gdy o dofinansowanie ubiega się spółka komunalna lub przedsiębiorca zewnętrzny powinny one dołączyć do wniosku o dofinansowanie dokument potwierdzający, że ustaliły z właściwą jednostką samorządu terytorialnego, że część należnej im rekompensaty zostanie sfinansowana bezpośrednio ze środków programów operacyjnych, a nie ze środków tej jednostki (wraz ze wskazaniem części rekompensaty finansowanych z poszczególnych źródeł), z czym będzie wiązać się w szczególności konieczność zmiany oznaczenia źródła pochodzenia pomocy w sprawozdaniach o udzielonej pomocy publicznej sporządzanych i przedstawianych Prezesowi UOKiK przez jednostkę samorządu terytorialnego.

161) W celu zapewnienia warunków do realizacji obowiązku, o którym mowa w punkcie poprzedzającym, instytucja, która zawarła umowę o dofinansowanie ze spółką komunalną albo

przedsiębiorcą zewnętrznym, zobowiązana jest informować właściwą jednostkę samorządu terytorialnego o zawarciu i zmianach umowy o dofinansowanie oraz przekazaniu dofinansowania.

7.9 Podrozdział – Przejrzystość stosunków finansowych

162) Świadczący usługi publiczne przedsiębiorcy publiczni w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy o przejrzystości stosunków finansowych, tj. samorządowy zakład budżetowy lub spółka komunalna, a także przedsiębiorca niepubliczny realizujący te usługi, zobowiązani są przestrzegać przepisów ww. ustawy.

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

a) dokonane na jego rzecz przysporzenia ze środków publicznych,

b) rzeczywisty sposób wykorzystania ww. przysporzenia,

c) bezpośrednie lub pośrednie powiązanie organizacyjne i finansowe pomiędzy nim a organami publicznymi.

Z obowiązków powyższych przedsiębiorca publiczny, zgodnie z art. 7 pkt 1 i 4 ww. ustawy, zwolniony jest w sytuacjach opisanych w pkt 165 lit. a i b Wytycznych.

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

a) prowadzenia odrębnej ewidencji dla działalności związanej z realizacją usługi oraz dla pozostałej działalności gospodarczej, w tym prawidłowego przypisywania przychodów i kosztów na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie metod, oraz

b) jasnego określenia w dokumentacji, o której mowa w art. 10 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r., poz. 330, z późn. zm.), zasad prowadzenia odrębnej ewidencji oraz metod przypisywania kosztów i przychodów, o których mowa w lit. a.

165) Obowiązki, o których mowa w pkt 164, zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o przejrzystości stosunków finansowych nie dotyczą:

a) przedsiębiorców, w odniesieniu do usług, których świadczenie nie może, w zauważalnym zakresie, wpłynąć na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej,

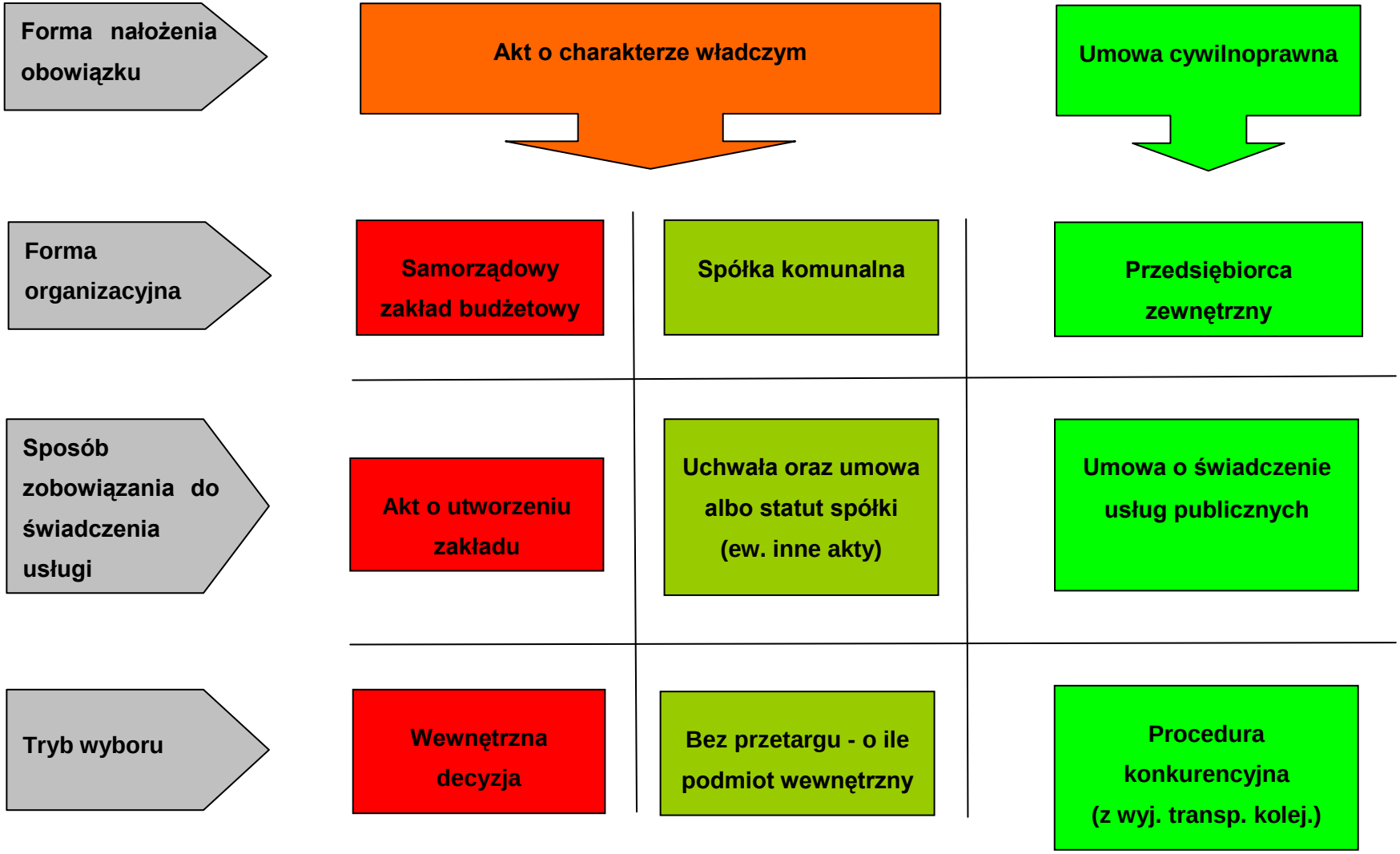
b) przedsiębiorców, których przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów w każdym z kolejnych dwóch lat obrotowych, poprzedzających rok, w którym korzystali oni z praw specjalnych, praw wyłącznych lub realizowali powierzone im usługi w ogólnym interesie gospodarczym albo inne zadania, nie przekroczyły równowartości 40 mln euro,

c) przedsiębiorców, którym została powierzona realizacja usług w ogólnym interesie gospodarczym albo innych zadań, jeżeli dokonane na ich rzecz przysporzenie ze środków publicznych nastąpiło na czas określony, niezbędny do realizacji tych usług albo zadań, na zasadach otwartości, przejrzystości i niedyskryminacji.

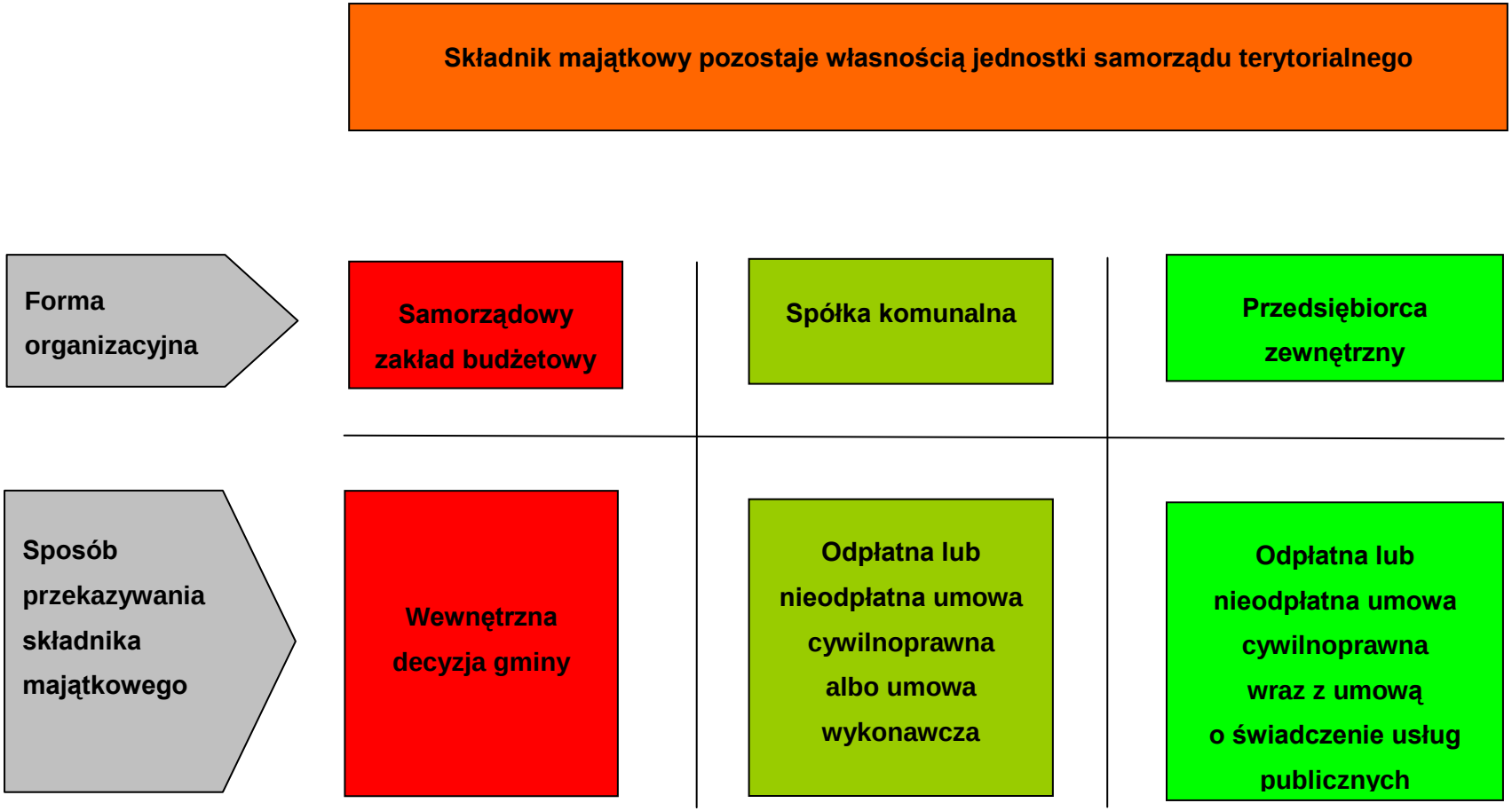
166) Zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy o przejrzystości stosunków finansowych, jednostka samorządu terytorialnego, która powierzyła operatorowi świadczenie usług publicznych dokonuje w szczególności weryfikacji i oceny jego działalności w zakresie wskazanym w pkt 164 Wytycznych.

1.1 Załącznik nr 1 – Ilustracje

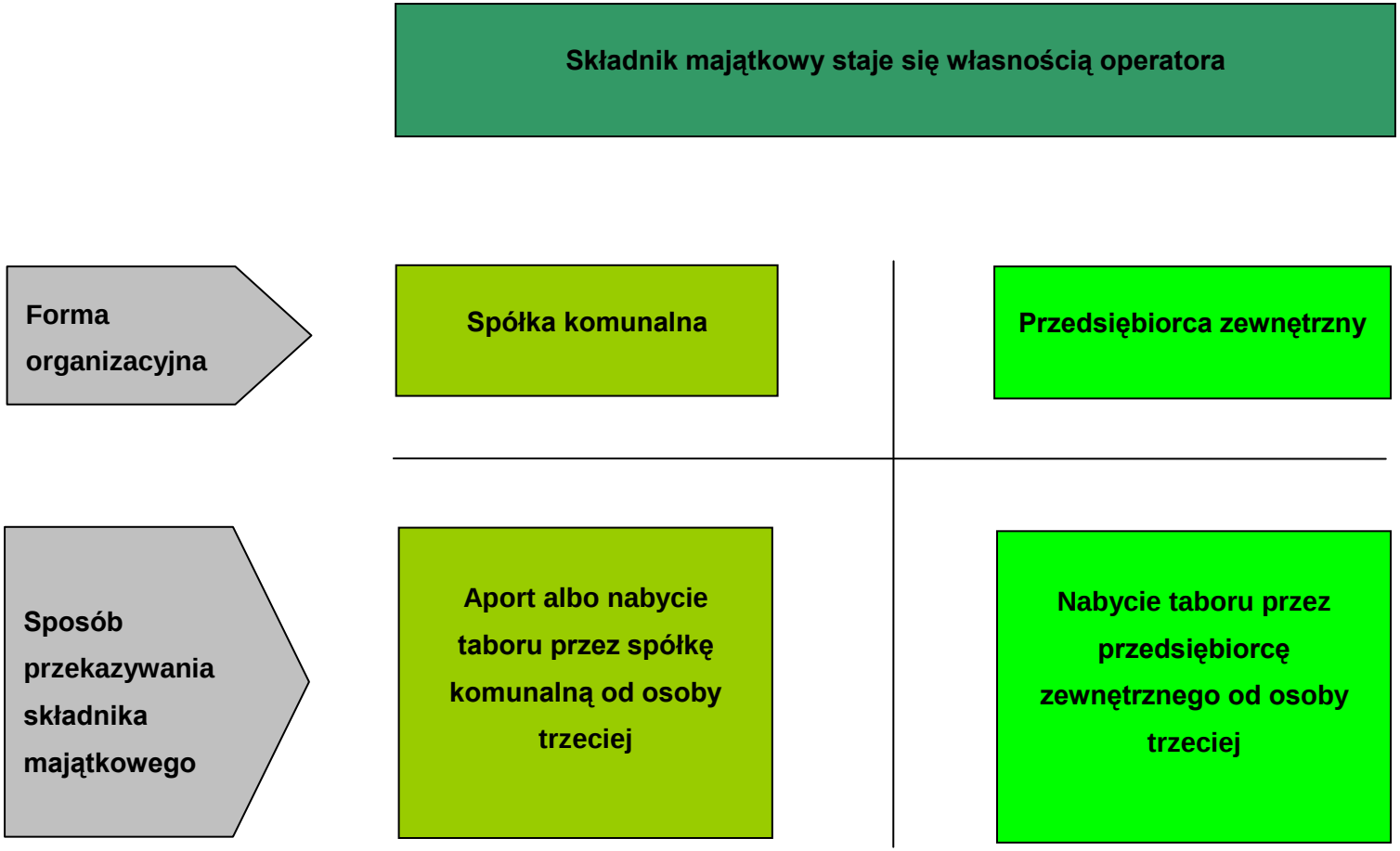
1.1.1 Graf – Powierzanie świadczenia usług publicznych w zależności od formy organizacyjnej operatora



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



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

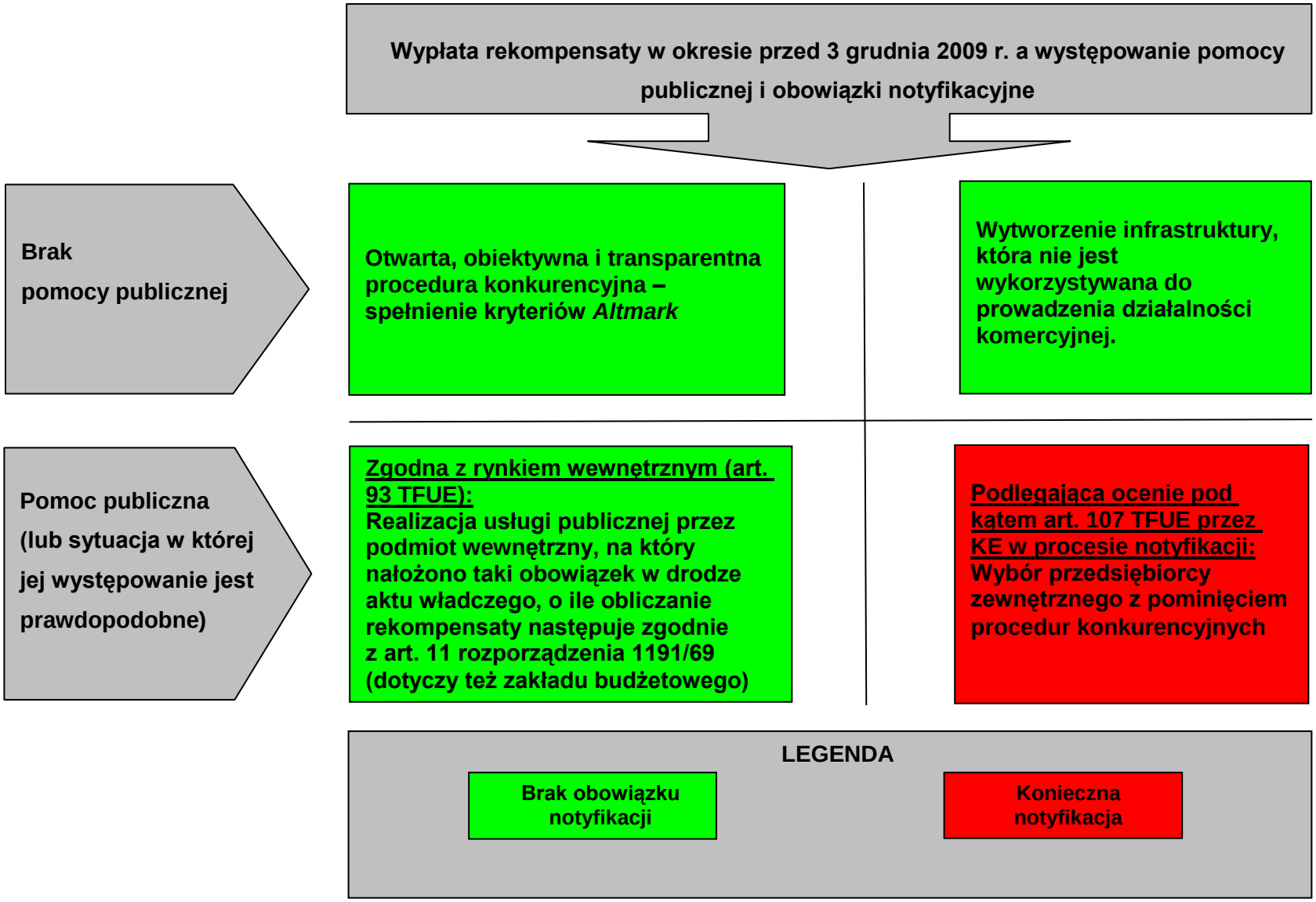
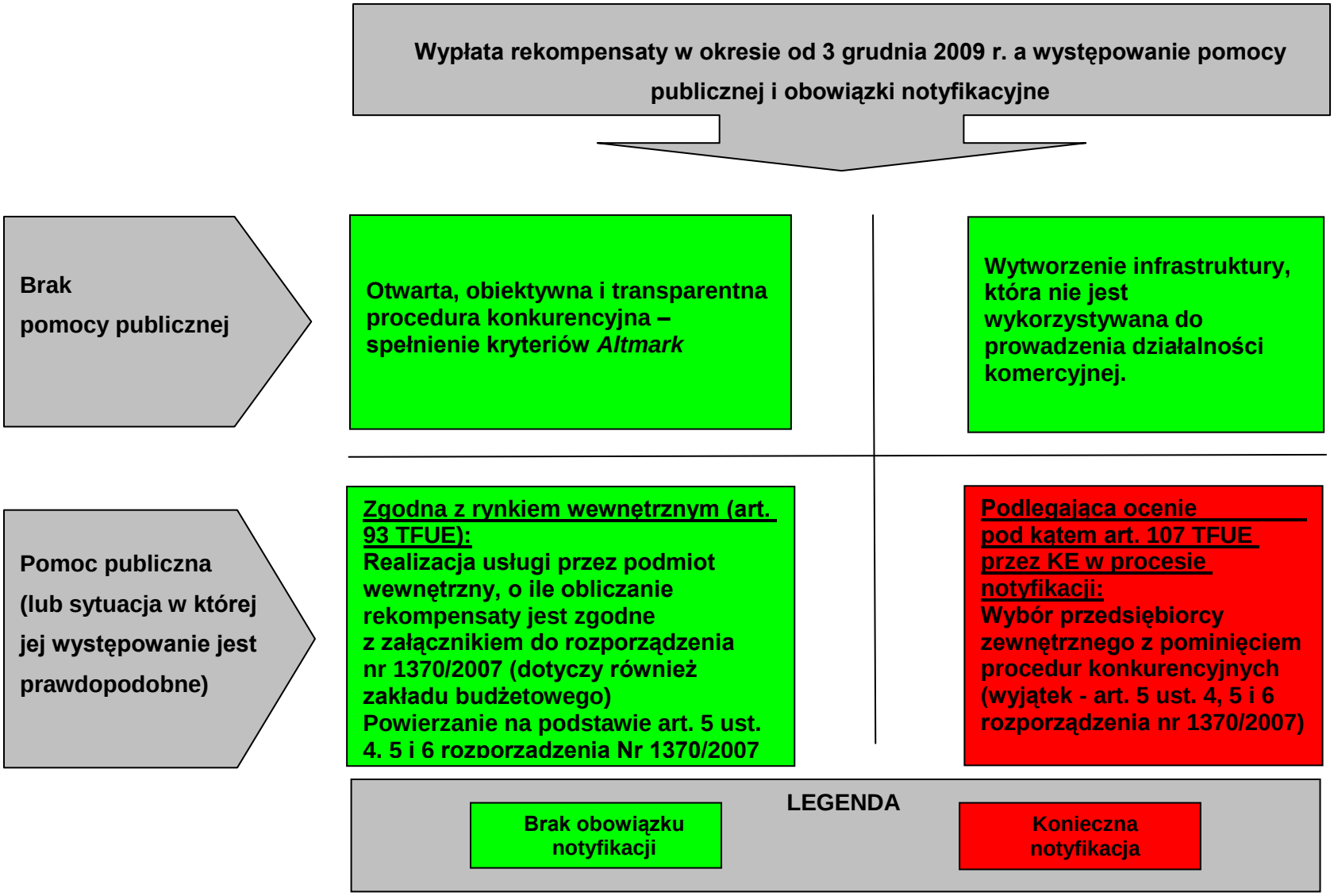


1.1.4 Graf – Ubieganie się o dofinansowanie ze środków UE

Wniosek o dofinansowanie

Forma organizacyjna operatora	**Samorządowy zakład budżetowy**	**Spółka komunalna**	**Przedsiębiorca zewnętrzny**
Podmiot podpisujący wniosek	**Organ wykonawczy jst**	**Organ wykonawczy jst albo podmiot uprawniony do reprezentowania spółki w zależności od tego kto jest stroną umowy o dofinans.**	**Organ wykonawczy jst albo podmiot uprawniony do reprezentowania spółki w zależności od tego kto jest stroną umowy o dofinans.**
Dokumenty załączane do wniosku	**Statut lub regulamin**	**Uchwała o utworzeniu spółki, umowa/statut spółki, regulamin, umowa wykonawcza, umowa o przekazanie składnik. majątk.**	**Umowa o świadczenie usług publicznych i ew. umowa o przekazanie taboru**

1.1.5 Graf – Wypłata rekompensaty w okresie przed dniem 3 grudnia 2009 r. a występowanie pomocy publicznej i obowiązki notyfikacyjne



1.1.6 Graf – Wypłata rekompensaty w okresie od dnia 3 grudnia 2009 r. a występowanie pomocy publicznej i obowiązki notyfikacyjne