



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 1/2023

W NUMERZE:

Głos społeczeństwa w projektowaniu inwestycji z dofinansowaniem UE

Razem dla poprawy bezpieczeństwa na drogach w Azerbejdżanie

Realizacja zasad i warunków równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 jako jeden z obowiązków dla wszystkich

Tajemnica przedsiębiorstwa w zamówieniach publicznych

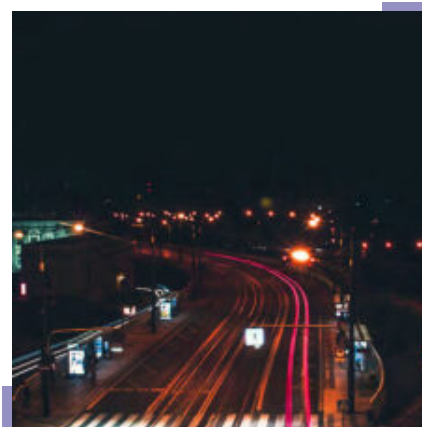
AKTUALNOŚCI



Zintegrowany Model Ruchu – model towarowy

ramach prac własnych CUPT dokonano aktualizacji modelu towarowego ZMR do roku bazowego 2021 oraz opracowano prognozy ruchu na rok 2030.

[Czytaj więcej...](#)



CEF2 nabiera tempa

13 września 2022 roku Komisja Europejska (KE) wraz Europejską Agencją Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury Środowiska (CINEA) ogłosiła kolejny, drugi już nabór wniosków sektora transportu ramach Instrumentu „Łącząc Europę” 2021-2027 (CEF 2).

[Czytaj więcej...](#)



Konsultacje kryteriów wyboru projektów ramach KPO „Zeroemisyjny transport zbiorowy miastach (tramwaje)”

związku planowaną rolą Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako Jednostki Wspierającej Ministra Infrastruktury realizacji inwestycji przedsięwzięć ramach Krajowego Planu Odbudowy Zwiększania Odporności (KPO), zapraszamy wszystkie miasta (operatorów).

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Dekarbonizacja transportu – cel na 2050 rok

Transport odpowiada za 21% globalnej emisji dwutlenku węgla. To obecnie najbardziej emisyjny sektor wielu krajach rozwiniętych. Europa Ameryka Północna są odpowiedzialne za największe historii emisje transportu.

[Czytaj więcej...](#)



Polska elektromobilność potrzebuje wsparcia

Sektor transportu Polsce stoi obecnie przed szeregiem poważnych wyzwań. Flota składa się przeważającej mierze wiekowych samochodów spalinowych, rynkowy udział pojazdów zeroemisyjnych wciąż pozostaje niższy niż większości państw członkowskich UE.

[Czytaj więcej...](#)



Czy ekologiczna transformacja polskiego transportu drogowego jest możliwa?

Niniejszy artykuł autorstwa Macieja Wrońskiego, Prezesa Związku Pracodawców Transport Logistyka Polska, pochodzi publikacji TOB Polskim transporcie drogowym Zielonym Ładzie.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Požary samochodów elektrycznych – nowe wyzwania dla ochrony przeciwpożarowej

Ten i wiele innych artykułów naszych ekspertów wewnętrznych zewnętrznych można znaleźć dzięki publikacji na naszej stronie internetowej.

[Czytaj więcej...](#)



Polska inauguruje programy europejskie na lata 2021-2027

Tym samym zakończył się długi wymagający proces przygotowań, negocjacji prowadzonych przez Ministerstwo Funduszy Polityki Regionalnej oraz wszystkich resortów, samorządów odpowiedzialnych za poszczególne programy.

[Czytaj więcej...](#)



Wytyczne dotyczące zamknięcia programów operacyjnych

wytycznych uwzględniono bezprecedensowy kryzys związany COVID-19, który miał miejsce latach 2020-2021, agresję wojskową Federacji Rosyjskiej na Ukrainę 24 lutego 2022 r., także powiązany wpływ na realizację programu.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Dni Otwarte Funduszy Europejskich 2023 – zgłoś się już dziś!

Jesteś dumny ze swojego projektu, który zrealizowałeś dzięki wsparciu Funduszy Europejskich chciałbyś wypromować go całej Polsce, nawet Europie? Już niedługo będziesz miał do tego fantastyczną okazję. tym roku obchodzimy 10. edycję Dni Otwartych Funduszy Europejskich!

[Czytaj więcej...](#)



Większe bezpieczeństwo na drogach Azerbejdżanie

Dzisiaj, 3 marca 2023 roku, Baku został zainaugurowany projekt współpracy bliźniaczej, którego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa drogowego Azerbejdżanie. Temat ten zgromadził podczas dzisiejszej konferencji różnych interesariuszy Azerbejdżanu, Polski Litwy – krajów zaangażowanych tę inicjatywę.

[Czytaj więcej...](#)



Posiedzenie Rady Programowej Międzynarodowych Targów Trako 2023 w CUPT

Dzisiaj, 6 marca 2023 r., w siedzibie Centrum Unijnych Projektów Transportowych odbyło się V posiedzenie Rady Programowej Międzynarodowych Targów Trako 2023.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Porozumienie o współpracy z GUS

Wczoraj, 14 marca, w siedzibie Głównego Urzędu Statystycznego podpisaliśmy Porozumienie o współpracy na rzecz zapewnienia danych statystycznych na potrzeby rozwoju Zintegrowanego Modelu Ruchu.

[Czytaj więcej...](#)



Wyniki trzeciego naboru w ramach Instrumentu Infrastruktura Paliw Alternatywnych (AFIF)

Komisja Europejska opublikowała wyniki trzeciego naboru w ramach Instrumentu Infrastruktura Paliw Alternatywnych (AFIF), który zakończył się 10 listopada 2022 r.

Dofinansowanie otrzyma 26 projektów, na łączną kwotę dotacji z UE – 188,8 mln euro.

[Czytaj więcej...](#)



Możliwość wnioskowania o przyjęcie do Global Gateway BAG

Komisja Europejska uruchomiła możliwość wnioskowania o przyjęcie do Global Gateway Business Advisory Group (BAG).

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Bezpieczny pieszy – 257 projektów samorządowych zwiększających bezpieczeństwo na drogach

Dofinansowanie unijne na poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w miejscach o największej liczbie wypadków oraz w okolicy budynków publicznych, takich jak szkoły, przychodnie zdrowia czy dworce otrzyma 257 projektów na łączną kwotę ponad 71 mln zł.

[Czytaj więcej...](#)



REGIOSTARS 2023: Zgłoś swój projekt

Komisja Europejska przyjmuje zgłoszenia do nowej edycji konkursu REGIOSTARS 2023, który promuje interesujące projekty współfinansowane z UE, przyczyniające się do poprawy spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

[Czytaj więcej...](#)



Krokodylek Tirek i unijne dofinansowanie

Krokodylek Tirek od lat uczy najmłodszych jak bezpiecznie zachowywać się na drodze. Grono jego przyjaciół z roku na rok powiększa się. Teraz do jego szkoły dołączy kolejnych 15 tys. uczniów. A to wszystko dzięki wsparciu unijnych funduszy.

[Czytaj więcej...](#)

AKTUALNOŚCI



Polityka Spójności: Jak otworzyć kolej na mieszkańców?

Działania w projekcie „Jak otworzyć kolej na mieszkańców?” pozwolą zbliżyć się do realnych potrzeb mieszkańców i na nie skutecznie odpowiedzieć. Udział użytkowników ruchu miejskiego jest niezbędny, aby móc dobrze zaprojektować przyszłość transportu w Metropolii.

[Czytaj więcej...](#)



Kolejna misja w ramach projektu partnerskiego w Azerbejdżanie

Projekt finansowany przez Unię Europejską ma wzmocnić kompetencje Ministerstwa Rozwoju Cyfrowego i Transportu Republiki Azerbejdżanu.

[Czytaj więcej...](#)



GŁOS SPOŁECZEŃSTWA W PROJEKTOWANIU INWESTYCJI Z DOFINANSOWANIEM UE

W ramach wspierania zwiększenia udziału społeczeństwa we wdrażaniu Polityki Spójności, CUPT wraz z partnerami – Spółdzielnią Socjalną FADO oraz Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią - prowadzi drugi międzynarodowy projekt w tym obszarze.

Czym jest partycypacja społeczna?

„**Partycypacja** obejmuje „wszystkie sposoby zaangażowania interesariuszy w cykl polityki oraz w projektowanie i dostarczanie usług”. Odnosi się do wysiłków instytucji publicznych nakierowanych na poznanie opinii, perspektyw oraz na wkład społeczeństwa i interesariuszy. W kontekście inwestycji transportowych partycypacja pozwala społeczeństwu i interesariuszom wpływać na działania i decyzje władz publicznych oraz inwestorów na różnych etapach procesu inwestycyjnego i poprzez różne mechanizmy”¹.

Unijna perspektywa partycypacji

W 2020 roku Komisja Europejska (KE) ogłosiła nabór do udziału w projekcie pilotażowym, który skierowano do instytucji zarządzających i pośredniczących wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej (UE). Nabór ten miał na celu dostarczenie wiedzy, w jaki sposób powinien zostać zapewniony udział obywateli i organizacji pozarządowych w procesie podejmowania decyzji strategicznych oraz w jaki sposób monitorować inwestycje i oceniać ich wpływ z uwzględnieniem partycypacji społecznej.

¹ Wytyczne dla inwestorów i beneficjentów polityki spójności w zakresie partycypacji społecznej, CUPT 2021

Spośród zgłoszonych 18 aplikacji, do udziału w projekcie pilotażowym zostało wybranych 5 instytucji z różnych krajów:

1. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) – Polska
2. Instytucja Zarządzająca Regionu Emilia Romania - Włochy
3. Instytucja Pośrednicząca Regionu Cantabria – Hiszpania
4. Instytucja Zarządzająca projektu Interreg w regionach przygranicznych Belgii i Holandii
5. Instytucja Zarządzająca projektu Interreg w regionach przygranicznych w Bułgarii i Rumunii

Komisja Europejska (Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej) zwróciła się do Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) o zapewnienie wsparcia technicznego, w szczególności ukierunkowania instytucji zarządzających i pośredniczących (wnioskodawców) w analizie stanu prac, organizowaniu wewnętrznych dyskusji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami oraz pomocy w przygotowaniu planu działania dla państw biorących udział w projekcie pilotażowym.

Pierwszy pilotaż, w którym uczestniczył CUPT, realizowany był przez dwa lata (2020-2021) w trudnych czasach pandemii COVID-19. Rezultatem badań i prac prowadzonych przez naszą instytucję było opracowanie rekomendacji i ujęcie ich w „Wytycznych dla inwestorów i beneficjentów polityki spójności w zakresie partycypacji społecznej”². Zaproponowane w dokumencie rozwiązania mają na celu pomóc w zidentyfikowaniu możliwości oraz planowaniu zaangażowania obywateli w projektowanie i wdrażanie, a także ocenę projektów infrastruktury transportowej.

Rok 2022 przyniósł kolejny nabór przewidujący kontynuację działań związanych z innowacyjną realizacją zasady partnerstwa i wzmocnienia partycypacji obywateli państw członkowskich UE w ramach Polityki Spójności, poprzez współpracę władz publicznych i organizacji społeczeństwa obywatelskiego.

² Dostępny na stronie: https://www.cupt.gov.pl/wp-content/uploads/2022/05/partycypacja_spoeczna_-_wytyczne_dla_inwestorow_i_beneficjentow_polityki_spojnosci_447.pdf



Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (Instytucja Zarządzająca), aktywnie promowało nabór, zachęcając do składania wniosków. CUPT wychodząc naprzeciw oczekiwaniom stawianym z jednej strony przez zadania dotyczące nowej perspektywy finansowej, a z drugiej strony widząc potencjał drzemący w możliwościach, jakie daje szeroki udział społeczeństwa i partycypacja, postanowił kontynuować dobre praktyki wypracowane w pierwszym projekcie. Udział CUPT konsultowany był również z odpowiedzialnym za rozwój transportu Ministerstwem Infrastruktury, które pełni ważną rolę w zwiększaniu udziału społeczeństwa w zakresie inwestycji transportowych i dokumentów strategicznych.

Zgodnie z wymogami konkursowymi projekt CUPT, Spółdzielni Socjalnej FADO (FADO) oraz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM), zakładał ścisłą współpracę strony rządowej, samorządowej oraz społecznej w zakresie wypracowania najlepszych praktyk związanych z partycypacją społeczną w obszarze zarządzania infrastrukturą transportową.

W obszarze GZM funkcjonuje 41 miast i gmin. Istnieje zatem duży potencjał w zakresie zidentyfikowania optymalnego zakresu do wdrożenia rozwiązań partycypacyjnych oraz podjęcia działań na rzecz skutecznego wykorzystania produktów projektu.

Zakładanym rezultatem projektu jest wypracowanie praktycznych narzędzi prowadzenia konsultacji z mieszkańcami na temat planowanych inwestycji transportowych, a także zwiększanie świadomości oraz mitygowanie ryzyka możliwych konfliktów społecznych w przyszłości. Pośrednim efektem działań jest potencjał wypromowania instytucji na arenie międzynarodowej oraz podjęcia współpracy z najlepszymi ekspertami w tej dziedzinie.



Nowy projekt pilotażowy stworzy sprzyjające warunki do zwiększenia udziału społeczeństwa we wdrażaniu polityki spójności, wykorzystując w praktyce zidentyfikowane w pierwszej fazie rozwiązania i najlepsze praktyki. W czasie trwania projektu oba wspomniane wyżej ministerstwa będą odgrywać rolę konsultacyjną i wspierającą działania zaplanowane przez zespół projektowy, w skład którego wchodzi CUPT, Spółdzielnia Socjalna FADO oraz GZM.

Każdy z partnerów wniesie nieoceniony wkład do projektu:

- CUPT, m.in. poprzez wiedzę i doświadczenie w zakresie potencjału administracyjnego i know-how w obrębie przygotowywania projektów i dystrybucji środków UE,
- Spółdzielnia Socjalna FADO, w postaci zwiększania dostępności inwestycji publicznych dla osób ze szczególnymi potrzebami, co pozwoli zaangażować w procesy partycypacyjne grupy dotychczas wykluczone,
- GZM, jako podmiot odpowiedzialny za realizację zadań metropolii. Udział GZM pozwoli wypracować rozwiązania i przetestować je w praktyce w ujęciu lokalnym i regionalnym w sposób umożliwiający zwiększenie zaangażowania szczególnie wśród lokalnych społeczności.

W ramach projektu zostaną wykorzystane innowacyjne mechanizmy partycypacji społecznej do kształtowania potrzeb mieszkańców i na tej podstawie do przedstawienia odpowiednich propozycji rozwiązań transportowych z naciskiem na kolej, jako najbardziej ekologiczny środek transportu.

Głównymi celami projektu są:

- zwiększenie poziomu partycypacji społecznej w ramach planowanych usprawnień funkcjonowania wskazanego korytarza transportowego w wybranych gminach na terenie GZM,
- zwiększenie roli grup wykluczonych w procesach partycypacyjnych poprzez stosowanie standardów cyfrowych, architektonicznych, informacyjnych i promocyjnych dostępności,
- budowanie kultury partycypacyjnej wśród inwestorów i mieszkańców,
- usprawnienie transportu zbiorowego na obszarze wskazanych gmin wchodzących w skład GZM (na podstawie mapowania potrzeb mieszkańców),
- budowa hierarchicznej struktury komunikacji w celu jak najlepszego wydatkowania środków publicznych (finansowanie tych środków transportu, które przyniosą najlepszy efekt), poprzez system oparty w szkielecie o kolej metropolitalną,
- promocja transportu zbiorowego, w tym promocja transportu szynowego jako najbardziej ekologicznego środka transportu,
- propozycja/rekomendacja aby jednostki samorządu terytorialnego planowały środki w budżetach na jak najbardziej efektywne inwestowanie w działania komplementarne tj. np. systemy Park and Ride, drogi dla rowerów odpowiadające potrzebom mieszkańców i umożliwiające jak najszybsze dotarcie do linii kolejowej lub linii tramwajowej,
- propozycja/rekomendacja aby rozkłady jazdy były jak najlepiej dopasowane do potrzeb mieszkańców,
- poprawa dostępności transportu zbiorowego dla wszystkich mieszkańców w wybranych gminach.

Zaawansowanie projektu

8 lipca 2022 roku Komisja Europejska wybrała wniosek złożony przez CUPT i partnerów. Niespełna miesiąc później powołany w ramach CUPT zespół ekspertów odbył pierwszą wizytę studyjną na terenie GZM, gdzie przeprowadzono spacer połączony z przejazdem badawczym oraz warsztaty, na których omówiono poszczególne kwestie związane z projektem i jego założeniem, czyli korytarzem transportowym na terenie GZM.

Kolejne etapy projektu objęły cykliczne spotkania mające na celu opracowanie kolejnych kroków realizacji założeń projektowych.

Zasadnicza i najważniejsza część zadań przypada na rok 2023. W marcu odbyły się dwa ważne wydarzenia w cyklu życia projektu. Wśród nich wyróżnić należy przeprowadzone 14 marca 2023 roku warsztaty prowadzone przez OECD z udziałem wszystkich partnerów projektu.

Tematem przedmiotowego spotkania była komunikacja publiczna i jej znaczenie w procesie partycypacyjnym. Na warsztatach zmapowaliśmy też wszystkie aktualne kanały komunikacji partnerów i ich potencjał.

„Komunikacja publiczna to funkcja rządu polegająca na dostarczaniu informacji, słuchaniu i odpowiadaniu obywatelom w służbie dobru wspólnemu. Różni się od komunikacji politycznej, która jest powiązana z partyjną debatą, wyborami lub indywidualnymi postaciami i partiami politycznymi”³

Zespół OECD przedstawił studia przypadków komunikacji publicznej. Dokonaliśmy też analizy interesariuszy i odpowiednich podmiotów w procesie komunikacyjnym, zapewniając płynny przepływ informacji skierowany do właściwie obranej grupy docelowej. Omówiliśmy etapy komunikacji dla procesu partycypacyjnego – przed, w trakcie i po procesie.

Zdefiniowaliśmy następujące dobre praktyki:

- Angażowanie zespołu ds. komunikacji miasta – sama wirtualna platforma nie zastępuje zwykłych (tradycyjnych) kanałów komunikacji. Platforma partycypacyjna (jako narzędzie online, które wielokrotnie wykorzystywane jest do prowadzenia skutecznego procesu konsultacji) jest wizytówką zaangażowania obywateli, ale sama w sobie nie może być jedynym narzędziem komunikacji.
- Wszystkie informacje dotyczące procesu powinny być publikowane w przystępnym, prostym języku.
- Hybrydowa komunikacja ze społecznością zapewnia równy dostęp do informacji w każdej jej formie. Organizatorzy powinni publikować dokumenty na dedykowanej platformie, jak również udostępniać informacje online podczas wydarzeń stacjonarnych.
- Należy koncentrować komunikację na informacjach związanych wyłącznie z procesem partycypacyjnym.

³ Prezentacja OECD z 14.03.2023

16 marca 2023 r. w Bytomiu odbyło się robocze spotkanie informacyjne z udziałem przedstawicieli gmin objętych działaniami projektu pilotażowego - Chorzów, Bytom, Piekary Śląskie, Radzionków, Tarnowskie Góry i Świerklaniec. W tym wyróżniającym się na osi czasu projektu spotkaniu uczestniczyli również przedstawiciele Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa infrastruktury, Spółdzielni Socjalnej FADO, CUPT oraz GZM.

Omówiono szanse rozwoju kolei i założenia budowy kolei metropolitalnej na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, która ma stać się kręgosłupem sieci transportowej w tym obszarze. Zwrócono uwagę na rolę przesiadek/punktów przesiadkowych w budowaniu popytu na kolej, w tym „walki” o pasażera (kontekst jakości życia, mobilności, ekologii). Nawiązano też do motywu usuwania utrudnień w dostępie do kolei czy współpracy z gminami.

Przedstawicielka MFiPR, Małgorzata Kubiszewska, Naczelniczka w Departamencie Programów Infrastrukturalnych, opowiedziała min. o doświadczeniach i wnioskach z perspektywy finansowej 2014-2020 w kontekście współpracy gmin przy projektach transportu miejskiego, w kontekście założeń do nowej perspektywy finansowej w ramach FEnlKS.

Maria Perkuszevska, Pełnomocnik Ministra Infrastruktury ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (MI), zwróciła uwagę na Strategiczny kontekst Unii Europejskiej dla Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), czy nowych unijnych ram mobilności w miastach. Przedstawiła też nowe rekomendacje Komisji Europejskiej dla krajowych programów wsparcia SUMP.

Kolejną część otworzył Krzysztof Rodziewicz, Dyrektor Departamentu Analiz Transportowych CUPT, przedstawiając genezę i cele projektu pilotażowego. Wskazał na kompleksowe wsparcie beneficjentów czy doświadczenie CUPT w procesach partycypacyjnych – bezpośrednio, w postaci SUMP, czy konsultacji dokumentów dotyczących dostępności, pośrednio zaś wyrażone w ramach konsultacji procesu inwestycyjnego projektów ubiegających się o dofinansowanie.

Prezes Spółdzielni Socjalnej FADO - Bartosz Stępień, pokazał dlaczego dostępność jest ważna w kontekście planowania i realizacji projektów transportowych. Z przeprowadzonego przez FADO badania 116 projektów architektonicznych w całej Polsce, realizowanych ze środków publicznych, wynikało, że 60% z nich jest niedostosowana dla osób z trudnościami w poruszaniu się. Za tymi wynikami stoją prawdziwi ludzie, którzy nie dojadą do pracy i szkoły, dlatego tak ważne jest by ten aspekt przebił się do świadomości społecznej. Zwrócono uwagę na to, że wskazana dostępność procesu partycypacyjnego przełoży się na dostępność realizowanych inwestycji.

Delegat GZM, Wojciech Dinges – pełnomocnik zarządu GZM do spraw transportu szynowego opowiedział o kolei w północno-zachodnim korytarzu transportowym na terenie metropolii - co udało się zrobić i jakie wyzwania jeszcze czekają ten region. Jak zauważono, nie wszystko dało się umieścić w kontekście dostępności/mobilności, jednakże do pozytywnych aspektów należy zaliczyć przeniesienie przystanków i budowa nowych oraz wydłużenie peronu w Chorzowie.

GZM z optymizmem spogląda na mobilność, gdzie kolej będzie integralną częścią miasta i kręgosłupem korytarza. Wysznuło tezę, że należy korzystać z już posiadanych dóbr. Warto połączyć zwinnie miasto z koleją, ale też zastanowić się, jak mieszkańcy chcą się poruszać w tym rejonie (dostęp do kolei/punkt/węzeł przesiadkowy).

Mauricio Mejia z OECD w swoim wystąpieniu zwrócił uwagę na potencjał tkwiący w ścisłej współpracy pomiędzy partnerami projektu, a OECD, jak również na potrzebę budowania relacji na poziomie lokalnym. Samorządowy punkt widzenia w zakresie partycypacji jest dla OECD szczególnie ważny. Podkreślono też, jak bardzo udział obywateli jest istotny w integracji społecznej i obywatelskiej oraz w wyrażaniu opinii przez mieszkańców. Mieszkańcy chcą kształtować swoją przestrzeń, a tym samym wpływać na podejmowane w tym zakresie decyzje, trzeba tylko im to umożliwić. Należy wykorzystać potencjał, jaki drzemie w społeczności lokalnej. Niejednokrotnie są to osoby z wiedzą i chęcią do zaangażowania się w partycypację, co przyczynia się do pozytywnych efektów.

Ważnym etapem w realizacji naszego projektu partycypacyjnego będzie konferencja inauguracyjna projekt na terenie GZM. Szczegóły dotyczące tego wydarzenia zostaną opublikowane na stronie internetowej CUPT.

Realizacja projektu powinna zakończyć się do końca grudnia 2023 roku.

Autor:

Piotr Kocjan

Główny Specjalista w Departamencie Projektów Miejskich, CUPT



RAZEM DLA POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA NA DROGACH W AZERBEJDŻANIE

Projekt współpracy bliźniaczej – pierwszy projekt twinningowy, którego CUPT jest liderem - nabiera tempa. Za nami oficjalna inauguracja projektu w Baku 3 marca 2023 r. i pierwsze misje z udziałem ekspertów w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projekt „**Zwiększenie bezpieczeństwa drogowego w Azerbejdżanie**” finansowany przez Unię Europejską (dalej „UE”) ma wzmocnić kompetencje Ministerstwa Rozwoju Cyfrowego i Transportu Republiki Azerbejdżanu oraz innych właściwych interesariuszy w zakresie stosowania dobrych praktyk zarządzania systemem bezpieczeństwa w zgodności ze standardami i najlepszymi praktykami UE. To **know-how zostanie przekazane w ramach 38 misji przez 57 Ekspertów z Polski i Litwy.**

Projekt koncentruje się na zapewnieniu administracji Azerbejdżanu, polskiego i litewskiego wsparcia w tworzeniu systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, opartego na 4 filarach bezpieczeństwa UE: bezpieczne drogi, bezpieczne pojazdy, bezpieczna infrastruktura i reagowanie po wypadkach w 5 obszarach interwencji: legislacja, wdrażanie, edukacja, technologia i międzynarodowe wsparcie regulacyjne.

Czym jest Twinning?

Twinning (pol. współpraca bliźniacza) jest to program utworzony przez Komisję Europejską (dalej „KE”) w celu wsparcia i rozwoju kompetencji administracji publicznej w krajach objętych instrumentem pomocy przedakcesyjnej (ang. Instrument for Pre-accession Assistance ¹) oraz w krajach objętych Europejską Polityką Sąsiedztwa (ang. European Neighbourhood Policy – dalej²). Od 2020 roku wsparciem mogą być objęte partnerskie kraje i terytoria w ramach działań Dyrekcji Generalnej ds. Partnerstw Międzynarodowych.

Główną zasadą twinningu jest współpraca instytucjonalna administracji publicznej państwa członkowskiego UE oraz krajów beneficjentów programu. Projekty twinningowe łączą fachową wiedzę sektora publicznego z państw członkowskich UE i krajów beneficjentów w celu osiągnięcia konkretnych rezultatów poprzez działania peer to peer, czyli bezpośredniej współpracy i korzystania z wiedzy ekspertów. Realizacja projektu twinningowego wymaga nie tylko zaangażowania kraju oferującego pomoc, ale także kraju korzystającego ze wsparcia.

Projekt jest zarządzany przez lidera i liderów komponentów we współpracy z Długoterminowym Doradcą Twinningowym (Resident Twinning Adviser). W każdym z komponentów zaangażowani eksperci (STE – Short Term Experts) realizują określone działania zmierzające do osiągnięcia wyznaczonych rezultatów mierzonych zdefiniowanymi wskaźnikami.

To już piąty projekt, który realizowany jest przez ekspertów CUPT i trzeci z zakresu transportu drogowego. Cieszymy się, że możemy dzielić się wiedzą i sprawiać, że krajowe projekty transportowe i ich wsparcie z EU nabierają nowego międzynarodowego wymiaru.

Więcej informacji na temat instrumentu, jakim jest twinning, można znaleźć na stronie Komisji Europejskiej: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/tenders/twinning_en i Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP: <https://twinning.msz.gov.pl/>.

¹ Instrument for Pre-accession Assistance (IPA): Albania, Bośnia i Hercegowina, Kosowo, Czarnogóra, Macedonia Północna, Serbia i Turcja.

² European Neighbourhood Policy (ENP): Gruzja, Armenia, Azerbejdżan, Białoruś, Mołdawia, Ukraina, Algieria, Egipt, Izrael, Jordania, Liban, Maroko, Palestyna i Tunezja.



Funded by
the European Union



Projekt twinningowy: "Zwiększenie bezpieczeństwa drogowego w Azerbejdżanie"



Zakres, cele i partnerstwo projektu

Projekt ma wzmocnić zdolności Ministerstwa Rozwoju Cyfrowego i Transportu Republiki Azerbejdżanu oraz innych właściwych interesariuszy w zakresie stosowania dobrych praktyk dotyczących prowadzenia systemu zarządzania bezpieczeństwem zgodnie ze standardami i najlepszymi praktykami UE.

W ramach zaplanowanych prac przeprowadzona zostanie analiza sytuacji wyjściowej w Azerbejdżanie w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego (dalej „BRD”), w tym w szczególności istniejące praktyki dotyczące planowania i realizacji poszczególnych interwencji, a także ich ewaluacji i oceny przyczyn ewentualnych niezgodności z planem. Zweryfikowane zostaną metody ustanawiania celów dla systemu BRD oraz ich zgodność z polityką UE w tym zakresie, z uwzględnieniem kluczowych dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym wskaźników oraz podział ról i odpowiedzialności pomiędzy zaangażowanymi instytucjami. Wsparcie udzielane będzie w analizie adekwatności danych i systemów IT wspierających procesy zarządzania BRD.

Na podstawie analizy, eksperci zaproponują konieczne usprawnienia oraz będą wspierać odpowiednie instytucje w ich wdrażaniu poprzez szkolenia dla pracowników tych instytucji. Równolegle w projekcie przewidziane jest szczegółowe wsparcie w zakresie rewizji przepisów dotyczących pojazdów oraz przygotowanie strategii PR w obszarze BRD.

Kto jest zaangażowany w projekt?

Partnerzy z państw członkowskich (Polska):

- Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Lider Projektu
- Ministerstwo Infrastruktury
- Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
- Inspekcja Transportu Drogowego
- Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Partnerzy z państw członkowskich (Litwa):

- Litewska Administracja Bezpieczeństwa Transportu - partner
- Ministerstwo Transportu i Komunikacji
- Organy policji
- Agencja Kompetencji Transportowych

Głównym Beneficjentem projektu jest Ministerstwo Rozwoju Cyfrowego i Transportu Republiki Azerbejdżanu, które koordynuje wdrażanie projektu po stronie odbiorcy pomocy. Skuteczna realizacja zadań określonych w projekcie wymaga zaangażowania także innych kluczowych dla procesu **interesariuszy z Azerbejdżanu, są nimi:**

- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych - Departament Państwowej Policji Ruchu Drogowego
- Ministerstwo Nauki i Edukacji
- Ministerstwo Zdrowia
- Ministerstwo Sprawiedliwości
- Ministerstwo Gospodarki
- Ministerstwo Sytuacji Nadzwyczajnych
- Ministerstwo Ekologii i Zasobów Naturalnych
- Państwowy Komitet Celny
- Agencja Transportowa Baku podlegająca władzom miasta
- Państwowa Agencja Drogowa Azerbejdżanu

Ogólnym celem projektu jest przyczynienie się do zmniejszenia liczby wypadków drogowych, zwłaszcza tych, których skutkiem jest śmierć lub poważne obrażenia zdrowotne oraz szkody społeczno-ekonomiczne. Celem szczegółowym projektu jest poprawa zdolności prawnych i instytucjonalnych oraz kompetencji personelu wiodących agencji publicznych oraz innych zainteresowanych stron, aby lepiej zarządzać, koordynować i rozwiązywać kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Azerbejdżanie.

Co planujemy?

Wzmocnienie ram prawnych i instytucjonalnych systemu bezpieczeństwa drogowego

- Ocena obecnej legislacji i zalecenia dotyczące aktów prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego
- Opracowanie projektów zmian lub nowych aktów prawnych i przepisów technicznych
- Mapowanie i analiza funkcjonalna instytucji sektora transportu odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego
- Potencjalne scenariusze przekształceń instytucjonalnych, w tym odpowiednie role i obowiązki kluczowych instytucji

Ustanowienie skutecznego systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego

- Wytyczne dla systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego wraz z niezbędnymi procedurami
- Proponowany nowy mechanizm zapobiegania wypadkom drogowym oraz inteligentna strategia ograniczania liczby wypadków drogowych oparta na inteligentnych systemach transportowych
- Nowy zestaw wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa drogowego, w tym ich opisy i metodyka zgodne z systemem wskaźników UE
- Inspekcje bezpieczeństwa ruchu drogowego, wraz z zestawem zaleceń
- Ustanowienie jednej (bezkosztowej) zintegrowanej bazy danych o ruchu i wypadkach oraz ogólna architektura, cele i struktura bazy danych

Rozwój zasobów ludzkich, edukacja, podnoszenie świadomości i promocja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

- Program szkoleń i pakiety szkoleniowe ze szczegółowymi programami nauczania dla pracowników zaangażowanych instytucji
- Ogólnokrajowa strategia podnoszenia świadomości i komunikacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym plan działań promocyjnych

- Kampania informacyjna w zakresie zapobiegania wypadkom i w zakresie poprawy edukacji, mająca na celu zwiększenie świadomości bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród użytkowników dróg, w szczególności niechronionych użytkowników dróg (dzieci, osoby starsze, piesi, rowerzyści, motocykliści)
- Ramy dla systematycznego i ciągłego prowadzenia edukacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach

Wizyty studyjne i staże

- Wizyta studyjna dla delegacji azerskiej w Polsce i na Litwie
- Program stażowy dla przedstawicieli Beneficjenta w odpowiednich polskich instytucjach

Inauguracja projektu

Konferencja otwierająca projekt, która odbyła się w Baku 3 marca 2023 r. zgromadziła różnych interesariuszy z Azerbejdżanu, Polski i Litwy. Spotkanie było okazją do lepszego poznania instytucji zaangażowanych w projekt bliźniaczy oraz przedstawienia jego zakresu i oczekiwanych rezultatów.



W swoim wystąpieniu Minister Rozwoju Cyfrowego i Transportu Republiki Azerbejdżanu, Pan Rashad Nabiyev poinformował o pracach wykonanych w celu zwiększenia bezpieczeństwa na drogach i poprawy infrastruktury transportowej w ramach strategii rozwoju społeczno-gospodarczego realizowanej przez Pana Prezydenta Ilhama Alijewa.

Projekt partnerski „Improving Road Safety in Azerbaijan”, który dziś zaprezentowaliśmy, zawiera szereg postanowień Programu Państwowego. Projekt ten ma ogromne znaczenie dla poprawy zarządzania, koordynacji i rozwiązywania problemów bezpieczeństwa drogowego w Azerbejdżanie. Dziękuję Unii Europejskiej za finansowanie tego ważnego projektu – powiedział Minister Rashad Nabiyev.

Przemówienia wygłosili m.in.: przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju Cyfrowego i Transportu Republiki Azerbejdżanu oraz Ambasady Państw Członkowskich UE, w tym Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej i Ambasady Republiki Litewskiej.

Przedstawiciele głównych interesariuszy z Kraju Beneficjenta, władze państw członkowskich UE, Delegacja UE w Azerbejdżanie, partnerzy wdrażający Twinning, Centrum Unijnych Projektów Transportowych z siedzibą w Polsce – podzielili się swoimi poglądami na temat realizacji projektu, wzmocnienia współpracy i wspólnych działań. Zakres projektu został przedstawiony przez Resident Twinning Adviser'a oraz ekspertów z Polski i Litwy.



Warto podkreślić, że Polska osiągnęła znaczącą poprawę w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba ofiar śmiertelnych na polskich drogach spadła o blisko 50%. Dodatkowo, dzięki podjętym działaniom, Polska znalazła się w 2021 r. wśród pięciu krajów o największym spadku liczby ofiar śmiertelnych na drogach w Europie. Według danych Komisji Europejskiej z lutego 2023 r. największe spadki liczby ofiar śmiertelnych na drogach, o ponad 30 proc. w stosunku do roku 2019 odnotowała właśnie Polska. – **podkreślił pan Andrzej Bittel, Wiceminister Infrastruktury RP.**

Znaczenie rozpoczętego dziś projektu wykracza poza granice Azerbejdżanu i jest ważne dla wszystkich krajów zainteresowanych współpracą transportową i logistyczną z Azerbejdżanem. Polska jest jednym z tych krajów, a projekt, który dziś inaugurujemy jest tego najlepszym dowodem. Mam nadzieję, że realizacja tego projektu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa drogowego w Azerbejdżanie, a tym samym wpłynie pozytywnie na przepustowość szlaków transportu drogowego przebiegających przez Azerbejdżan i stabilność transportu. – **powiedział pan Rafał Poborski, Ambasador Rzeczypospolitej Polskiej w Azerbejdżanie.**

Podczas dzisiejszego spotkania chciałabym podkreślić, że CUPT i wszyscy partnerzy projektu są zobowiązani do zapewnienia najlepszego doświadczenia i wkładu w kluczowych obszarach interwencji dotyczących bezpieczeństwa drogowego, tj. legislacji, technologii, egzekwowania przepisów i edukacji w ramach wszystkich filarów Bezpiecznego Systemu. Bezpieczeństwo drogowe wymaga dobrze zorganizowanych działań wielu interesariuszy, aby cały system był wyrozumiały dla błędów, które my jako ludzie popełniamy – **dodała pani Joanna Lech, Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych.**

Mapa projektu



Twinning Project:
Increasing Road Safety in Azerbaijan

Dane kontaktowe:**Centrum Unijnych Projektów Transportowych**

Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa, Polska

Telefon: +48 22 262 05 37

E-mail: cupt@cupt.gov.pl; kgrot@cupt.gov.pl

Edyta Jaszczuk**Długoterminowy Doradca Twinningowy (Resident Twinning Adviser)**

Ministerstwo Rozwoju Cyfrowego i Transportu Republiki Azerbejdżanu

E-mail: ejaszczuk@cupt.gov.pl, twinning-az@cupt.gov.pl

Tel: +994 55 418 49 87

Zarifa Aliyeva Avenue 77, Baku, AZ1000 Azerbejdżan

Autorzy:

Edyta Jaszczuk, Długoterminowy Doradca Twinningowy projektu „Zwiększenie Bezpieczeństwa Drogowego w Azerbejdżanie”

Karolina Grot, Naczelnik w Departamencie Analiz Transportowych, CUPT

Andrzej Maciejewski, Ekspert CUPT i Kierownik projektu „Zwiększenie bezpieczeństwa drogowego w Azerbejdżanie”

Transport dla wszystkich



REALIZACJA ZASAD I WARUNKÓW RÓWNOŚCIOWYCH W RAMACH FUNDUSZY UNIJNYCH NA LATA 2021-2027 JAKO JEDEN Z OBOWIĄZKÓW DLA WSZYSTKICH

Horyzontalne zasady równościowe

Postanowienia Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027 (dalej: UP) wskazują, że wszystkie instytucje oraz beneficjenci realizujący programy operacyjne finansowane z funduszy europejskich (m.in. Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (dalej: FEnlKS) i Program Fundusze Europejskie Polska Wschodnia (dalej: FEPW)), **zobowiązani są do przestrzegania horyzontalnych zasad równościowych:**

- **zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami,**
- **zasady równości szans kobiet i mężczyzn.**

Zobowiązania zawarte w UP wynikają z Rozporządzenia ogólnego¹, w którym należy zwrócić uwagę na preambułę, a konkretnie jej punkt 6:

Państwa członkowskie i Komisja powinny dążyć do wyeliminowania nierówności i do promowania równości kobiet i mężczyzn oraz do uwzględniania perspektywy płci, a także do zwalczania dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Fundusze nie powinny wspierać działań przyczyniających się do jakichkolwiek form segregacji lub wykluczenia, a w przypadku finansowania infrastruktury powinny zapewniać dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.

Konsekwencją powyższego zapisu jest artykuł 9 w Rozporządzeniu ogólnym zatytułowany „Zasady horyzontalne”:

1. *Państwa członkowskie i Komisja zapewniają poszanowanie praw podstawowych oraz przestrzeganie Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej w procesie wdrażania Funduszy.*
2. *Państwa członkowskie i Komisja zapewniają, by równość mężczyzn i kobiet oraz uwzględnianie aspektu i perspektywy płci brano pod uwagę i propagowano w całym procesie przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.*
3. *Państwa członkowskie i Komisja podejmują odpowiednie kroki w celu zapobiegania wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów. W procesie przygotowywania i wdrażania programów należy w szczególności wziąć pod uwagę zapewnienie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.*

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 159, z późn. zm.)

Artykuł 22 natomiast wskazuje jednoznacznie, że każdy program (a więc również FEnIKS i FEPW) w odniesieniu do poszczególnych celów szczegółowych powinien zawierać działania dążące do osiągnięcia równości, włączenia społecznego i niedyskryminacji.



Wytyczne równościowe

Od 5 stycznia 2023 roku obowiązują **Wytyczne dotyczące realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 ([dostęp do Wytycznych](#))**, których załącznikiem są m.in. standardy dostępności. Są one następcą Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020.

Dokumenty te kładą największy nacisk na zapewnienie, by wszelkie działania finansowane z programów mogły służyć, czy umożliwiać swobodne z nich korzystanie także osobom z niepełnosprawnościami. Jest to spowodowane szczególnie trudną sytuacją osób z niepełnosprawnościami w dostępie do produktów i usług oraz w udziale w życiu społeczno-gospodarczym.

Podkreślana jest także (m.in. w rozporządzeniu ogólnym czy Strategii na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami) istotna rola dostępności w poprawie tego dostępu. Należy jednak pamiętać, że zgodnie z ideą projektowania uniwersalnego, infrastruktura, transport, produkty i usługi zaprojektowane i zrealizowane z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, służą wszystkim użytkownikom i likwidują lub ograniczają różne bariery, również takie na które napotykają osoby bez niepełnosprawności (np. cudzoziemcy, osoby starsze, kobiety w ciąży itp.). Dlatego wszędzie gdzie w wytycznych jest mowa o działaniach podejmowanych z myślą o osobach z niepełnosprawnościami, wypracowane rozwiązania będą służyć także osobom, które znajdują się w trudniejszej sytuacji ze względu na inne przesłanki wymienione w tzw. Rozporządzeniu ogólnym.

Horyzontalne warunki podstawowe

Zgodnie z zapisami z Rozporządzenia ogólnego oprócz horyzontalnych zasad równościowych w systemie wdrażania funduszy europejskich obowiązują również horyzontalne warunki podstawowe, które musi spełniać każdy Program Operacyjny (także FEnIKS i FEPW) przez cały okres jego realizacji. Tymi warunkami są:

- **warunek skutecznego stosowania Karty praw podstawowych,**
- **warunek wdrożenia i stosowania Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.**

Instytucje zaangażowane w realizację programów mają obowiązek przestrzegania postanowień Karty praw podstawowych oraz Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych na każdym etapie i w każdym procesie realizacji, czyli podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości, ewaluacji, informacji i promocji oraz kontroli programu.

Natomiast Beneficjenci w podpisanych umowach o dofinansowanie – zobowiązani będą do przestrzegania postanowień tych dokumentów w trakcie realizacji swoich projektów.

! Uwaga

- **Zabroniona jest wszelka dyskryminacja ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.**
- **Stosowanie zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oznacza, że wszystkie produkty projektów (w tym usługi), które otrzymają dofinansowanie z funduszy unijnych FEnIKS czy FEPW, muszą być dostępne dla wszystkich ich użytkowników/użytkowniczek bez względu na ich dyspozycję fizyczną, sensoryczną, wiek czy pochodzenie.**

- **Stosowanie zasady równości szans kobiet i mężczyzn oznacza wdrożenie w danym projekcie działań (rozwiązań), które wpłyną na wyrównanie szans płci będącej w gorszym położeniu. Jednocześnie – chodzi o stworzenie takich mechanizmów, aby w trakcie realizacji projektu na żadnym etapie nie dochodziło do dyskryminacji i wykluczenia ze względu na płeć.**

W procesie wdrażania programów stosowane będą mechanizmy, których celem jest zapewnienie ich zgodności (w tym wdrażanych projektów) z warunkami i zasadami równościowymi. Przyjęta będzie procedura zgłaszania przypadków niezgodności w tym zakresie (zarówno w przypadku działań instytucji, jak i beneficjentów).

Neutralność

W FEnIKS i FEPW dopuszczalne będzie uznanie danego projektu za neutralny, o ile we wniosku o dofinansowanie projektu wnioskodawca uzasadni, dlaczego jego projekt nie jest w stanie zrealizować jakichkolwiek działań wpisujących się w tę zasadę. Takie uzasadnienie wnioskodawca powinien oprzeć na wyniku przeprowadzonej przez siebie analizy diagnozującej, czy w jego projekcie (w trakcie jego przygotowania i wdrażania) będą występowały nierówności względem płci. Przykładem takich nierówności będzie nieuwzględnienie perspektywy płci przy projektowaniu produktów (w tym usług) projektu lub ustalaniu warunków pracy przy jego wdrażaniu.

Zamiast podsumowania

CUPT od 2016 roku systematycznie podejmuje działania na rzecz zwiększania społecznej świadomości znaczenia dostępności transportu dla wszystkich bez wyjątku. Działania te będziemy kontynuować również w kolejnej perspektywie finansowej. W przypadku pytań czy wątpliwości co do wdrażania zasad i warunków równościowych zachęcamy do kontaktu na adres: dostepnosc@cupt.gov.pl.

Autorka:

Edyta Boratyńska-Karpiej

Koordynatorka ds. dostępności i zasad równościowych

Departament Analiz Transportowych, CUPT



TAJEMNICA PRZEDSIĘBIORSTWA W ZAMÓWIENIACH PUBLICZNYCH

Udzielanie zamówienia w procedurze określonej w ustawie Prawo zamówień publicznych niejednokrotnie wymaga pogodzenia dwóch zasad. Z jednej strony mamy zasadę jawności i jej wpływ na konkurencję pomiędzy wykonawcami, a w konsekwencji pełną możliwość skorzystania z przysługujących środków ochrony prawnej. Z drugiej strony zbiór informacji, dotyczących danego wykonawcy może stanowić cenny kapitał, który powinien podlegać ochronie. Co oczywiste, Wykonawcy niejednokrotnie nie chcą utracić przewagi konkurencyjnej, w tym pozwolić na „podkupienie potencjału osobowego” lub poznanie przez konkurencję procesu produkcyjnego, stosowanych materiałów, umów z kontrahentami, stosowanych marż cenowych.

Niewątpliwie kontrolującym jest łatwiej stwierdzić post-factum, że zastrzeżenie tajemnicy przedsiębiorstwa było nieskuteczne. Czy kontrolujący mają rację w danym przypadku, to już temat na inne rozważania.

Zdecydowanie trudniej jest zamawiającym, którzy działając pod presją czasu oraz mając na uwadze ewentualne konsekwencje nieuzasadnionego ujawnienia tajemnicy, czasami niejako automatycznie akceptują wyjaśnienia wykonawców. praw człowieka i podstawowych wolności oraz ich wykonywania na zasadzie równości z innymi osobami.

To rodzi pytanie, jakie są te wyjaśnienia? Czy faktycznie są poparte właściwymi dowodami?

Z praktyki kontrolnej CUPT, która obejmuje również analizę wniosków z kontroli uprzedniej Prezesa UZP, wynika że w odniesieniu do większości przypadków, zastrzeżenia tajemnicy przedsiębiorstwa są dokonywane nieskutecznie i informacje powinny podlegać ujawnieniu. W związku z powyższym warto, aby nasi Beneficjenci zapoznali się z najistotniejszymi wnioskami płynącymi z orzecznictwa, doktryny prawa zamówień publicznych oraz z konkretnych wyników kontroli.

Przedstawione w artykule informacje mogą stanowić cenne źródło informacji, **jak powinno się postąpić w przypadku zastrzeżenia tajemnicy przedsiębiorstwa oraz jak oceniać wartość dowodową przedstawionych dokumentów.**

Wymiar krajowy tajemnicy przedsiębiorstwa

Zgodnie z obecnie obowiązującą ustawą¹:

Nie ujawnia się informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji², **jeżeli wykonawca wraz z przekazaniem takich informacji, zastrzegł, że nie mogą być one udostępniane oraz wykazał, że zastrzeżone informacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.** Wykonawca nie może zastrzec informacji, o których mowa w art. 222 ust. 5.

W szczególności wykonawca powinien wykazać, że poczynionym przez niego zastrzeżeniem są objęte **informacje techniczne, technologiczne, organizacyjne przedsiębiorstwa lub inne informacje posiadające wartość gospodarczą, które jako całość lub w szczególnym zestawieniu i zbiorze ich elementów nie są powszechnie znane osobom zwykle zajmującym się tym rodzajem informacji albo nie są łatwo dostępne dla takich osób, a wykonawca jako uprawniony do korzystania z informacji lub rozporządzania nimi podjął, przy zachowaniu należytej staranności, działania w celu utrzymania ich w poufności**³.

¹ Prawo zamówień publicznych (Dz. U poz. 2019, z 2020 r. poz. 288, 1492, 1517, 2275 i 2320 oraz z 2021 r. poz. 464), art. 18 ust. 3

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1913

³ Prawo zamówień publicznych, Komentarz pod red. H. Nowaka, M. Winiarza, Urząd Zamówień Publicznych, s. 161-162.

Zagadnienie tajemnicy przedsiębiorstwa było niejednokrotnie przedmiotem orzekania Krajowej Izby Odwoławczej⁴, a z których to wyroków możemy wywnioskować:

1. Orzecznictwo jest dość rygorystyczne w tej materii, szczególnie akcentując kwestie uzasadniania wartości danych informacji np. technicznych/technologicznych.
2. Orzecznictwo w wymiarze krajowym porównane z opisanym poniżej orzeczeniem TSUE wskazuje na trochę inne podejście do tematu tajemnicy przedsiębiorstwa. TSUE nie wydaje się przyznawać absolutnej nadrzędności zasadzie jawności i ochrona poufności przewidziana w dyrektywie 2014/24 ma szerszy zakres niż ochrona rozciągająca się wyłącznie na tajemnice przedsiębiorstwa.
3. Analizując orzecznictwo KIO, należy także zwrócić uwagę na zmianę definicji tajemnicy przedsiębiorstwa. Definicja ta wcześniej określona w art. 11 ust. 4 uznk, uległa zmianie od dnia 4 września 2018 r. na mocy ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji oraz niektórych innych ustaw⁵. Zmiana ta wpłynęła istotnie na podejście do oceny zasadności jej zastrzegania⁶.

Wymiar unijny tajemnicy przedsiębiorstwa

Jak tajemnicę przedsiębiorstwa definiują przepisy unijne? Jak na ten temat wypowiedział się Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej?

Sprawa **C 54/21**, w zakresie wniosku który wpłynął do Trybunału w dniu 29 stycznia 2021 roku, w postępowaniu: Antea Polska S.A., Pectore-Eco sp. z o.o., Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy przeciwko Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie⁷.

Stan faktyczny sprawy:

W 2019 r. instytucja zamawiająca opublikowała ogłoszenie o zamówieniu publicznym, wchodzącym w zakres stosowania dyrektywy 2014/24, na opracowanie projektów dotyczących gospodarowania wodami na pewnych obszarach dorzeczy w Polsce.

⁴ Przykładowo zob.: wyrok z dnia 21 września 2020 r. (KIO 2025/20), Wyrok z dnia 27 czerwca 2019 r. (KIO 1093/19), Wyrok z dnia 24 maja 2019 r. (KIO 860/19), Wyrok z dnia 12 kwietnia 2019 r. (KIO 523/19), Wyrok z dnia 13 lipca 2018 r. (KIO 1281/18).

⁵ Dz. U. z 2018 r. poz. 1637

⁶ W zakresie pkt. 3 zob. szerzej: „Przetargi Publiczne” 11/2019, Andrzej Gawrońska – Baran, „Tajemnica przedsiębiorstwa”, s. 48-51.

⁷ Wyrok Trybunału (Czwarta Izba) z dnia 17 listopada 2022 r., ECLI:EU:C:2022:888

Specyfikacja istotnych warunków zamówienia określała warunki udziału w postępowaniu, wymagane dokumenty oraz kryteria udzielenia tego zamówienia.

(...) w specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej: SIWZ) wskazano, że oferty zostaną ocenione na podstawie trzech kryteriów:

- ceny (waga 40%)
- koncepcji opracowania projektów (waga 42%)
- opisu sposobu realizacji zamówienia (waga 18%)

W ramach dwóch ostatnich kryteriów odnoszących się do jakości oferty przewidziano szereg podkryteriów.

Po dokonaniu oceny czterech złożonych ofert, zamówienie udzielono CDM Smith. Mimo że cena zaproponowana w ofercie Antei była niższa niż ta zaproponowana w ofercie CDM Smith, Antea uzyskała niższą ogólną liczbę punktów niż ów drugi oferent, ponieważ temu ostatniemu przyznano więcej punktów w ramach kryteriów jakościowych.

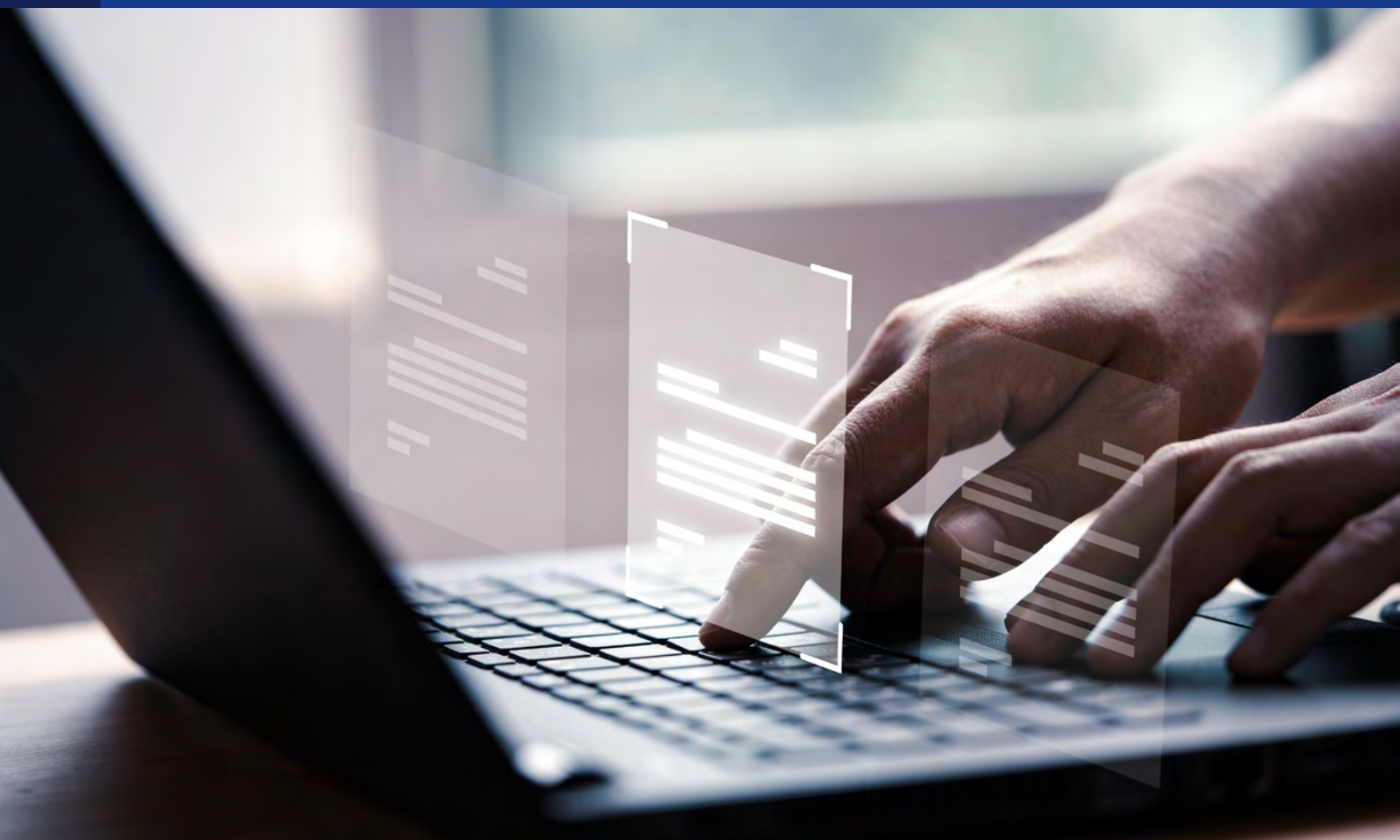
Antea wniosła do sądu odsyłającego odwołanie, żądając w szczególności uchylenia decyzji o udzieleniu zamówienia CDM Smith, ponownego zbadania ofert oraz ujawnienia pewnych informacji.

W uzasadnieniu odwołania, Antea zarzuca instytucji zamawiającej w szczególności nieujawnienie przekazanych jej przez CDM Smith, Multiconsult i Arup informacji dotyczących ich ofert. Przede wszystkim:

- wykaz wcześniej wykonanych usług,
- wykaz osób, które w przypadku udzielenia zamówienia zostałyby wyznaczone do jego realizacji,
- informacje dotyczące podwykonawców lub innych osób trzecich udostępniających zasoby,
- koncepcje opracowania projektów i opis sposobu realizacji zamówienia.

W ocenie Antei instytucja zamawiająca, wyrażając zgodę na zachowanie poufności tych informacji, naruszyła ustawę o zamówieniach publicznych i ustawę o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

Zdaniem Antei instytucja zamawiająca, opierając się na podkryteriach określonych w SIWZ, naruszyła ponadto spoczywający na niej obowiązek uzasadnienia w odpowiedni sposób punktacji każdej z ofert.



Antea uważa, że pozbawiono ją prawa do skutecznego środka prawnego, po pierwsze ze względu na zachowanie nadmiernej poufności informacji w ofertach jej konkurentów, po drugie, z uwagi na brak odpowiedniego uzasadnienia przyznanych punktacji. W świetle zasad równego traktowania i przejrzystości, prawo do zachowania poufności niektórych informacji należy w jej ocenie interpretować w sposób ścisły. Zdaniem Antei, wykonawcy, którzy decydują się na udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, muszą zaakceptować to, że niektóre informacje dotyczące ich działalności zostaną ujawnione.

Z drugiej strony sporu mamy Instytucję Zamawiającą, która twierdziła, że poufność obejmuje między innymi wykazy osób wyznaczonych do realizacji zamówienia. Ujawnienie takich wykazów zawierających informacje pozwalające na identyfikację ekspertów mogłoby narazić oferentów na utratę kadry, ponieważ konkurenci mogliby próbować ich pozyskać. Informacje o podwykonawcach lub innych osobach trzecich również zawierają dane dotyczące ich własnych ekspertów.

Po stronie Zamawiającego stanęli wykonawcy: CDM Smith i Multiconsult. Ich zdaniem informacje dotyczące organizacji i sposobu wykonywania usług są wartościami niematerialnymi, objętymi „kapitałem intelektualnym” oferenta. W przypadku ujawnienia tych informacji konkurenci mogliby przejąć odzwierciedlone w nich pomysły i rozwiązania. Ponadto i w każdym wypadku, informacje dotyczące zasobów ludzkich mają dużą wartość handlową i stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

Krajowa Izba Odwoławcza postanowiła zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału **z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:**

1. Czy wyrażona w art. 18 ust. 1 dyrektywy [2014/24] zasada równego i niedyskryminacyjnego traktowania wykonawców oraz zasada przejrzystości zezwala na taką interpretację art. 21 ust. 1 dyrektywy 2014/24 i art. 2 pkt 1 dyrektywy [2016/943], w szczególności zawartych w nich określeń »jako całość lub w szczególnym zestawie i zbiorze ich elementów nie są ogólnie znane lub łatwo dostępne« i »mają wartość handlową dlatego, że są objęte tajemnicą« oraz wskazania, że »instytucja zamawiająca nie ujawnia informacji oznaczonych przez wykonawców jako poufne«, w konsekwencji której wykonawca może zastrzec jako tajemnicę przedsiębiorstwa dowolną informację, z tego powodu, że nie chce jej ujawniać konkurującym z nim wykonawcom?
2. Czy wyrażona w art. 18 ust. 1 dyrektywy 2014/24 zasada równego i niedyskryminacyjnego traktowania wykonawców oraz zasada przejrzystości zezwala na taką interpretację art. 21 ust. 1 dyrektywy 2014/24 i art. 2 pkt 1 dyrektywy 2016/943, w konsekwencji której wykonawcy ubiegający się o zamówienie publiczne mogą zastrzec dokumenty wskazane w art. 59 i 60 dyrektywy 2014/24 oraz w załączniku XII do dyrektywy 2014/24, w całości lub w części, jako tajemnicę przedsiębiorstwa, w szczególności w odniesieniu do wykazu posiadanego doświadczenia, referencji, wykazu osób proponowanych do wykonania zamówienia i ich kwalifikacji zawodowych, nazw i potencjału podmiotów, na których potencjał się powołują, lub podwykonawców, jeśli dokumenty te są wymagane w celu wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu lub dla oceny według kryteriów oceny ofert lub stwierdzenia zgodności oferty z innymi wymaganiami instytucji zamawiającej zawartymi w dokumentacji postępowania (ogłoszeniu o zamówieniu, specyfikacji istotnych warunków zamówienia)?
3. Czy wyrażona w art. 18 ust. 1 dyrektywy 2014/24 zasada równego i niedyskryminacyjnego traktowania wykonawców oraz zasada przejrzystości w związku z art. 58 ust. 1, art. 63 ust. 1 i art. 67 ust. 2 lit. b) dyrektywy 2014/24 zezwala na równoczesne przyjęcie przez instytucję zamawiającą deklaracji wykonawcy, iż dysponuje wymaganymi przez instytucję zamawiającą lub deklarowanymi samodzielnie zasobami osobowymi, podmiotami, na których zasobach chce polegać, lub podwykonawcami, co zgodnie z przepisami musi udowodnić instytucji zamawiającej, oraz deklaracji, że już samo ujawnienie konkurującym z nim wykonawcom danych dotyczących tych osób lub podmiotów (nazwisk, nazw, doświadczenia, kwalifikacji) może spowodować ich »podkupienie« przez tych wykonawców, przez co niezbędne jest objęcie tych informacji tajemnicą przedsiębiorstwa? W związku z powyższym, czy tak nietrwałą więź pomiędzy wykonawcą a tymi osobami i podmiotami można uznać za udowodnienie dysponowania tym zasobem, a w szczególności przyznać wykonawcy dodatkowe punkty w ramach kryteriów oceny ofert?



4. Czy wyrażona w art. 18 ust. 1 dyrektywy 2014/24 zasada równego i niedyskryminacyjnego traktowania wykonawców oraz zasada przejrzystości zezwala na taką interpretację art. 21 ust. 1 dyrektywy 2014/24 i art. 2 pkt 1 dyrektywy 2016/943, w konsekwencji której wykonawcy ubiegający się o zamówienie publiczne mogą zastrzec jako tajemnicę przedsiębiorstwa dokumenty wymagane w celu badania zgodności oferty z wymaganiami zamawiającego zawartymi w SIWZ (w tym w opisie przedmiotu zamówienia) albo w celu oceny oferty w ramach kryteriów oceny ofert, w szczególności jeśli dokumenty te odnoszą się do spełnienia wymagań instytucji zamawiającej zawartych w SIWZ, w przepisach prawa lub w innych dokumentach powszechnie dostępnych lub dostępnych zainteresowanym, w szczególności, jeśli ocena ta nie przebiega według obiektywnie porównywalnych schematów oraz mierzalnych i porównywalnych matematycznie lub fizycznie wskaźników, lecz według indywidualnej oceny instytucji zamawiającej? W konsekwencji, czy art. 21 ust. 1 dyrektywy 2014/24 i art. 2 pkt 1 dyrektywy 2016/943 można interpretować tak, że za tajemnicę przedsiębiorstwa danego wykonawcy można uznać złożoną przez niego w ramach oferty deklarację wykonania danego przedmiotu zamówienia według wskazań instytucji zamawiającej zawartych w SIWZ, kontrolowanych i ocenianych przez instytucję zamawiającą pod względem zgodności z tymi wymaganiami, nawet jeśli to do wykonawcy należy wybór metod zmierzających do osiągnięcia wymaganego przez instytucję zamawiającą efektu (przedmiotu zamówienia)?

5. Czy wyrażona w art. 18 ust. 1 dyrektywy 2014/24 zasada równego i niedyskryminacyjnego traktowania wykonawców oraz zasada przejrzystości w związku z art. 67 ust. 4 dyrektywy 2014/24 (...) zezwala instytucji zamawiającej na ustanowienie danego kryterium oceny ofert, w szczególności kryterium ocenianego według indywidualnej oceny instytucji zamawiającej, chociaż już w momencie ustanawiania tego kryterium wiadome jest, że wykonawcy część oferty odnoszącą się do tego kryterium obejmą tajemnicą przedsiębiorstwa (...)?
6. Czy wyrażoną w art. 18 ust. 1 dyrektywy 2014/24 zasadę równego i niedyskryminacyjnego traktowania wykonawców oraz zasadę przejrzystości w związku z art. 67 ust. 4 dyrektywy 2014/24 wskazującym, że kryteria udzielenia zamówienia nie mogą skutkować przyznaniem instytucji zamawiającej nieograniczonej swobody wyboru, muszą zapewniać możliwość efektywnej konkurencji i umożliwiać skuteczną weryfikację informacji przedstawianych przez oferentów, tak aby ocenić, na ile oferty spełniają kryteria udzielenia zamówienia, można interpretować tak, że zezwala ona instytucji zamawiającej na ustanowienie takiego kryterium oceny ofert, jak w niniejszym postępowaniu kryteria „konceptja opracowania” i „opis sposobu realizacji zamówienia”?
7. Czy art. 1 ust. 1 i 3 [dyrektywy 89/665], nakazujący państwom członkowskim zapewnienie wykonawcom możliwości skutecznego odwołania od decyzji podjętych przez instytucje zamawiające oraz dostępności procedur odwoławczych dla podmiotu, który ma interes w uzyskaniu danego zamówienia i który poniósł szkodę lub może ponieść szkodę w wyniku domniemanego naruszenia, należy tłumaczyć jako stwierdzone przez organ orzekający, że zastrzeżone przez wykonawców w danym postępowaniu dokumenty nie stanowią tajemnicy przedsiębiorstwa, co skutkuje nakazaniem ich ujawnienia przez instytucję zamawiającą i udostępnienia konkurującym wykonawcom. Jeżeli taki skutek nie wynika wprost z przepisów prawa – powoduje dla organu orzekającego obowiązek wydania rozstrzygnięcia o treści umożliwiającej temu wykonawcy ponowne wniesienie odwołania – w zakresie wynikającym z treści tych dokumentów, której wcześniej nie znał i z którego to powodu nie mógł skutecznie skorzystać ze środka ochrony prawnej – wobec czynności, co do której odwołanie by nie przysługiwało ze względu na upływ terminu do jego wniesienia, na przykład poprzez unieważnienie czynności badania i oceny ofert, których dotyczą przedmiotowe dokumenty zastrzeżone jako tajemnica przedsiębiorstwa?

Jak orzekł Trybunał:

1. Artykuł 18 ust. 1 i art. 21 ust. 1 w związku z art. 50 ust. 4 i art. 55 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę 2004/18/WE, należy interpretować w ten sposób, że: stoją one na przeszkodzie przepisom krajowym w dziedzinie udzielania zamówień publicznych, które wymagają, aby (z wyjątkiem tajemnic przedsiębiorstwa) informacje przekazywane przez oferentów instytucjom zamawiającym były w całości publikowane lub podawane do wiadomości pozostałych oferentów, a także praktyce instytucji zamawiających polegającej na każdorazowym uwzględnianiu wniosków o zachowanie poufności ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa.
2. Artykuł 18 ust. 1, art. 21 ust. 1 i art. 55 ust. 3 dyrektywy 2014/24 należy interpretować w ten sposób, że instytucja zamawiająca:
 - jest zobowiązana do oceny:
 - czy oferent, którego dopuszczalna oferta została odrzucona, ma uzyskać dostęp do przedstawionych przez pozostałych oferentów informacji odnoszących się do ich doświadczenia i związanych z nim referencji, do tożsamości i kwalifikacji zawodowych osób proponowanych do wykonania zamówienia lub podwykonawców oraz do koncepcji projektów, które mają zostać zrealizowane w ramach zamówienia, i sposobu jego realizacji?
 - czy informacje te mają wartość handlową, która nie ogranicza się do danego zamówienia publicznego, a ich ujawnienie mogłoby zaszkodzić uzasadnionym interesom handlowym lub uczciwej konkurencji?
 - **może odmówić udzielenia dostępu do tych informacji, jeżeli – nawet gdy nie mają one takiej wartości handlowej – ich ujawnienie mogłoby utrudnić egzekwowanie prawa lub byłoby sprzeczne z interesem publicznym;**
 - w przypadku odmowy pełnego dostępu do informacji, jest zobowiązana do udzielenia oferentowi dostępu do zasadniczej treści tych informacji, tak aby zapewnić poszanowanie prawa do skutecznego środka prawnego.
3. Artykuł 18 ust. 1 dyrektywy 2014/24 w związku z jej art. 67 ust. 4 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi na przeszkodzie by uwzględnić wśród kryteriów udzielenia zamówienia „koncepcji opracowania” projektów, które mają zostać zrealizowane w ramach danego zamówienia publicznego oraz „opisu sposobu realizacji” tego zamówienia, o ile do kryteriów tych dołączone są specyfikacje, które umożliwiają instytucji zamawiającej dokonanie konkretnej i obiektywnej oceny złożonych ofert.

4. Artykuł 1 ust. 1 i 3 dyrektywy Rady 89/665/EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do stosowania procedur odwoławczych w zakresie udzielania zamówień publicznych na dostawy i roboty budowlane, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 roku. Zapisy te należy interpretować w ten sposób, iż w przypadku stwierdzenia w toku rozpatrywania odwołania od decyzji o udzieleniu zamówienia publicznego, instytucja zamawiająca ma obowiązek ujawnić odwołującemu się informacje, w odniesieniu do których niesłusznie zachowano poufność. Dodatkowo, ze względu na nieujawnienie tych informacji naruszono prawo do skutecznego środka prawnego, stwierdzenie to nie musi koniecznie prowadzić do wydania przez tę instytucję zamawiającą ponownej decyzji o udzieleniu zamówienia, o ile krajowe prawo proceduralne pozwala sądowi rozpatrującemu sprawę na zastosowanie w toku postępowania środków przywracających poszanowanie prawa do skutecznego środka prawnego lub na uznanie, że odwołujący się może ponownie wnieść odwołanie od już podjętej decyzji o udzieleniu zamówienia. Bieg terminu na wniesienie takiego odwołania może rozpocząć się dopiero w dniu, w którym ów odwołujący się uzyskał dostęp do wszystkich informacji, w odniesieniu do których niesłusznie zachowano poufność.



Wnioski z orzeczenia Trybunału:

Wyrok w analizowanej sprawie niewątpliwie jest zawiły, ale warto go starannie przeczytać i przeanalizować. Nietrudno oprzeć się wrażeniu, patrząc na sposób argumentacji, że wyjątkowo starano się nie powiedzieć „kilku słów za dużo”. W efekcie czego, w dalszym ciągu instytucje

zamawiające będą musiały brać na siebie ciężar z wszystkim konsekwencjami odtajniania lub zachowania tajemnicy przedsiębiorstwa. Pozostaje też mieć nadzieję, że wykonawcy (także dzięki współpracy np. z zewnętrznymi ekspertami) mając na uwadze orzecznictwo KIO oraz TSUE, będą konstruować argumentację w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa, jako logiczny ciąg faktów i dopiero w dalszej kolejności przywoływać orzecznictwo, tak aby zastrzeżenie nie opierało się wyłącznie na liście wyroków KIO bez powiązania ze stanem faktycznym.

Możliwe jest następujące podsumowanie tego ciekawego i wzbudzającego polemikę wyroku⁸:

1. Wyrok kwestionuje dotychczasowe podejście do zasad zastrzegania tajemnicy przedsiębiorstwa liberalizując wyraźnie te reguły. **Ochrona poufności przewidziana w dyrektywie 2014/24 ma szerszy zakres niż ochrona rozciągająca się wyłącznie na tajemnice przedsiębiorstwa.**

Zasady zastrzegania tajemnicy przedsiębiorstwa:

- **stoją na przeszkodzie przepisom krajowym w dziedzinie udzielania zamówień publicznych, które podkreślają, że informacje przekazywane przez oferentów instytucjom zamawiającym winny być w całości publikowane lub podawane do wiadomości pozostałych oferentów.**
 - z jednej strony nie stoi na przeszkodzie ustanowieniu przez państwo członkowskie zasad wyznaczających zakres obowiązku zachowania poufności w oparciu o pojęcie tajemnicy przedsiębiorstwa⁹. **Z drugiej strony stoi on takim zasadom na przeszkodzie, jeżeli nie obejmują one odpowiednich przepisów pozostawiających instytucjom zamawiającym możliwość odmówienia w drodze wyjątku ujawnienia informacji, które mimo że nie wchodzą w zakres pojęcia tajemnicy przedsiębiorstwa, powinny pozostać niedostępne ze względu na interes lub cel, (o których mowa w art. 50 i 55).**
2. Istotną kwestią pozostaje możliwość zastosowania skutecznego środka ochrony prawnej przez innego wykonawcę.

Bieg terminu na wniesienie takiego odwołania może rozpocząć się dopiero w dniu, w którym odwołujący się uzyskał dostęp do wszystkich informacji, w odniesieniu do których niestuszenie zachowano poufność. Jak orzekł Trybunał, w przypadku odmowy pełnego dostępu do informacji, zamawiający musi udzielić owemu oferentowi dostępu do zasadniczej treści tych informacji, **tak aby zapewnić poszanowanie prawa do skutecznego środka prawnego.**

⁸ Zobacz również: Komunikat prasowy nr 186/22, Luksemburg, 17 listopada 2022 r.:

[W dziedzinie udzielania zamówień publicznych należy dokonać wyważenia ochrony poufności z wymogami przejrzystości i skutecznej ochrony sądowej \(europa.eu\)](#)

⁹ art. 2 pkt 1 dyrektywy 2016/943

3. W szczególności, co się tyczy przede wszystkim stosownego doświadczenia oferentów i referencji potwierdzających to doświadczenie i ich zdolności, Trybunał uznał, że takich informacji nie można uznać w całości za poufne.
4. Trybunał wskazał, że do instytucji zamawiającej należy zbadanie, czy koncepcja i opis stanowią/zawierają elementy, które mogą być objęte ochroną na podstawie prawa własności intelektualnej. Niezależnie od badania powyższej kwestii, opublikowanie koncepcji i opisu, które posiadają wartość handlową, może spowodować zakłócenie konkurencji, w szczególności przez ograniczenie zdolności danego wykonawcy do wyróżnienia się przy wykorzystaniu tej samej koncepcji i tego samego opisu w przyszłych postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego.
5. **Trybunał nie wykluczył – o ile prawdopodobne jest, że oferent oraz jego eksperci lub podwykonawcy stworzyli synergii o wartości handlowej – konieczności odmowy dostępu do tych danych. Instytucja zamawiająca musi zatem ustalić, czy ujawnienie tych danych identyfikacyjnych może narazić oferenta na naruszenie ochrony poufności.**
6. Trybunał uznał, że (...) zasada przejrzystości i prawo do skutecznego środka prawnego wymagają, by zasadnicza treść danych – takich jak kwalifikacje lub zdolności zawodowe osób zaangażowanych do realizacji zamówienia, liczebność i struktura utworzonej w ten sposób kadry lub część zamówienia, której realizację oferent zamierza powierzyć podwykonawcom – była dostępna dla wszystkich oferentów.

Z praktyki kontroli

Przykładowy wynik kontroli CUPT:

Wykonawca (...) w swojej ofercie zastrzegł nieudostępnianie informacji stanowiących **tajemnicę przedsiębiorstwa** w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji t.j. Dz. U. z 2003 r. nr 153 poz. 1503 z późn. zm.). Zastrzeżenie dotyczyło m.in. dołączonego do oferty **wykazu usług**.

Wykonawca posłużył się m.in. następującymi argumentami dla uzasadnienia wyżej wymienionej czynności. (...) Dane te niewątpliwie stanowią wartość gospodarczą i mogą mieć znaczenie dla prowadzonej działalności gospodarczej, w tym dla pozycji firmy na rynku konkurencyjnym. (...) Należy podkreślić, że wypracowane kontrakty, pozyskane zamówienia na rynku zamówień publicznych, nazwy partnerów handlowych, warunki zawartych porozumień, które wynikają ze zobowiązań podmiotów trzecich posiadają wartość gospodarczą. Ich poufność może mieć znaczenie z punktu widzenia konkurencyjności wykonawcy.

(...) Zwrócić należy uwagę na to że o ile w przypadku usług, które są wykonywane w trybie zamówień publicznych pewne informacje mogą być jawne w tym w szczególności cena usługi oraz ogólne warunki ich wykonywania, o tyle pozostałe elementy, w tym szczegółowe zakresy usługi, sposób ich wykonania, szczegółowe warunki rozliczeń, szczegółowe warunki ich wykonywania, dodatkowych uzgodnień itd. przysługuje prawo do zachowania tajemnicy.

W ocenie kontrolującego zwrócić należy uwagę (postępowanie zostało przeprowadzone w oparciu o wewnętrzne procedury Zamawiającego), że w jednym z wyroków Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła¹⁰: **„co do zasady informacje dotyczące przedmiotu zamówienia, dat rozpoczęcia i zakończenia usługi, a także odbiorca nie mogą stanowić tajemnicy przedsiębiorstwa. (...) aby powyższe okoliczności zostały przez wykonawcę zastrzeżone, jako tajemnica przedsiębiorstwa, powinny zostać przez niego w sposób dostateczny uzasadnione”**.

Ciężar udowodnienia, że zastrzeżone informacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa spoczywa na wykonawcy, który takiego zastrzeżenia dokonuje.

W przypadku kontrolowanego postępowania do oferty został dołączony wykaz usług, który zawiera informacje o wykonanych usługach na rzecz podmiotów sektora finansów publicznych (...), a więc powinny to być informacje powszechnie dostępne, chociażby w dokumentacji dotyczącej postępowań o ich udzielenie, które z zasady są jawne (np. w protokole z postępowaniu lub dostępne w opublikowanym ogłoszeniu o udzieleniu zamówienia).

Ponadto należy zauważyć, że załączony do oferty (w analizowanym postępowaniu) wykaz wykonanych usług nie zawiera szczegółów, co do sposobu realizacji kampanii promocyjnej, czy też innych informacji które można by uznać za tzw. „know-how” Wykonawcy (np. efekt kreatywności pracowników – stworzone scenariusze kampanii, wybrane konkretne hasła, konstrukcja komunikatów werbalnych i niewerbalnych, key visuals, itp.), lecz ma charakter „hasłowego” wyliczenia dokonywanych działań.

Dodatkowo na stronie internetowej Wykonawcy dostępna jest informacja o każdej z trzech usług. Na powyższej stronie internetowej zamieszczono informacje o odbiorcach usługi, daty realizacji (rok), a także krótki opis, zakres, wykorzystane media, zdjęcia, informacje co do angażu (endorsement) znanych osób, co zdecydowanie podważa tezę o ochronie informacji (braku jej dostępności) w zakresie wykonanych usług.

W ocenie kontrolującego, przedstawione w niniejszej opinii kontrargumenty pozwalają na stwierdzenie, że Zamawiający powinien odtajnić wykaz usług.

¹⁰ wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z 23 kwietnia 2010, sygn. akt KIO/UZP 528/10



Co nie może stanowić tajemnicy przedsiębiorstwa¹¹- przykłady?

- Aktualny odpis z właściwego rejestru, bowiem np. zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym, rejestr jest jawny, a także zgodnie z art. 8 ust 2 ustawy o KRS: każdy ma prawo dostępu do danych zawartych w Rejestrze za pośrednictwem Centralnej Informacji, a zgodnie z przepisem art. 11 ust. 1 i 4 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji wykluczone jest objęcie tajemnicą informacji, które osoba zainteresowana może uzyskiwać w zwykłej i dozwolonej drodze/ zob. szerzej wyroki Sądu Najwyższego z dnia 5 września 2001 r., sygn. akt I CKN 1159/00.
- Informacje ujawniane przez zamawiającego w czasie otwarcia ofert (..) a więc, nazwa (firma) oraz adres (siedziba) wykonawcy, którego oferta jest otwierana, a także informacje dotyczące ceny oferty, terminu wykonania zamówienia publicznego, okresu gwarancji, warunków płatności zawartych w ofercie.
- Kosztorys, ceny jednostkowe stanowiące podstawę obliczenia ceny na roboty budowlane.
- Informacje pochodzące z Internetu (informacje wydrukowane ze stron internetowych) / zob. szerzej wyrok z dnia 6 kwietnia 2021 r., KIO 612/21.

¹¹ Zob, również: [Tajemnica przedsiębiorstwa - Urząd Zamówień Publicznych \(uzp.gov.pl\)](https://uzp.gov.pl)

- Blżej nie sprecyzowane know-how, ani też strategia cenowa Wykonawcy, w sytuacji, gdy zaoferowana przez niego cena jest indywidualnie kalkulowana na potrzeby niniejszego postępowania.
- Uprawnienia poszczególnych osób czy też zaświadczenie o ukończeniu kursu albo zaświadczenie kwalifikacyjne, wystawione przez Urząd Dozoru Technicznego. Są to bowiem dokumenty, do treści których można dotrzeć w ramach procedury uzyskania informacji publicznej. Są to dokumenty natury ogólnej, jakimi poszczególne osoby mogą wykazywać się w różnych sytuacjach.
- Faktury, dzienniki pracy, gdyż są dokumentami, do których ma dostęp nieograniczona ilość osób. Co do zasady treść faktury i potwierdzenia zapłaty nie stanowią tajemnicy przedsiębiorstwa (zob. szerzej wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 25 listopada 2015 r., II SA/Wa 1266/15).
- Stosowanie zabezpieczeń w postaci: podpisania z pracownikami umów o zachowaniu poufności, stosowania długoterminowych klauzul o zakazie konkurencji czy też mechanizmów ograniczonego dostępu do pomieszczeń i systemów informatycznych nie jest niczym nadzwyczajnym i nie może zostać uznane za szczególne środki ochrony informacji przed jej ujawnieniem/zob. szerzej wyrok KIO 1715/18 z dnia 6 września 2018 r.
- Wiadomości, względem których dany przedsiębiorca nie podjął jakichkolwiek działań ochronnych. Brak zobowiązania pracowników i kontrahentów do poufności, czy też brak kontroli dostępu do tego typu danych może prowadzić do uznania, iż nie są one tajemnicą przedsiębiorstwa.

Jak wskazują powyższe rozważania temat tajemnicy przedsiębiorstwa jest niezwykle złożony i trudno byłoby wskazywać na jakieś uniwersalne rozwiązania, co do sposobu jej zastrzegania. Jednakże mając na uwadze bogate orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej, a przede wszystkim na wskazany wyrok TSUE zamawiający, jak i wykonawcy zyskują pewne wskazówki, jak należy oraz jak nie należy tego dokonywać. Znamienite jest również to, że w ocenie autora, TSUE rozumie tajemnicę przedsiębiorstwa nieco szerzej niż ma to miejsce w krajowym ustawodawstwie, co mając na uwadze obowiązek prowsólnotowej wykładni prawa może choć w pewnym stopniu ułatwić w tym zakresie działania wykonawców.

Autor:**Przemysław Ostrowski**

Departament Kontroli i Audytu

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

stan na dzień 28.02.2022 r.

Zaawansowanie

Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020
i Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020
w CUPT

Podpisane Umowy o dofinansowanie w podziale na branże (szt.)

Łącznie zawarto

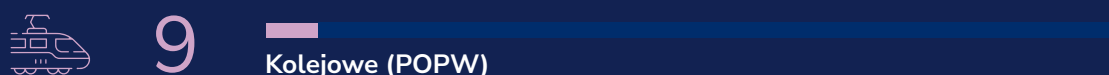
371 umów

na łączną kwotę środków UE

POIŚ: 84,63 mld PLN



POPW: 1,69 mld PLN



Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POIiŚ

Dostępne środki UE

87,87 mld PLN

96,3% Podpisane umowy

Wnioski w ocenie 6%



80,0% Zatwierdzone płatności

POPW

Dostępne środki UE

1,70 mld PLN

99,6% Podpisane umowy

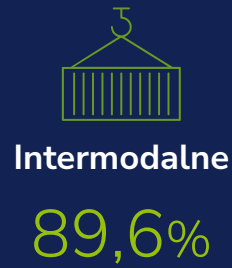


89,3% Zatwierdzone płatności

Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

POliŚ

POPW

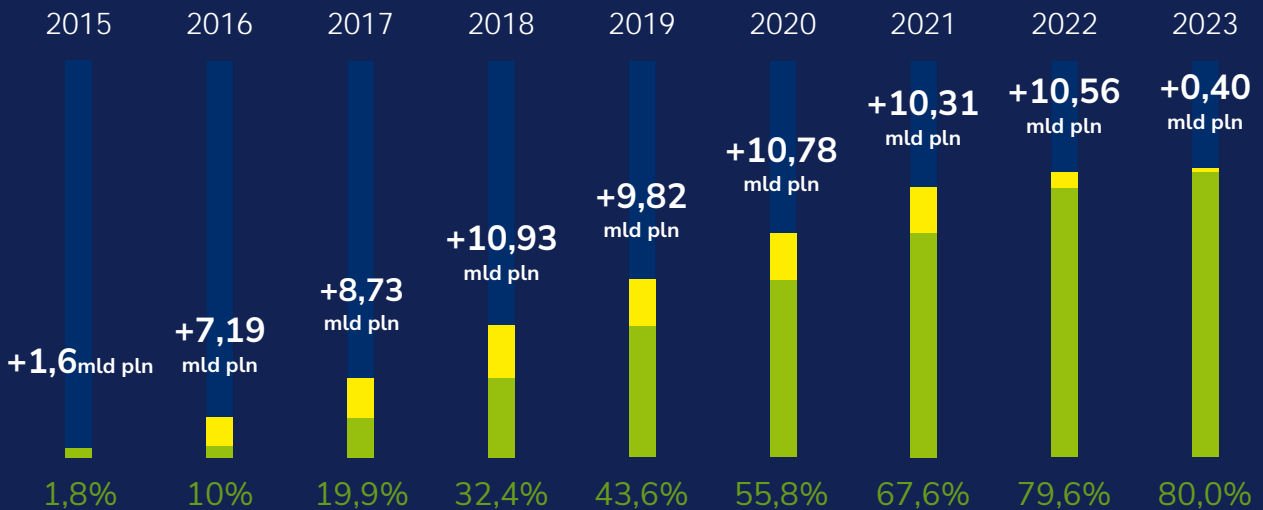


Zatwierdzone płatności globalnie

środki UE (mld PLN i %)

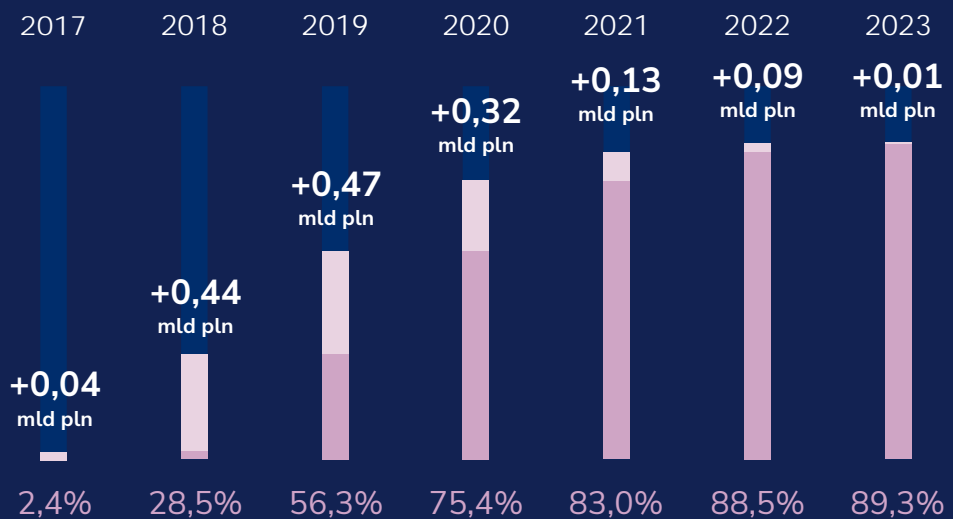
POliŚ

Łącznie: 70,3 mld PLN



POPW

Łącznie: 1,50 mld PLN



Wykorzystane środki UE Umowy i Wnioski o dofinansowanie w podziale na branże (%)

■ Podpisane umowy POIiŚ
■ Wnioski w ocenie

■ Podpisane umowy POPW
■ Wnioski w ocenie



Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę”

CEF w CUPT

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)

Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT

Łącznie zawarto

67 GA

(Grant Agreement)

na łączną kwotę środków UE

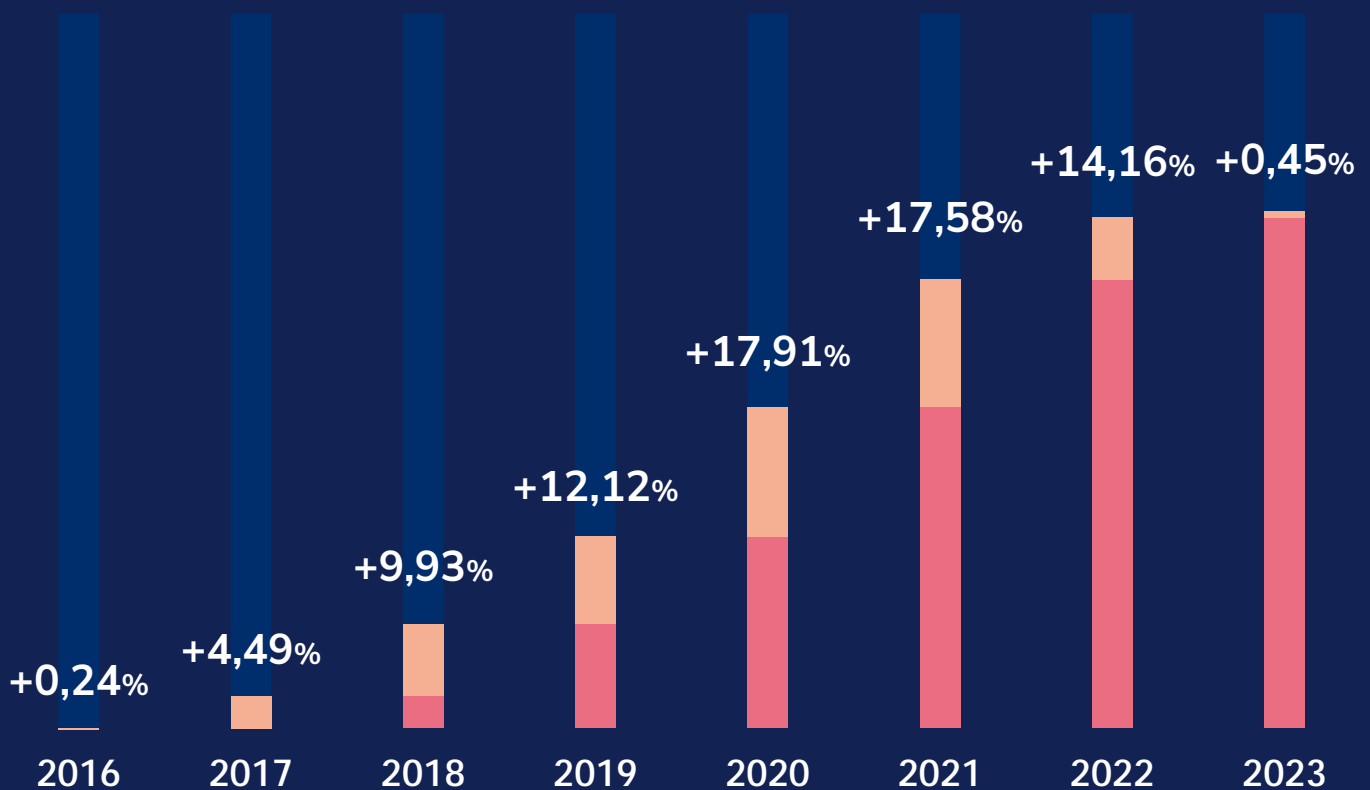
4,33 mld EUR



Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%*)

Łącznie:

14,33 mld PLN



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

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



* Dane nie obejmują dwóch projektów wyjętych spod nadzoru CUPT

24-25.05

Transportowe Obserwatorium Badawcze
- Wykluczenie transportowe - jaki jest naprawdę transport regionalny?
3 Konferencja TOB - studio wyjazdowe

28.06

Transportowe Obserwatorium Badawcze
- Międzynarodowy network transportowy w obrębie państw kohezyjnych, Ukrainy i Mołdawii, ukierunkowany na promowanie i rozwój projektów transportowych w ramach Solidarity Lanes - inauguracja działań



Szanowni Państwo,

chcielibyśmy poznać Państwa opinie dotyczące funkcjonalności przekazywanych informacji.

Prosimy o zgłaszanie sugestii, propozycji tematów, które Państwa zdaniem warto poruszyć na łamach biuletynu.

Redakcja biuletynu:

Centrum Unijnych Projektów Transportowych
Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

www.cupt.gov.pl

cupt@cupt.gov.pl



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne

