

Załącznik nr 1 do SIWZ

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Ocena programu pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

Wykonawca na zlecenie CUPT dokona oceny śródkresowej (mid term) Programu Pomocowego realizowanego w ramach Działania 3.2. „Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych” POIiŚ 2014-2020 - Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 listopada 2017 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

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.

1.1. Zakres badania**1.2.1 Zakres przedmiotowy badania**

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

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

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

- 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 obszarem wsparcia 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:
 - 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 bocznic 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 (tzn. podlega sumowaniu z każdą inną pomocą publiczną lub pomocą de minimis, udzieloną przedsiębiorcy, niezależnie od jej formy i źródła);
 - 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

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.

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.

1.2.2. Zakres terytorialny

Badanie będzie obejmować terytorium Polski.

1.2.3. 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.

1.2.4. 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 kolejowej, 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.

1.2. 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.

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

1.3. Pytania i metody badawcze

Program Pomocowy ma charakter sektorowy – odnosi się bezpośrednio do podmiotów prowadzących działalność w zakresie towarowego transportu intermodalnego (zarządcy i właściciele terminali, operatorzy, spółki taborowe, podmioty udostępniające tabor), a także pośrednio oddziałuje na innych uczestników tego rynku (przewoźników, zarządców infrastruktury kolejowej, a nawet klientów korzystających z usług transportu intermodalnego).

Pytania badawcze i wskaźniki zostały sformułowane w taki sposób, aby zbadać wpływ Programu Pomocowego, ocenić jego skutki nie tylko dla beneficjentów, ale również innych podmiotów. Powyższe podejście znalazło odzwierciedlenie w liście pytań ewaluacyjnych (tabela 1). Wykonawca może zaproponować dodatkowe pytania badawcze lub uszczegóławiające przedmiotowe zagadnienia, o ile będzie to użyteczne z punktu widzenia osiągnięcia celu analizy.

Wskaźniki rezultatów

Do oceny Programu Pomocowego zastosowano zestaw wskaźników, które opracowano na podstawie m.in. *Common methodology for State aid evaluation*, a także z uwzględnieniem specyfiki sektora transportu intermodalnego. Lista ta stanowi bazowy zestaw danych do oceny, który może zostać odpowiednio dostosowany przez Wykonawcę. Wskaźniki bazujące na danych z analizy kontrfaktycznej będą przedstawiać efekt netto udzielenia pomocy, porównując hipotetyczną sytuację braku pomocy z rezultatami uzyskanymi w wyniku przeprowadzenia interwencji. Drugą grupę wskaźników stanowią wskaźniki oparte na danych statystycznych i innych danych ilościowych związanych z realizacją projektów w ramach Programu Pomocowego. W przypadku tych wskaźników porównane zostaną wartości bazowe z wartościami osiągniętymi na etapie realizacji oceny mid term oraz docelowymi, możliwymi do osiągnięcia w ramach realizacji Programu Pomocowego. Wartością bazową wskaźników będzie ich wartość w najbliższym możliwym momencie przed wejściem w życie Programu Pomocowego, w tym przede wszystkim wartości z ostatniego dnia kalendarzowego poprzedzającego wejście rozporządzenia w życie tj. stan na 7.12.2017 r.

Tabela 1. Zestaw wskaźników z przypisanymi pytaniami badawczymi

Pytanie na potrzeby oceny	Wskaźnik	Źródło danych	Częstotliwość gromadzenia danych	Poziom, na którym gromadzone są dane	Podmioty objęte źródłem danych
Bezpośredni wpływ pomocy na beneficjentów					
1. Ilu przedsiębiorców skorzystało z Programu Pomocy?	Liczba beneficjentów Programu pomocowego	Dane administracyjne CUPT, dane z bazy SHRIMP	Dane gromadzone na bieżąco	Program pomocowy	Beneficjenci pomocy

2.Jaka jest wartość pomocy publicznej uzyskanej przez przedsiębiorstwa, które uzyskały wsparcie w ramach Programu?	Wysokość dofinansowania UE	Dane administracyjne CUPT, dane beneficjentów	Dane gromadzone na bieżąco	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
3.W jakim stopniu osiągnięte/planowane do osiągnięcia przez przedsiębiorstwa – beneficjentów rezultaty są zgodne z założeniami Programu?	Wartość zrealizowanych wskaźników rezultatu	Dane administracyjne CUPT	Rocznie	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
4.O ile wzrosło/wzrosła w wyniku inwestycji realizowanych przy udziale pomocy publicznej maksymalna roczna przepustowość/zdolność przeładunkowa terminali intermodalnych?	Wartość wzrostu TEU ⁴	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK, dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
5.Czy Program wpłynął/wpływie na zwiększenie przeładunków w terminalach intermodalnych, które uzyskały wsparcie w ramach Programu?	1.Wartość wzrostu masy przeładunków 2.Wartość wzrostu pracy przewozowej 3.Wartość wzrostu TEU	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK, dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
6.Czy w wyniku realizacji projektów przedsiębiorstwa, które skorzystały z pomocy planują dalszy rozwój swojej oferty, czy już osiągnęły maksymalną przepustowość?	Wartość wzrostu pracy przewozowej	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK, dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Ankiety skierowane do beneficjentów w	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
7.Jaka liczba miejsc pracy zostanie/została utworzona w przedsiębiorstwach, które uzyskały wsparcie w ramach Programu?	Liczba miejsc pracy w przeliczeniu na pełne etaty	Dane administracyjne CUPT, dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Rocznie	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
8. Ile spółek taborowych ⁵ uzyskało pomoc publiczną w ramach Programu Pomocy	Liczba beneficjentów Programu Pomocowego będących	Dane administracyjne CUPT	Dane gromadzone na bieżąco	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy

⁴ TEU – twenty-foot equivalent unit – miara odpowiadająca pojemności jednego kontenera 20 stopowego

⁵ Spółki taborowe rozumiane jako przewoźnicy kolejowi i podmioty udostępniające tabor kolejowy

	spółkami taborowymi				
8. Jak zmieni/zmieniła się średnia wieku taboru kolejowego?	Średni wiek taboru	Dane UTK, dane pozyskane od beneficjentów pomocy i przedsiębiorców, którzy nie uzyskali wsparcia w ramach Programu	Rocznie	Cały kraj	Przedsiębiorcy z sektora towarowego transportu kolejowego
Skutki pośrednie					
1. Czy Program wpłynie/wpłynął na zwiększenie przeładunku w terminalach intermodalnych, które nie uzyskały wsparcia w ramach Programu?	1. Wartość wzrostu masy ładunków w terminalach intermodalnych, które nie uzyskały wsparcia, wynikający ze zwiększonej pracy przewozowej w transporcie intermodalnym 2. Wartość wzrostu pracy przewozowej w terminalach intermodalnych, które nie uzyskały wsparcia, wynikający ze zwiększonej pracy przewozowej w transporcie intermodalnym 3. Wartość wzrostu TEU w terminalach intermodalnych, które nie uzyskały wsparcia, wynikający ze zwiększonej pracy przewozowej w transporcie intermodalnym	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK; dane pozyskane od beneficjentów pomocy i przedsiębiorców, którzy nie uzyskali wsparcia w ramach Programu	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Cały kraj	Przedsiębiorcy z sektora towarowego transportu kolejowego
2. Czy Program wpłynie/wpłynął na zwiększenie udziału transportu intermodalnego w rynku kolejowych i drogowych przewozów towarowych?	1. Wartość wzrostu udziału przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Cały kraj	Przedsiębiorcy z sektora towarowego transportu kolejowego

	ładunków 2. Wartość wzrostu udziału przewozów intermodalnych rynku przewozów kolejowych mierzony pracą przewozową				
3.Ile powstało spółek taborowych w Polsce na skutek działania Programu?	Liczba utworzonych przedsiębiorców	Dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK	Dane gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej	Cały kraj	Wszystkie spółki taborowe
4.Jaki wpływ na poprawę środowiska będą miały/mają realizowane inwestycje w obszarze transportu intermodalnego w perspektywie 2014-2020?	Koszty społeczne emisji gazów innych niż cieplarniane (tj. lokalnych skutków zanieczyszczenia środowiska)	Dane administracyjne CUPT, dane statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK, dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Ankiety skierowane do beneficjentów	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
Proporcjonalność i adekwatność pomocy					
1.Czy uzyskane efekty można było osiągnąć z wykorzystaniem mniejszej wartości pomocy publicznej? Czy dla wszystkich typów projektów ta intensywność pomocy jest/była adekwatna?	1.Wartość zwrotu części dotacji w chwili uzyskania zbyt dużej rentowności projektów (limit FRR/k) 2.Liczba przypadków osiągnięcia limitu FRR/k przy jednoczesnym ograniczeniu przez beneficjenta przychodów z projektu	Dane administracyjne CUPT, dane pozyskane od beneficjentów pomocy	Dane gromadzone na potrzeby oceny końcowej programu	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
2.W jakim stopniu poszczególne działania Programu pomocowego przyczyniają/przyczyniły się do zwiększenia maksymalnej rocznej przepustowości/możliwości przeładunkowych terminali intermodalnych objętych	Wartość wskaźników rezultatu POIŚ dotyczącego wzrostu rocznej przepustowości terminali intermodalnych w podziale na działania Programu	Dane administracyjne CUPT	Rocznie	Program pomocowy	Beneficjenci i pomocy
3.Czy inne instrumenty	Wartość wzrostu	Dane	Dane	Cały kraj	Przedsiębiorstwa

pomocy lub rodzaje interwencji byłyby bardziej odpowiednie do osiągnięcia danego celu?	udziału w rynku przedsiębiorców prowadzących działalność w jego segmencie, w którym udzielana była pomoc publiczna z innego źródła niż Program (np. porównanie wzrostu udziału OZE w rynku wytwarzania energii elektrycznej, wzrostu udziału sprzedaży ekologicznych środków transportu)	statystyczne GUS i inne publiczne np. analizy i raporty UTK, dane pozyskane od beneficjentów pomocy	gromadzone na potrzeby oceny mid-term i końcowej		rcy
--	--	---	--	--	-----

1.4. Wymagana metodyka badania

1.4.1. 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), 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 kontryfakcyjnego 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 terminali⁶) 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.

1.4.2. 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 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 kontryfakcyjnych 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.

1.4.3. Odbiorcy badania

Wyniki przedmiotowego badania będą wykorzystane przez instytucje zaangażowane

⁶ Patrz. Opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego pn. Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce, 2016 r.

w zarządzanie i wdrażanie POliŚ w obszarze transportu intermodalnego. Głównymi odbiorcami wyników będą:

- 1) Instytucja Zarządzająca POliŚ,
- 2) Instytucja Pośrednicząca POliŚ,
- 3) Komitet Monitorujący POliŚ,
- 4) Krajowa Jednostka Ewaluacyjna (MliR),
- 5) potencjalni beneficjenci działania 3.2. POliŚ.

Wyniki badania zostaną także udostępnione opinii publicznej poprzez zamieszczenie m.in. na stronie internetowej CUPT oraz w Bazie Badań Ewaluacyjnych KJE.

1.4.4. Harmonogram

Realizacja badania będzie prowadzona od momentu podpisania umowy z Wykonawcą do momentu przyjęcia przez Zamawiającego ostatecznej wersji raportu końcowego. W ramach tych działań Wykonawca jest zobowiązany do przygotowania raportu metodologicznego, raportów cząstkowych oraz raportu końcowego mid term, 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			
Cząstkowe raporty roczne		31.05.2019	31.05.2020	
Raport końcowy				15.10.2021
Prezentacja multimedialna, broszura				5 dni od akceptacji przez Zamawiającego raportu końcowego
Spotkanie prezentujące wyniki raportu				Po akceptacji przez Zamawiającego broszury i prezentacji multimedialnej, ale nie później niż 30.11.2021

Pierwszy raport cząstkowy, przygotowany w roku 2019 będzie obejmował dane, zgodnie ze stanem na 31.12.2018 r., drugi raport cząstkowy będzie zawierał informacje zgodnie ze stanem na 31.12.2019 r. Raport końcowy będzie zawierał dane wg stanu na koniec roku 2020.

1.5.6. Wymagania dotyczące przedstawienia wyników

Badanie będzie realizowane w latach 2019 – 2021, a jego realizacja będzie polegała na gromadzeniu danych w zakresie transportu intermodalnego przez Wykonawcę, oraz przygotowaniu raportów. Produktami badania będą:

- 1) raport metodologiczny,
- 2) 2 raporty cząstkowe,
- 3) raport końcowy,
- 4) prezentacja multimedialna,
- 5) broszura.

Raport metodologiczny

Wykonawca na etapie realizacji badania jest zobowiązany do przygotowania raportu metodologicznego, który będzie prezentował szczegółowy opis sposobu realizacji przedmiotu zamówienia przez Wykonawcę. Raport metodologiczny musi opisywać sposób postępowania Wykonawcy w ramach wszystkich modułów badania.

Raport metodologiczny musi zawierać następujące elementy:

- 1) rozszerzenie opisu celów szczegółowych badania wraz z ostatecznym katalogiem pytań badawczych;
- 2) koncepcję badania obejmującą poszczególne moduły badania;
- 3) kompletny opis realizacji metod i technik badawczych (zawierający odniesienie do konkretnych pytań badawczych) dla wszystkich modułów badania;
- 4) projekty wszystkich narzędzi badawczych;
- 5) sposób organizacji pracy badawczej wraz ze szczegółowym harmonogramem oraz opisem podziału pracy pomiędzy członków zespołu badawczego, oddzielnie dla każdego modułu;
- 6) zestawienie źródeł, baz danych, raportów używanych w analizach;
- 7) opis sposobu zapewnienia standardów rzetelności oraz kontroli jakości działań prowadzonych w ramach badania – w odniesieniu do procesu zbierania danych oraz ich analizy i interpretacji.

Raport metodologiczny, w tym każda jego wersja robocza/projekt musi być zgodny z zapisami SOPZ oraz ofertą Wykonawcy. Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do akceptacji projekt raportu metodologicznego w terminie do 15 dni kalendarzowych od daty zawarcia umowy.

Raporty cząstkowe

Wykonawca w okresie od momentu podpisania umowy do końca jej realizacji będzie zobowiązany do gromadzenia i analizowania wszelkich dostępnych danych dotyczących realizacji projektów w obszarze transportu intermodalnego, w tym m.in. analizy stopnia realizacji projektów realizowanych w ramach działania 3.2. POIiŚ 2014-2020 oraz analizy ryzyk i trudności w ich realizacji. Na podstawie analiz Wykonawca jest zobowiązany opracować dwa raporty cząstkowe, zawierające analizę danych zgromadzonych przez Wykonawcę oraz wnioski wynikające z tych analiz, a także analizę rynku transportu intermodalnego. Pierwszy raport będzie przygotowany wg stanu na dzień 31.12.2018 r. natomiast drugi raport będzie przygotowany wg stanu na 31.12.2019 r.

Raporty będą obejmować:

- 1) analizę sektora transportu intermodalnego, z uwzględnieniem perspektyw rozwoju tego rynku,
- 2) analizę podpisanych umów o dofinansowanie w ramach Programu Pomocowego, w tym wstępną analizę wykonania zaplanowanych w POIiŚ 2014-2020 wskaźników w obszarze transportu intermodalnego.

Raport cząstkowy powinien zawierać następujące elementy:

- 1) spis treści,
- 2) streszczenie raportu zawierające wszystkie najważniejsze wyniki badania,
- 3) opis wyników badania, ich analizę i interpretację (opis zebranego materiału, kontekstu badanych problemów, informacja na temat zebranych danych, ich interpretacji i wyników z wykorzystaniem form graficznych),
- 4) wnioski i rekomendacje (podsumowanie badania w kontekście specyfiki badanych problemów, wskazanie słabych i mocnych stron, rekomendacje w formie zaleceń i sugestii, które będą użyteczne, sformułowane jasno, klarownie).

Raporty cząstkowe 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.

Wykonawca do 31.05.2019 r. przedstawi Zamawiającemu pierwszy raport cząstkowy, a do 31.05.2020r. kolejny raport cząstkowy. Raporty cząstkowe będą podlegały zatwierdzeniu przez Zamawiającego. Ww. raporty powinny zawierać analizę obszarów, określonych powyżej i nie powinny być dłuższe niż 80 str. Po uzgodnieniu treści raportu raportów cząstkowych Wykonawca przekaże Zamawiającemu ostateczne wersje raportów cząstkowych w wersji elektronicznej (w formacie doc i

pdf) oraz w wersji papierowej (1 egzemplarz) na papierze wyprodukowanym co najmniej w 85% z włókien recyklingowych pochodzącym ze zrównoważonej gospodarki leśnej, certyfikowanym oznakowaniem „FSC Recycled” lub równoważnym.

Raport końcowy z badania

Wykonawca, na podstawie dostępnych danych oraz prowadzonych przez siebie analiz, przygotuje ocenę mid-term, która ma pokazać efekty (zakładane i osiągnięte) realizowanych 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.

W tym celu Zamawiający przekaże Wykonawcy dostępne dane sprawozdawcze dotyczące projektów, które uzyskały pomoc. Dodatkowo Wykonawca w celu opracowania raportu mid-term zastosuje następujące minimum metodologiczne:

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.

Wykonawca może zaproponować również inne narzędzia, które umożliwią uzyskanie najlepszego efektu badawczego.

Badanie obejmie m.in.:

- 1) analizę aktualnego stanu realizacji celów szczegółowych określonych dla działania 3.2. POLiŚ 2014-2020,
- 2) analizę możliwości osiągnięcia wskaźników docelowych dla działania w 2023 r.,
- 3) analizę wpływu wdrażanych projektów na rozwój transportu intermodalnego w Polsce, w tym analizę czynników zewnętrznych i wewnętrznych,
- 4) analizę wpływu podejmowanych działań w ramach Programu Pomocowego na beneficjentów,
- 5) analizę osiągniętych i przewidywanych skutków pośrednich Programu Pomocowego.

W wyniku tych prac Wykonawca opracuje raport końcowy, który będzie zawierał:

- 1) streszczenie raportu (w języku polskim i angielskim) zawierające wszystkie najważniejsze wyniki badania, wypunktowane wnioski i rekomendacje,
- 2) wprowadzenie (opis przedmiotu badania, głównych założeń i celów badania, opis okoliczności towarzyszących badaniu, kryteriów i pytań badawczych),
- 3) opis przyjętej metodologii (szczegółowy opis przyjętej koncepcji oraz metod badania),
- 4) opis wyników badania, ich analizę i interpretację (opis zebranego materiału, kontekstu badanych problemów, prezentacja pytań badawczych, informacja na temat zebranych danych, ich interpretacji i wyników z wykorzystaniem form graficznych, rozdziały analityczne zawierające podsumowanie i wnioski cząstkowe),

- 1) wnioski i rekomendacje (podsumowanie badania w kontekście specyfiki badanych problemów, wskazanie słabych i mocnych stron, rekomendacje w formie zaleceń i sugestii, które będą użyteczne, sformułowane jasno, klarownie, zgodnie z systematyką pytań badawczych)

Wykonawca do 15.10.2021 r. opracuje raport końcowy z badania, zgodnie z wymaganiami określonymi powyżej. Raport końcowy zostanie przygotowany przez Wykonawcę w dwóch wersjach językowych polskiej i angielskiej.

Wykonawca prześle Zamawiającemu raport końcowy (max. 150 str.) w wersji elektronicznej (w formacie doc i pdf). Raport końcowy Wykonawca zobowiązany jest uzgodnić z Zamawiającym w terminach określonych w umowie. Po uzgodnieniu treści raportu końcowego Wykonawca prześle Zamawiającemu ostateczną wersję raportu końcowego w wersji elektronicznej (formacie doc i pdf) oraz w wersji papierowej (1 egzemplarz) na papierze wyprodukowanym co najmniej w 85% z włókien recyklingowych pochodzącym ze zrównoważonej gospodarki leśnej, certyfikowanym oznakowaniem „FSC Recycled” lub równoważnym.

Do raportu końcowego prawo zgłaszania zastrzeżeń przysługuje również Instytucji Zarządzającej Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Zamawiający po otrzymaniu od Wykonawcy pierwszej wersji raportu końcowego prześle go do IZ POIiŚ, a Wykonawca ma obowiązek uwzględnić uwagi IZ POIiŚ w terminach zgodnych z umową. Uzgodnienia z IZ POIiŚ będą odbywały się w tych samych terminach jak uzgodnienia pomiędzy Wykonawcą i Zamawiającym.

Prezentacja multimedialna

Wykonawca opracuje, uzgodni i prześle Zamawiającemu w wersji elektronicznej prezentację multimedialną w wersji polskiej i angielskiej. Prezentacja powinna zostać opracowana na podstawie raportu końcowego. Format prezentacji musi być zgodny z pps lub ppsx lub innym odpowiednim. Prezentacja powinna się składać z co najmniej 10 slajdów oraz zawierać skrócone informacje nt. celów badania, wyników badania, najważniejsze wnioski i rekomendacje z raportu końcowego. Prezentacja powinna zawierać różne formy graficzne interpretacji wyników badania.

Broszura

Wykonawca opracuje, uzgodni i prześle Zamawiającemu w wersji elektronicznej broszurę informacyjną, w wersji polskiej i angielskiej. Broszura powinna zostać opracowana na podstawie wyników raportu końcowego i składać się z co najmniej 6 stron i zostać przygotowana w formacie A5 (w formacie .doc oraz .pdf). Broszura powinna być przygotowana w wersji edytowalnej dla Zamawiającego. W broszurze powinny zostać zawarte najważniejsze informacje dot. celów badania, wyników badania, wnioski i rekomendacje z raportu końcowego. Broszura powinna zawierać różne formy graficzne interpretacji wyników badania.

Spotkanie prezentujące wyniki badania

Dodatkowo Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzenia prezentacji raportu końcowego, dla przedstawicieli IZ POIiŚ oraz CUPT w lokalizacji w Warszawie, wskazanej przez Zamawiającego w terminie określonym przez Zamawiającego. Raport końcowy powinien zostać przygotowany w dwóch wersjach językowych – polskiej i angielskiej.

Ponadto Wykonawca zobowiązany jest do wypełnienia tabeli rekomendacji zgodnie z obowiązującymi wymogami. Rekomendacje muszą zostać przedstawione w formie pozwalającej na bezpośrednie

operacyjne wykorzystanie, umożliwiające spełnienie wymogów określonych w ust. 2 art. 37 rozporządzenia 1303/2013. Wykonawca musi dokonać priorytetyzacji rekomendacji.

Wszystkie materiały (papierowe oraz elektroniczne) będą zawierały system identyfikacji wizualnej PO liŚ. Ciąg logotypów (godło UE oraz logo Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko) będzie umieszczony w widocznym miejscu – na okładce raportu, pierwszym i ostatnim slajdzie prezentacji, pierwszej stronie broszury oraz w nagłówku narzędzi badawczych. Oprócz logotypów wszystkie materiały będą zawierać tekst: *Badanie ewaluacyjne współfinansowane przez Unię Europejską w ramach Funduszu Spójności.*

1.5.7. Dokumenty źródłowe

Poniższa lista dokumentów nie jest ostateczna, Wykonawca na etapie raportu metodologicznego uzupełni listę o inne ważne dokumenty, analizy, które będą wykorzystywane podczas badania.

- 1) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,
- 2) Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 -2020 (SzOOP, w tym załącznik nr 6 do SzOOP – System oceny i wyboru projektów w ramach POliŚ),
- 3) Ogłoszenia o naborze,
- 4) Wzór wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami,
- 5) Regulaminy konkursów przeprowadzonych w ramach działania 3.2. POliŚ,
- 6) Złożone wnioski o dofinansowanie i dokumentacja powstała w wyniku ich oceny,
- 7) Informacje sprawozdawcze beneficjentów,
- 8) Regulacje krajowe i unijne:
 - a. Ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020 (ustawa wdrożeniowa),
 - b. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku ustanawiające wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRRROW oraz EFMiR.
 - c. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 listopada 2017 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020

KLAUZULE SPOŁECZNE

Zamawiający stosuje klauzule społeczne na podstawie art. 29 ust. 3a ustawy Pzp.

Wykonawca zobowiązuje się do zapewnienia, że czynności z zakresu obsługi i współpracy z Zamawiającym w ramach realizacji Przedmiotu zamówienia, w tym w szczególności w zakresie czynności polegających na kierowaniu/koordynowaniu badania oraz koordynowaniu przygotowywania i weryfikowaniu narzędzi badawczych, materiałów, dokumentacji do badania oraz raportów z badania będą wykonywane przez cały okres trwania niniejszej Umowy przez osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę, zgodnie z wymogiem opisanym w art. 29 ust. 3a ustawy Pzp. Wykonawca zobowiązuje się ściśle przestrzegać w stosunku do tych pracowników przepisów prawa pracy i ubezpieczeń społecznych, szczególnie norm dotyczących czasu pracy i obowiązku odprowadzania składek na ubezpieczenie społeczne.