

Warszawa, 2.08.2018

DAT-ZE.561.11.2018.DC

Szanowni Państwo,

Centrum Unijnych Projektów Transportowych zaprasza Państwa do złożenia oferty cenowej na opracowanie badania pn. „**Ocena programu pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020**”.

Przedstawiona wycena posłuży Zamawiającemu do ustalenia szacunkowej wartości zamówienia, w celu przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych.

I. Cel badania

Celem przeprowadzenia oceny mid term Programu Pomocowego jest analiza potencjalnych pozytywnych i negatywnych skutków Programu oraz jego zakładanego wpływu na rynek transportu intermodalnego oraz beneficjentów w Polsce¹. W oparciu o ocenę Wykonawca powinien wyjaśnić czy i w jakim stopniu pierwotne cele Programu – tzn. poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego i szersze wykorzystanie tej gałęzi transportu w ogólnych przewozach ładunków, zostaną lub w części zostały osiągnięte (tj. ocenić pozytywne skutki) oraz określić wpływ Programu na rynki i konkurencję (tj. zarówno ewentualne pozytywne, jak i negatywne skutki). Ocena będzie służyła również jako podstawa do skorygowania przyszłych interwencji państwa w celu zwiększenia skuteczności i wydajności pomocy w zakresie niezbędnym do zagwarantowania, że pozytywne skutki są wystarczające, aby uzasadnić akceptację zakłócenia rynku spowodowanego przez interwencję publiczną.

Analiza będzie polegała m.in. na odtworzeniu logiki interwencji leżącej u podstaw Programu Pomocy, z opisaniem potrzeb i problemów w obszarze transportu intermodalnego, beneficjentów docelowych i inwestycji, celów ogólnych i szczegółowych Programu oraz oczekiwanego wpływu Programu (pozytywnego i negatywnego) na rozwój transportu intermodalnego, w tym analiza czynników zewnętrznych.

II. Zakres przedmiotowy badania

Przedmiotem badania jest ocena śródk okresowa (mid term) Programu Pomocowego realizowanego w ramach Działania 3.2. „Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń

¹ Na podstawie Wytycznych Komisji Europejskiej dot. wspólnych metod oceny pomocy państwa http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/transparency_and_evaluation.html

multimodalnych” POIŚ 2014-2020. Pomoc publiczna udzielana na podstawie Programu Pomocowego jest przeznaczona na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego, obejmujących:

- 1) budowę lub przebudowę infrastruktury terminali intermodalnych, w tym infrastruktury dedykowanej, w rozumieniu art.2 pkt. 33 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.²), w zakresie infrastruktury drogowej, bocznic lub linii kolejowych, które służą połączeniu terminali intermodalnych z siecią drogową lub siecią kolejową,
- 2) zakup lub modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych,
- 3) zakup lub modernizację oraz wdrożenie systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym,
- 4) zakup lub modernizację taboru kolejowego służącego wyłącznie do wykonywania transportu intermodalnego – jeżeli przedsiębiorca nie jest podmiotem udostępniającym tabor kolejowy,
- 5) zakup nowego taboru kolejowego służącego wyłącznie do wykonywania transportu intermodalnego – jeżeli przedsiębiorca jest podmiotem udostępniającym tabor kolejowy.

Podmiotem udzielającym pomocy publicznej jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Pomoc udzielana jest w formie bezzwrotnego dofinansowania, przeznaczonego na pokrycie wydatków kwalifikowanych. Maksymalna intensywność pomocy wynosi 50% wydatków kwalifikowanych.

Przedsiębiorca może otrzymać pomoc, jeżeli:

- 1) zakres realizacji projektu jest zgodny z zakresem opisanym powyżej,
- 2) wydatki kwalifikowane na realizację projektu są ponoszone w określonych poniżej obszarach:
 - a. prace związane z przygotowaniem projektu, w tym:
 - niezbędna dokumentacja,
 - opłaty związane z koniecznością uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych na etapie przygotowania projektu;
 - b. zarządzanie projektem, w tym:
 - nadzór nad robotami budowlanymi,
 - wydatki związane z wdrażaniem projektu,
 - wydatki osobowe,
 - koszty ogólne, w szczególności koszty administracyjne ponoszone w czasie realizacji projektu,
 - zakup i instalacja systemów informatycznych wspomagających zarządzanie i monitorowanie;
 - c. zakup nieruchomości niezabudowanych lub zabudowanych lub nabycie innego niż własność prawa do nieruchomości o wartości nie większej niż 10% łącznych wydatków kwalifikowalnych danego projektu;
 - d. budowa, przebudowa i montaż, w tym:

² Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 156 z 20.06.2017 str. 1

- budowa lub przebudowa placów składowych i przeładunkowych, parkingów służących wyłącznie do postoju pojazdów wykorzystywanych do wykonywania transportu intermodalnego, zaplecza technicznego do obsługi taboru, przejść podziemnych, kładek,
 - budowa lub przebudowa dróg wewnętrznych i wewnętrznego układu torowego wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym,
 - odtworzenie nawierzchni drogi poza pasem prowadzenia robót, uszkodzonej działaniami związanymi z realizacją projektu,
 - odtworzenie nawierzchni drogi kolejowej lub bocznicy kolejowej poza pasem prowadzenia robót, uszkodzonej działaniami związanymi z realizacją projektu,
 - budowa lub przebudowa nabrzeży oraz urządzeń obcych w zakresie niezbędnym do realizacji projektu, w przypadku gdy konieczność taka wynika z projektu budowlanego,
 - budowa, przebudowa lub modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej, wodno-kanalizacyjnej, energetycznej i kanalizacji deszczowej bezpośrednio związanej z realizacją projektu;
- e. budowa lub przebudowa infrastruktury służącej połączeniu terminali intermodalnych z siecią kolejową lub siecią drogową, w tym:
- bocznic kolejowych lub linii kolejowych,
 - dróg dojazdowych;
- f. urządzenia, w tym:
- środki trwałe zainstalowane na stałe w ramach realizacji projektu, takie jak urządzenia dźwigowe oraz przeładunkowe,
 - ruchome środki trwałe niezbędne do poprawnego funkcjonowania infrastruktury powstałej w wyniku realizacji projektu,
 - sprzęt będący środkiem trwałym zakupiony lub wytworzony na czas realizacji projektu,
 - wartości niematerialne i prawne,
 - zakup materiałów niestanowiących środków trwałych wykorzystywanych przez czas realizacji projektu,
 - zakup intermodalnych jednostek ładunkowych z wyjątkiem kontenerów;
- g. zakup taboru kolejowego, w tym lokomotyw manewrowych i trakcyjnych oraz wagonów, służących wyłącznie wykonywaniu transportu intermodalnego;
- h. działania informacyjne i komunikacyjne;
- i. podatek od towarów i usług, o ile przedsiębiorcy, któremu udzielono pomocy, nie przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego lub ubiegania się o zwrot podatku od towarów i usług;
- j. niezbędne opłaty związane z realizacją projektu, w tym opłaty administracyjne, jeżeli stanowią one wydatki kwalifikowane w ramach programu;
- k. zastosowanie technik finansowania niepowodujących natychmiastowego przeniesienia prawa własności.

- 3) wielkość pomocy, o którą ubiega się przedsiębiorca, nie może być większa niż niezbędna do uczynienia projektu wystarczająco rentownym, tak aby przedsiębiorca był zainteresowany jego realizacją. W celu ustalenia maksymalnej dopuszczalnej wielkości pomocy przyjmuje się, że rentowność projektu, określona poziomem wskaźnika FRR/k wyliczonej dla projektu, nie może być wyższa niż typowa stopa zwrotu z projektów w zakresie transportu intermodalnego. Wielkość dotacji uwzględniana w wyliczeniu poziomu wskaźnika FRR/k obejmuje skumulowaną pomoc;
- 4) zobowiąże się, że projekt zachowa trwałość operacji zgodnie z art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego 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 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 320, z późn. zm.³);
- 5) zobowiąże się, że przedmiot realizacji projektu objęty pomocą będzie wykorzystywany wyłącznie na potrzeby transportu intermodalnego,
- 6) zobowiąże się, że tabor kolejowy objęty pomocą będzie wykorzystywany wyłącznie do transportu intermodalnego mającego swój początek lub koniec na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) projekty dotyczące robót budowlanych, zakupów/modernizacji systemów telematycznych i satelitarnych oraz zakupów/modernizacji urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych są lub będą realizowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto, przedsiębiorca świadczący usługi terminalowe może otrzymać pomoc, jeżeli zobowiąże się do zapewnienia dostępu na przejrzystych, równych i niedyskryminujących warunkach do usług terminalowych, których dotyczy projekt, wszystkim podmiotom zainteresowanym korzystaniem z tych usług za opłatą ustaloną w taki sposób, aby efektywność finansowa projektu wyrażona wskaźnikiem finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z kapitału krajowego (zwanym dalej „wskaźnikiem FFR/k”) nie przekroczyła typowej stopy zwrotu z projektów w zakresie transportu intermodalnego.

Przedsiębiorca, który zamierza wybudować terminal intermodalny, którego operatorem będzie inny przedsiębiorca, może otrzymać pomoc, pod warunkiem, że zobowiąże się, że operator będzie ponosił opłatę za korzystanie z tego terminala ustaloną w wysokości rynkowej i na przejrzystych, równych i niedyskryminujących warunkach.

W przypadku projektów dot. zakupu nowego taboru kolejowego służącego wyłącznie do wykonywania transportu intermodalnego, przedsiębiorca będący podmiotem udostępniającym tabor kolejowy, może otrzymać pomoc pod warunkiem, że zobowiąże się udostępniać na przejrzystych, równych i niedyskryminujących warunkach tabor kolejowy, którego dotyczyła pomoc, przedsiębiorcom wykonującym transport intermodalny za opłatą ustaloną w taki sposób, aby efektywność finansowa projektu wyrażona wskaźnikiem finansowej wewnętrznej stopy zwrotu z kapitału krajowego (zwanym dalej „wskaźnikiem FFR/k”) nie przekroczyła typowej stopy zwrotu z projektów w zakresie transportu intermodalnego.

Zakres terytorialny - badanie będzie obejmować terytorium Polski.

³ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 270 z 15.10.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 338 z 13.12.2016, str. 34 oraz Dz. Urz. UE L 129 z 19.05.2017, str. 1.

Zakres czasowy - badanie będzie obejmować projekty realizowane w ramach perspektywy finansowej na lata 2014-2020, jednak w trakcie badania Wykonawca powinien oszacować, przy wykorzystaniu własnych prognoz i analiz dostępnych danych, długofalowe rezultaty działań podejmowanych w ramach projektów perspektywy 2014-2020, w tym również ich wpływ na rynki i konkurencję, jak i zakładany wpływ Programu na sytuację beneficjenta.

Zakres podmiotowy – pomoc publiczna może być udzielona przedsiębiorcy mającemu siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA). Pomoc w ramach Programu nie może być udzielana lub wypłacana przedsiębiorcy:

- 1) na którym ciąży obowiązek zwrotu pomocy publicznej, wynikający z decyzji Komisji Europejskiej uznającej pomoc publiczną za niezgodną z rynkiem wewnętrznym Unii Europejskiej,
- 2) znajdującemu się w trudnej sytuacji zdefiniowanej w pkt. 20 komunikatu Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz. Urz. UE C 249 z 31.07.2014, str. 1), w okresie obowiązywania tego komunikatu.

Biorąc pod uwagę powyższe, badaniem będą objęci wszyscy beneficjenci Programu Pomocowego oraz potencjalni wnioskodawcy, którzy spełniają warunki udziału w Programie, jak też inni uczestnicy rynku, tj. np. przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, czy klienci korzystający z usług transportu intermodalnego.

Program Pomocowy obejmuje dwie grupy docelowe – pośrednią i bezpośrednią. Pośrednią grupą docelową wsparcia są wszystkie przedsiębiorstwa polskiej gospodarki, natomiast bezpośrednią grupą docelową są przedsiębiorcy uprawnieni do złożenia wniosku o udzielenie dofinansowania, którzy uzyskali pomoc publiczną w ramach Programu Pomocowego.

III. Kryteria

W ramach badania uwzględnione zostaną następujące kryteria ewaluacji:

- 1) Trafność pomocy – adekwatność instrumentów pomocy, sposobu ich wdrażania w kontekście problemów zidentyfikowanych na etapie diagnozy.
- 2) Skuteczność pomocy – stopień, w jakim interwencja publiczna przyczyni się do zrealizowania celów wynikających z logiki interwencji.
- 3) Użyteczność pomocy – ocena całościowych, planowanych i nieprzewidzianych efektów udzielenia pomocy w kontekście sektora transportu i całej gospodarki.
- 4) Trwałość pomocy - ocena czy pozytywne efekty pomocy zostaną utrzymane po okresie trwałości projektu.

Wykonawca może zaproponować dodatkowe kryteria, które będą umożliwiały przeprowadzenie rzetelnej oceny Programu Pomocowego.

IV. Wymagana metodyka badania

IV.1. Proces badawczy

Proces badawczy powinien opierać się co najmniej na następujących podejściach badawczych:

- 1) podejście kontrfaktyczne, w ramach którego zastosowane metody i techniki pozwolą zmierzyć efekty społeczno-ekonomiczne,
- 2) podejście oparte na teorii (odtworzenie logiki interwencji), pozwalające zrozumieć dlaczego dana interwencja przyniosła takie, a nie inne efekty.

W ramach dokonywania oceny Wykonawca powinien wykorzystać co najmniej poniższe metody badawcze:

- 1) analiza danych zastanych: przegląd dokumentacji programowej oraz monitoringu, przegląd danych statystycznych,
- 2) metody logiczne,
- 3) metody ilościowe: do wyboru metody CATI/CAWI/CAPI/PAPI z beneficjentami oraz innymi interesariuszami Programu (w tym m.in. przewoźnicy, zarządcy infrastruktury kolejowej, klienci korzystający z usług transportu intermodalnego), a także z podmiotami, które nie uzyskały wsparcia w ramach Programu,
- 4) metody jakościowe: wywiady indywidualne (IDI) lub grupowe (FGI) z przedstawicielami CUPT oraz ekspertami oceniającymi wnioski o dofinansowanie, wywiady z beneficjentami oraz podmiotami, które nie otrzymały wsparcia,
- 5) panel ekspertów poświęcony interpretacji wyników badania,
- 6) studia przypadków, które pozwolą na lepsze zrozumienie pochodzenia zaobserwowanych efektów,
- 7) metody kontrfaktyczne na poziomie beneficjentów, które będą się przejawiać zastosowaniem przez Wykonawcę najbardziej odpowiednich technik redukcji obciążenia selekcyjnego tzw. dokładne dopasowanie grupy kontrolnej, wg podejścia Coarsened Exact Matching (CEM), dostosowanie w oparciu o prawdopodobieństwo otrzymania wsparcia, z wykorzystaniem techniki Propensity Score Matching (PSM), a w obszarze analiz efektów estymator różnicy w różnicach (Difference In Differences (DID)), jak również zwykłą regresję liniową.

W trakcie oceny Wykonawca będzie odpowiedzialny za dokonanie właściwej triangulacji metod, technik i źródeł danych (dwóch lub więcej) w celu skonfrontowania otrzymanych informacji i ich podsumowania, co pozwoli na zmniejszenie błędów pomiaru i podniesienie jakości badania. Wyniki staną się wówczas mniej podatne na błędy, a tym samym będą bardziej wiarygodne.

W ramach oceny Programu Pomocy przewiduje się wykorzystanie podejścia kontrfaktycznego na poziomie beneficjentów. Wykonawca powinien zastosować podejście polegające na dopasowaniu do beneficjentów tzw. grupy kontrolnej, składającej się z podmiotów, które nie otrzymały wsparcia publicznego. Dobór próby kontrolnej będzie się odbywał przede wszystkim w oparciu o listę wybranych charakterystyk. Ze względu na sektorowy charakter interwencji oraz bardzo ograniczoną liczbę zarządzających terminalami intermodalnymi w Polsce (w 2015 r. wykorzystywano 31 terminali⁴) nastąpi samoistna minimalizacja tzw. obciążenia selekcyjnego w szacowaniu efektów wsparcia. Niezależnie od tego w celu minimalizacji obciążenia selekcyjnego, powinna być wykorzystana lista zmiennych kontrolnych (w tym związane z wielkością firmy, terminali, dynamiką rozwoju przedsiębiorstw, itp.). Jednocześnie różne podejścia w sposobie doboru próby kontrolnej powinny być każdorazowo weryfikowane.

IV.2. Gromadzenie danych

W latach 2014-2020 monitorowanie postępu wdrażania funduszy Unii Europejskiej odbywa się z wykorzystaniem centralnego systemu teleinformatycznego SL 2014, w którym są gromadzone kompleksowe dane monitoringowe dotyczące wszystkich realizowanych projektów. Dane

⁴ Patrz. Opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego pn. Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce, 2016 r.

sprawozdawcze dotyczące realizowanych projektów w zakresie transportu intermodalnego przekaże Wykonawcy Zamawiający.

Istotnym uzupełnieniem danych z systemu monitorowania POLiŚ 2014-2020, szczególnie użytecznym w przypadku ewaluacji kontrfaktycznych są dane statystyki publicznej, gromadzone przez Główny Urząd Statystyczny (dalej GUS), w tym także dostępne w internetowej bazie danych STRATEG, zawierającej szeroki wachlarz danych umożliwiających programowanie i monitorowanie polityki rozwoju. W ramach badania Wykonawca powinien wykorzystać m.in. dane gromadzone przez GUS w oparciu o formularze TTI – Sprawozdanie o terminalach transportu intermodalnego oraz TDI – Sprawozdanie o transporcie drogowym intermodalnym.

W procesie oceny Wykonawca powinien wykorzystać również inne dostępne dane w zakresie transportu intermodalnego, w tym m.in.:

- 1) dane innych instytucji publicznych, będących dysponentami danych o podmiotach gospodarczych i jednostkach naukowych, w tym przede wszystkim dane Urzędu Transportu Kolejowego,
- 2) dane pierwotne (ilościowe i jakościowe) pozyskiwane w trakcie procesu badawczego od beneficjentów pomocy w ramach Programu Pomocy oraz innych podmiotów działających w sektorze transportu intermodalnego.

Dane statystyczne będą gromadzone co do zasady w odstępach rocznych (dane GUS pochodzą ze sprawozdań przedsiębiorców obejmujących okres roku kalendarzowego). Dodatkowe dane niezbędne dla celów oceny będą gromadzone przez Wykonawcę w wyniku badań ankietowych, a także przez CUPT, na etapie wnioskowania o przyznanie pomocy korzystając z informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, a na etapie realizacji projektów i w okresie trwałości z wykorzystaniem raportów okresowych, końcowych, wdrożeniowych oraz ex-post dla beneficjentów z zawartymi umowami o dofinansowanie.

V. Wymagania dotyczące przedstawienia wyników

Badanie będzie realizowane w latach 2018 – 2021, a jego realizacja będzie prowadzona w dwóch modułach – moduł 1 – gromadzenie danych, moduł 2 –raport końcowy z badania. Produktami badania będą następujące raporty:

- 1) raport metodologiczny, który będzie prezentował szczegółowy opis sposobu realizacji przedmiotu zamówienia przez Wykonawcę,
- 2) roczne raporty cząstkowe (szt. 2), które będą obejmować analizę danych pochodzących z wniosków i umów o dofinansowanie, sprawozdań beneficjentów projektów, realizowanych w ramach Programu Pomocowego, w szczególności odnosząc się będą do analizy wskaźników i problemów w realizacji projektów, a także prezentować sytuację na rynku transportu intermodalnego,
- 3) raport końcowy stanowiący ocenę mid-term, która ma pokazać efekty realizowanych (zakładane i osiągnięte) projektów w ramach Programu Pomocy, w tym stopień osiągnięcia wskaźników output (produktów/rezultatów bezpośrednich) i rezultatów, określonych dla działania 3.2. w POLiŚ 2014-2020 oraz SzOOP dla POLiŚ 2014-2020. W ramach badania należy ocenić efektywność przyznanej pomocy oraz jej skuteczność w kontekście celów POLiŚ 2014-2020.

Roczne raporty cząstkowe będą obejmowały:

- w roku 2019 dane, zgodnie ze stanem na 31.12.2018 r.,
- w roku 2020 dane ze stanem na 31.12.2019r.,

Raport końcowy będzie zawierał dane wg stanu na koniec roku 2020.

VI. Wymagania odnośnie Wykonawcy

Zamawiający wymaga, aby Wykonawca dysponował zespołem doświadczonych, wykwalifikowanych min. 4 ekspertów (w dziedzinie transportu, pomocy publicznej, a także prowadzenia badań ewaluacyjnych w tych obszarach). Wykonawca wykaże, że w ramach głównych usług wykonanych w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert (a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie), wykonał należycie co najmniej trzy zamówienia, które polegały na wykonaniu badania ewaluacyjnego o wartości co najmniej 200 000 zł brutto (każde).

VII. Planowany termin realizacji:

Zamawiający przewiduje zawarcie umowy z wyłonionym Wykonawcą w III/IV kwartale 2018 roku.

Realizacja badania będzie prowadzona od momentu podpisania umowy z Wykonawcą do momentu przyjęcia przez Zamawiającego ostatecznej wersji raportu końcowego (Przewidywane zakończenie realizacji umowy – 30 listopada 2021r.). W ramach działań Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania raportu metodologicznego, rocznych raportów cząstkowych oraz raportu końcowego, zgodnie z poniższym harmonogramem.

Tabela 2. Harmonogram przekazywania produktów badania do Zamawiającego

ROK	2018	2019	2020	2021
Raport metodologiczny	Po podpisaniu umowy z Wykonawcą zgodnie z terminami określonymi w umowie			
Roczne raporty cząstkowe		31.05.2019	31.05.2020	
Raport końcowy				15.10.2021

VIII. Zamawiający oczekuje złożenia ofert cenowych zgodnie z poniższym zestawieniem:

L. p.	Nazwa	Wartość netto w PLN	Stawka podatku VAT	Wartość brutto w PLN
1.	Przygotowanie rocznych raportów cząstkowych – szt. 2 (wg stanu na 31.12.2018r i 31.12.2019r.) w tym% koszt praw autorskich, w tym prawa zależne		
2.	Przygotowanie raportu końcowego w tym% koszt praw autorskich, w tym prawa zależne		

UWAGA: Cena powinna być podana z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.

Ofertę należy przesłać na adres mailowy: dcomberska@cupt.gov.pl do dnia **17.08.2018 r. do godz. 13:00.**

W tytule maila proszę podać nr sprawy: **DAT-ZE.561.11.2018.DC**

Niniejsza oferta nie stanowi oferty w myśl art. 66 Kodeksu Cywilnego, jak również nie jest ogłoszeniem w rozumieniu ustawy Prawo zamówień publicznych.

Klauzula informacyjna dotycząca przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 i 14 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), zwanego dalej RODO, informuję, że:

- 1) Centrum Unijnych Projektów Transportowych jest administratorem Pani/Pana danych osobowych w odniesieniu do danych osobowych osób fizycznych reprezentujących Wykonawcę oraz osób fizycznych wskazanych przez ten podmiot jako osoby do kontaktu/osoby odpowiedzialne za przedstawienie oferty cenowej.
- 2) W CUPT funkcjonuje inspektor ochrony danych o którym mowa w art. 37-39 RODO. Dane kontaktowe inspektora ochrony danych: iod@cupt.gov.pl, adres korespondencyjny: CUPT, Pl. Europejski 2, 00-844 Warszawa z dopiskiem „Inspektor Ochrony Danych”.
- 3) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane przez Zamawiającego na podstawie art. 6 ust.1 lit. b), c) i f) RODO w celu i zakresie niezbędnym do przedstawienia oferty cenowej tj. dane kontaktowe, dane identyfikacyjne.
- 4) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, mogą być przekazywane podmiotom trzecim, w szczególności organom administracji państwowej o ile będzie to wynikało z przepisów obowiązującego prawa.
- 5) Dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, będą przetwarzane przez okres 10 lat od końca roku kalendarzowego, w którym szacowanie wartości zamówienia zostało przeprowadzone. zrealizowana, chyba że niezbędny będzie dłuższy okres przetwarzania np.: z uwagi na obowiązki archiwizacyjne, dochodzenie roszczeń itp.
- 6) Osobom, o których mowa w ust. 1, przysługuje prawo do żądania od administratora danych dostępu do ich danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania.
- 7) Osobom, o których mowa w ust. 1, w związku z przetwarzaniem ich danych osobowych niezgodnie z RODO, przysługuje prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, którego siedziba mieści się przy ul. Stawki 2, 00 – 193 Warszawa.
- 8) Podanie danych osobowych, o których mowa w ust. 3, jest niezbędne do przeprowadzenia procesu szacowania wartości zamówienia.
- 9) W oparciu o podane dane osobowe osób, o których mowa w ust. 1, Zamawiający nie będzie podejmował zautomatyzowanych decyzji, w tym decyzji będących wynikiem profilowania w rozumieniu RODO.