

Materiał informacyjny - Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi. Wyciąg z opracowania DS. Consulting



SPIS TREŚCI

1. Dokumenty wykorzystane w opracowaniu	4
1.1. Akty prawne.....	4
1.2. Akty stosowania prawa.....	5
1.3. Dokumenty własne Zamawiającego	5
1.4. Inne dokumenty	6
1.5. Wykorzystanie danych.....	6
2. Założenia systemu PZUM	9
2.1. Założenia funkcjonalne	9
2.2. Założenia finansowe	11
3. Wykaz zagadnień wg opisu przedmiotu zamówienia	15
3.1. Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi	15
3.2. Określenie prawidłowych warunków dla rozliczeń i płatności	16
4. Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi	17
4.1. Istota usługi w ogólnym interesie gospodarczym świadczonej przez Spółkę.....	17
4.1. Powierzenie zadań.....	20
4.1.1. Relacja między IB. Sp. z o.o., Województwem Pomorskim i Operatorem	20
4.1.2. Relacja między IB sp. z o.o., a gminą udziałowcem spółki na przykładzie Gminy Miasta Gdańska (umowy brutto)	21
4.1.3. Relacja między IB sp. z o.o., a gminą udziałowcem spółki (umowy netto)	22
4.1.4. Relacja z przewoźnikami w transporcie pozamiejskim	23
5. Umowa przewozu	24
5.1. Umowa przewozu - kolej.....	24
5.2. Zawarcie, wykonywanie i zmiana umowy przewozu w przewozach kolejowych.....	25
5.3. Umowa przewozu - komunikacja miejska, uprawnienia jednorazowe.....	27
5.4. Umowa przewozu - komunikacja miejska, uprawnienia czasowe (np. tygodniowe, dwutygodniowe, miesięczne itp.).....	28
5.5. Zawarcie, wykonywanie i zmiana umowy przewozu w komunikacji miejskiej	29
5.6. Umowa przewozu - komunikacja pozamiejaska	31
5.7. Zawarcie, wykonywanie i zmiana umowy przewozu w komunikacji pozamiejskiej.....	32



6. Fiskalizacja	33
6.1. Obowiązek fiskalizacji	33
6.2. Fiskalizacja - zwolnienia	34
6.3. Uprawnienie do otrzymania dopłat do ulg	35
6.4. Pozostałe zagadnienia związane z fiskalizacją	36
6.5. Wydanie faktury VAT na żądanie pasażera	37
7. Optymalizacja opłat	39
8. Inne prawa konsumenta.....	44
8.1. Postępowanie przy procedurze reklamacyjnej dotyczącej nieprawidłowo naliczonej opłaty lub błędów systemu PZUM	44
8.2. Realizacja uprawnień, o których stanowi art. 17 ustawy prawo przewozowe.....	44
8.3. Korzystanie z systemu PZUM przez osoby nieposiadające zdolności do czynności prawnych lub pełnej zdolności do czynności prawnych	45
9. Schematy transakcyjne.....	48
9.1. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty PZUM – wariant I (rozwiązanie dla komunikacji kolejowej oraz przewozów innych niż miejskie).....	48
9.2. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty PZUM – wariant II (rozwiązanie dla komunikacji kolejowej oraz przewozów innych niż miejskie).....	51
9.3. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty płatniczej połączonej z usługą PZUM (użytkownik spersonalizowany) wariant I (rozwiązanie dla komunikacji kolejowej oraz przewozów innych niż miejskie)	52
9.4. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty płatniczej połączonej z usługą PZUM (użytkownik spersonalizowany) wariant II (rozwiązanie dla komunikacji kolejowej oraz przewozów innych niż miejskie)	54
9.5. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty PZUM – wariant I (rozwiązanie dla komunikacji miejskiej - opcjonalny check-out).....	55
9.6. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty PZUM – wariant II rozwiązanie dla komunikacji miejskiej - opcjonalny check-out).....	56
9.7. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty płatniczej połączonej z usługą PZUM (użytkownik spersonalizowany) wariant I rozwiązanie dla komunikacji miejskiej - opcjonalny check-out).....	57
9.8. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty płatniczej połączonej z usługą PZUM (użytkownik spersonalizowany) wariant II rozwiązanie dla komunikacji miejskiej - opcjonalny check-out).....	58
9.9. Użytkownik niespersonalizowany, korzystający z karty płatniczej, nieposiadający konta w systemie PZUM.....	59



9.10. Zewnętrzna sieć poboru należności za usługi przewozowe w postaci biletów z kodem QR/AZTEC obowiązujących na obszarze jednego organizatora - płatność gotówkowa.....	60
9.11. Schemat „zasilenia” rachunku płatniczego użytkownika systemu PZUM (sieć dystrybutora zewnętrznego).....	62
9.12. System płatności pre-paid.....	63
9.13. Świadczenie przez IB Sp. z o.o. usług na rzecz organizatorów transportu publicznego niebędących obecnie udziałowcami Spółki lub przewoźników komercyjnych.....	64
9.14. Harmonogram wdrożenia systemów IB w różnych systemach transportowych.....	66
9.15. Umieszczenie urządzeń końcowych	69
9.16. Istotne regulacje rozporządzenia WE 1371/2007	70
9.17. Współpraca z systemem roweru metropolitalnego lub innym system usług publicznych	72
10. Zestawienie zidentyfikowanych ryzyk w Projekcie	73



1. Dokumenty wykorzystane w opracowaniu

1.1. Akty prawne

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2366 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie usług płatniczych w ramach rynku wewnętrznego, zmieniająca dyrektywy 2002/65/WE, 2009/110/WE, 2013/36/UE i rozporządzenie (UE) nr 1093/2010 oraz uchylająca dyrektywę 2007/64/WE (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 337, str. 35 z późn. zm.),
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2013/37 z dnia 26 czerwca 2013 r. zmieniająca dyrektywę 2003/98/WE w sprawie ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego.
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/389 z dnia 27 listopada 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2366 w odniesieniu do regulacyjnych standardów technicznych dotyczących silnego uwierzytelniania klienta i wspólnych i bezpiecznych otwartych standardów komunikacji (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 69, str. 23),
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/751 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie opłat interchange w odniesieniu do transakcji płatniczych realizowanych w oparciu o kartę (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 123, str. 1).
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE. L. z 2007 r. Nr 315, str. 14 z późn. zm.).
- Komunikat Komisji - Wytyczne interpretacyjne do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE. C. z 2015 r. Nr 220, str. 1).
- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE. L. z 2007 r. Nr 315, str. 1 z późn. zm.).
- Komunikat Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. U. UE. C. z 2014 r. Nr 92, str. 1),
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2174 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm.)



- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o usługach płatniczych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 659 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2187 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1145)
- Ustawa o dostępie do informacji publicznej z 6 września 2001 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330)
- Ustawa z dnia 25 lutego 2016 r. o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1243, 1669, z 2019 r. poz. 730.).
- Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 29 kwietnia 2019 r. w sprawie kas rejestrujących (Dz. U. poz. 816).
- Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 28 maja 2018 r. w sprawie kryteriów i warunków technicznych, którym muszą odpowiadać kasy rejestrujące (Dz. U. poz. 1206).
- Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz. U. poz. 2519).

1.2. Akty stosowania prawa

- Indywidualna interpretacja Ministra Finansów 414660/I
- Indywidualna interpretacja Ministra Finansów 414662/I
- Indywidualna interpretacja Ministra Finansów ILPP2/443-1455/09-2/BA
- Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 września 2016 r. C-261/15
- Wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 18 września 2012 r. (sygn.. akt II SAB/Kr 105/1, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, orzeczenia.nsa.gov.pl)
- Wyrok WSA w Kielcach z 7 września 2017 r. (sygn.. akt II SAB/-Ke 38-/17 publ Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, orzeczenia nsa gov pl).

1.3. Dokumenty własne Zamawiającego

- Szczegółowa Koncepcja realizacji Systemu Zintegrowanych Usług Mobilności
- Studium Wykonalności dla projektu Zwiększenie dostępności regionalnego transportu kolejowego w województwie pomorskim poprzez jego integrację z transportem lokalnym – budowa elektronicznej platformy Zintegrowanych Usług Mobilności

- Analiza prawna dot. uwarunkowań realizacji projektu wprowadzenia jednolitego systemu poboru opłat za przejazdy komunikacją publiczną („Wspólny bilet”) przez InnoBaltica Sp. z o. o. wraz z propozycją modelu eksploatacji - prace nad Studium wykonalności dla dwóch pilotażowych linii transportu publicznego w systemie regionalnym w ramach projektu „Interconnect” (Feasibility study for the two pilot PT lines in the regional system - „Interconnect” **(poufny)**)
- Mastercard Global Transit Implementation Guide (styczeń 2018) **(poufny)**
- **Mastercard Transit** (5 czerwca 2019 r.) **(poufny)**
- Visa Contactless Transit Terminal Requirements and Implementation Guide **(poufny)**

1.4. Inne dokumenty

- Projekt rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 2019 r. w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania
- Rekomendacja Rady Prawa Bankowego i Zespołu ds. Regulacji Płatniczych w sprawie wybranych problemów interpretacyjnych ustawy o usługach płatniczych
- Komunikat z dnia 17 czerwca 2019 r. z posiedzenia Rady ds. Systemu Płatniczego przy Zarządzie Narodowego Banku Polskiego
- Pismo Zastępcy przewodniczącego Komisji Nadzoru Finansowego z dnia 10 lipca 2015 r. DLB_DLB_WL1/703/1/1/2015
- Taryfy i systemy poboru opłat w miejskim transporcie zbiorowym
- Raport Ministerstwa Infrastruktury z lipca 2019 r. pt. „Raport mapa interesariuszy Program wspierając y działania (PSA) na rzecz wdrożenia ogólnounijnych multimodalnych usług informacji o podróżach w sieci TEN-T.”.

1.5. Wykorzystanie danych

Według art 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z 6 września 2001 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330) każda informacja o sprawach publicznych stanowi informację publiczną w rozumieniu ustawy i podlega udostępnieniu na zasadach i w trybie określonych w niniejszej ustawie.

Zgodnie z wyrokiem z dnia 18 września 2012 r. Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie (sygn.. akt II SAB/Kr 105/1, publ. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, orzeczenia.nsa.gov.pl) informacja dot. przebiegu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy ma charakter informacji publicznej w rozumieniu art 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej.



Według art 3 ustawy o ponownym wykorzystywaniu informacji sektora publicznego z dnia 25 lutego 2016 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1243) określa podmioty zobowiązane do udostępniania lub przekazywania informacji sektora publicznego w celu ponownego wykorzystywania.

W myśl art 2 przez informację sektora publicznego należy rozumieć każdą treść lub jej część, niezależnie od sposobu utrwalenia, w szczególności w postaci papierowej, elektronicznej, dźwiękowej, wizualnej lub audiowizualnej, będącą w posiadaniu podmiotów, o których mowa w art 3.

Natomiast ponowne wykorzystywanie należy rozumieć jako wykorzystywanie przez osoby fizyczne, osoby prawne i jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, zwane dalej „informacji sektora publicznego, w celach komercyjnych lub niekomercyjnych innych niż pierwotny publiczny cel, dla którego informacja została wytworzona.

Według art 15 ust. 1 pkt 3 lit. e ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r o publicznym transporcie zbiorowym, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności m in na zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie systemu informacji dla pasażera.

Należy też przypomnieć, że zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami przewoźnik (również podmiot prywatny), który wykonuje regularne przewozy związane z transportem publicznym, a więc realizuje ustawowy obowiązek jednostek samorządu terytorialnego w zakresie transportu zbiorowego, jest podmiotem działającym w sferze publicznej Realizując obowiązek jednostek samorządu terytorialnego, świadczy usługi o charakterze użyteczności publicznej w zakresie transportu zbiorowego Sprawy transportu zbiorowego stanowią zadania publiczne Wobec powyższego jest podmiotem zobowiązanym do udostępnienia informacji publicznej (zob wyr WSA w Kielcach z 7 9 2017 r sygn. akt II SAB/ Ke 38 17 publ Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych, orzeczenia nsa gov pl.)

Do przekazywania informacji publicznych (a więc także rozkładów jazdy i powiązanych informacji) odnośni się również prawo unijne. Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem art 5 ust 1 dyrektywy 2013 37 /UE z dnia 17 listopada 2013 r w sprawie ponownego wykorzystywania informacji sektora publicznego (tzw dyrektywy re-use organy sektora publicznego udostępniają swoje dokumenty w jakimkolwiek istniejącym formacie lub języku, a jeżeli jest to możliwe i w stosownych przypadkach w formacie otwartym przeznaczonym do odczytu komputerowego wraz z metadanymi. W miarę możliwości zarówno format, jak i metadane powinny być zgodne z otwartymi standardami formalnymi.

W art. 2 pkt 5 i 6 są zdefiniowane poniższe pojęcia:

- „format przeznaczony do odczytu komputerowego” oznacza format pliku zorganizowany tak, aby aplikacje komputerowe mogły łatwo zidentyfikować, rozpoznać i uzyskać określone dane, w tym poszczególne stwierdzenia faktów i ich wewnętrzną strukturę”



- „format otwarty” oznacza format pliku, który nie jest powiązany z platformą oraz jest udostępniany obywatelom bez żadnych ograniczeń, które utrudniałyby ponowne wykorzystywanie dokumentów.



2. Założenia systemu PZUM

2.1. Założenia funkcjonalne

Opracowywany przez InnoBaltica system zakłada, iż pasażer będzie w dużym stopniu zwolniony z obowiązku konieczności szczegółowego planowania podróży i wyboru odpowiednich taryf biletowych. Wprowadzenie systemu oznaczać będzie, iż pasażer będzie mógł w dowolnej chwili kupić bilet poprzez mobilną aplikację zainstalowaną we własnym smartfonie, bądź odbyć podróż meldując się jedynie w pojeździe za pomocą zarejestrowanego nośnika przypisanego do indywidualnego konta. To system wybierze dla niego optymalną taryfę i pobierze odpowiednią ilość pieniędzy z konta gwarantując pasażerowi, iż zapłacił ona taryfę adekwatną do odbytej podróży.

InnoBaltica będzie w stanie zaproponować pasażerom sprzedaż w sieci sprzedaży o zbliżonym kształcie do obecnie funkcjonującej, dodatkowo oferując funkcjonalności zakupu w aplikacji mobilnej oraz poszerzając kanały dystrybucji o np. dużą sieć sklepów, co istotnie powiększy liczbę punktów sprzedaży biletów.

Z punktu widzenia samorządów należy dodać, iż system PZUM, który wdrażać będzie InnoBaltica będzie udostępniał organizatorom publicznego transportu zbiorowego dane oraz będzie umożliwiał dokonywanie pogłębionych analiz służących poprawie możliwości planowania transportu, w oparciu m.in. o dane o dotyczące faktycznego zapewnienia / obciążenia pojazdów, czy dane o opóźnieniach występujących na trasach.

W celu świadczenia wskazanych usług InnoBaltica przeprowadzi proces inwestycyjny polegający na zakupie urządzeń centralnego systemu oraz peryferyjnych urządzeń instalowanych we wszystkich pojazdach publicznego organizatora transportu publicznego a następnie zapewni sprawne funkcjonowanie opracowanego przez siebie systemu za wynagrodzeniem w postaci wypłacanej rekompensaty.

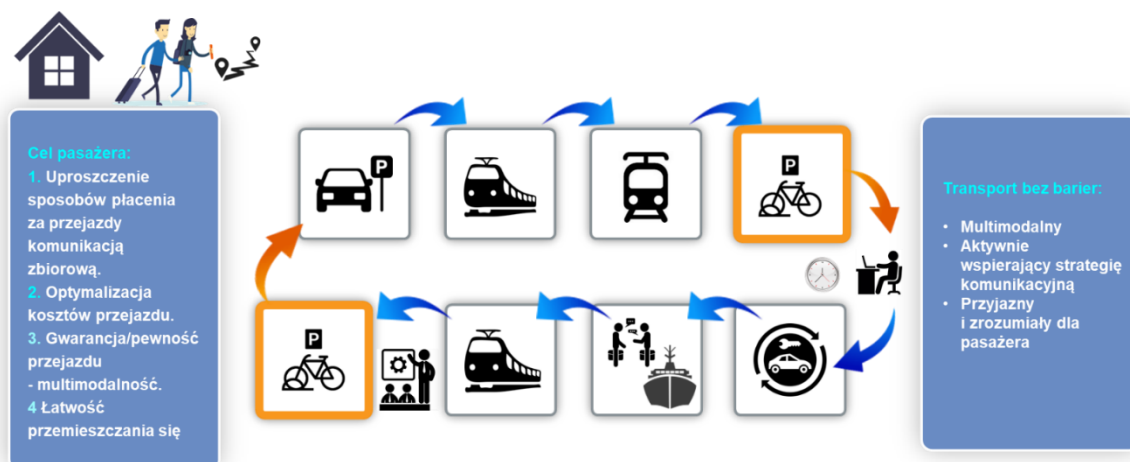
Korzyści dla pasażerów

Założeniem systemu PZUM jest zaoferowanie pasażerom możliwości nabywania biletów przy wykorzystaniu znanych im kanałów sprzedaży jednocześnie oferując:

1. Uproszczenie sposobów płacenia poprzez kanały elektroniczne, które po rejestracji w usłudze nie będą wymagały jego dużego zaangażowania;
2. Optymalizację kosztów przejazdu (dobór optymalnej taryfy do odbytej podróży, bądź grup podróży). Optymalizacja będzie wymagała współpracy ze strony organizatorów/operatorów w zakresie dostosowania regulaminów przewozu oraz taryf;
3. Łatwość przemieszczania się poprzez przyjazny i zrozumiały dla pasażera planer podróży wskazujący przesiadki i optymalizujący koszty podróży.



Docelowo system na celu uproszczenie całego procesu podróży. Dla pasażera nie powinna mieć znaczenia taryfa w jakiej funkcjonuje operator. Rozwiązaniem najbardziej pożądanym jest to, że pasażer dokonuje jedynie czynności „zameldowania się” w pojeździe, którym będzie odbywał podróż, a system zapewni mu optymalną taryfę, włącznie z możliwością zakupu w ten sposób biletu miesięcznego. Tak ambitny cel o jakim mowa w poprzednim zdaniu będzie wymagał znaczących zmian regulaminów przewozu i taryf, a zatem ścisłej współpracy z organizatorami/operatorami w transporcie publicznym.



Jednocześnie utrzymywane będą tradycyjne kanały sprzedaży (bilety papierowe), które będzie można nabyć bez posiadania konta, czy elektronicznego środka płatności. Ma to zapewnić komfort podróży każdemu uczestnikowi transportu publicznego.

Poniżej dokonano zestawienia bieżących kanałów sprzedaży ZTM oraz planowanych elementów systemu PZUM, który będzie funkcjonalnie odpowiadał obecnej dystrybucji. Należy w tym miejscu podkreślić, iż zapewnienie efektywnego systemu sprzedaży biletów wymaga przekazania wszystkich kompetencji, w tym doboru optymalnych kanałów sprzedaży i sposobów ich wdrożenia, tj. m.in. zakupu i operowania urządzeniami dystrybucji i kontroli opłat za przejazdy czy podpisywania umów z przedsiębiorcami biorącymi udział w procesie dystrybucji biletów, do jednego podmiotu, w tym przypadku InnoBaltica. Takie rozwiązanie pozwoli zapewnić optymalizację kosztów poszczególnych kanałów - promując te rozwiązania, które są najwygodniejsze dla pasażerów i najmniej kosztowne dla organizatora. W momencie uruchomienia systemu celem InnoBaltica jest wykonywanie sprzedaży we wszystkich dotychczasowych kanałach oferowanych pasażerom, przy opisanych poniżej modyfikacjach formalnych. Funkcjonalności te wzbogacone będą o możliwość podróży z aplikacją mobilną, bądź kartą bankomatową oraz o szerszą sieć sprzedaży. To pozwoli w kolejnych latach dokonywać weryfikacji efektywności poszczególnych kanałów sprzedaży.

Korzyści dla JST

Poza korzyściami dla pasażerów system PZUM ma za zadanie wspierać również JST w realizacji strategii transportowych poprzez rozbudowany system gromadzenia informacji, który w chwili obecnej nie jest dostępny dla organizatorów transportu publicznego na terenie żadnego JST. Uruchomienie systemu PZUM pozwoli bez dodatkowych opłat na korzystanie z informacji na temat m.in.

- rozliczania podróży – w przypadku korzystania przez pasażerów z biletów łączonych, umożliwiających podróż pojazdami więcej niż jednego organizatora, obecnie rozdział wpływów odbywa się poprzez z góry ustalony klucz podziałowy. System PZUM wyeliminuje konieczność korzystania z takich rozwiązań - podróż każdego z pasażerów będzie mogła zostać przypisana do konkretnego organizatora, który otrzyma należne wynagrodzenie za zrealizowaną usługę,
- opóźnienia w kursowaniu pojazdów, co powinno umożliwić łatwą weryfikację rozkładów jazdy.
- zapełnienia pojazdów - dzięki meldowaniu się pasażerów w pojeździe organizator będzie mógł podjąć działania optymalizujące wykorzystanie taboru, mając pełną informację na których liniach i w jakich godzinach niezbędne jest realizowanie przewozów autobusem przegubowym, a kiedy wystarczający będzie autobus krótki.
-

2.2. Założenia finansowe

Nakłady na instalację i uruchomienie systemu PZUM

Nakłady na instalację i uruchomienie systemu PZUM na obszarze Organizatora Publicznego Transportu Zbiorowego (PTZ) wyliczone są na podstawie zgłoszenia w ankiecie, co do ilości planowanych pojazdów, które wyposażone będą w walidatory współpracujące z systemem PZUM. Zakłada się standardowe wyposażenia pojazdu w walidator w liczbie: 1 centralny wielozadaniowy wariator na każdy pojazd oraz 1 walidator prosty dla operacji typu „check-in/check-out” na każde drzwi w pojeździe.

Dodatkowo, każdy pojazd wyposażony zostanie w jedno urządzenie typu POS służące prowadzeniu sprzedaży biletów. Ponadto, zakłada się wyposażenie każdego Organizatora PTZ w odpowiednią ilość urządzeń kontrolerskich współpracujących z PZUM lub przystosowanie obecnie użytkowanych urządzeń kontrolerskich do współpracy z PZUM.

Zakłada się też dostarczenie, personalizację i dystrybucję do użytkowników nośników identyfikacji pasażera służących bezpiecznej identyfikacji i rozliczeniu korzystania z usług mobilności – kart NFC o wysokim standardzie bezpieczeństwa.

Wreszcie, zakłada się wyposażenia Punktów Obsługi Klientów (POK) oraz przeszkolenie ich pracowników w zakresie służącym obsłudze usług transportowych poprzez PZUM.

Niezbędne jest zabezpieczenie przez samorządy / Organizatorów PTZ środków na sfinansowanie 15% wartości zakupu, instalacji i uruchomienia tych urządzeń w pojazdach danego Organizatora PTZ oraz ewentualnego przystosowania urządzeń kontrolerskich. Ponadto, kwoty też zapewniają pokrycie proporcjonalnej części nakładów na centralne funkcjonowanie systemu PZUM. Pozostałe 85% planowane jest do sfinansowania z dotacji uzyskanej z POIŚ.

Koszty operacyjne systemu PZUM

Koszty składające się na system PZUM podzielone zostały na koszty bezpośrednie, które można zidentyfikować i alokować bezpośrednio do realizacji projektu oraz koszty pośrednie w postaci części kosztów ogólnych funkcjonowania spółki jako wehikułu projektowego (koszty wynagrodzeń zespołu projektowego, koszty analiz i prac przygotowawczych, koszty ogólne spółki, siedziby, obsługi prawnej i rachunkowej, itp.), w części w jakiej koszty te nie są finansowane z dotacji pozyskanych na finansowanie projektów Interconnect (Program Interreg), BIT System (Instrument ELENA) oraz PZUM (POIŚ).

Koszty bezpośrednie eksploatacyjne PZUM oszacowano w następujących kategoriach:

- Magazyn materiałów montażowych
- Serwis
- Ubezpieczenie majątkowe
- Zespół InnoBaltica
- Usługi obce
- Infrastruktura Centralna Backup danych (chmura), Przestrzeń danych, Narzędzia InnoBaltica
- Komunikacja
- PZUM (maintenance, chmura / serwery wirtualne, mapy)
- Amortyzacja
- Nośnik Identyfikacji - Karty NFC
- Koszty obsługi kanału sprzedaży
- Pozostałe

Tak skalkulowane roczne koszty utrzymania całego systemu kształtują się na poziomie ok. 22 mln zł netto rocznie. Wartość ta pokrywana będzie przez uczestników projektu, tj. JST decydujące się na skorzystanie z usług oferowanych przez PZUM w zakresie sprzedaży uprawnień przejazdowych dla pasażerów. Należy przy tym podkreślić, iż zasadniczą grupę kosztów stanowią koszty stałe funkcjonowania systemu, niezależne od liczby użytkowników. Należy zatem dążyć do maksymalizowania liczby potencjalnych klientów systemu, celem



obniżenia jednostkowego kosztu sprzedaży jednostkowego uprawnienia przejazdowego, przy jednoczesnej oszczędności na obsłudze dotychczasowych kanałów sprzedaży.

Algorytm podziału kosztów

Algorytm ma wskazać sposób podziału kosztów eksploatacyjnych (bezpośrednich i pośrednich) PZUM. Idea algorytmu opiera się na założeniu podziału kosztów eksploatacyjnych PZUM wg wskaźników świadczonych usług transportowych, które najlepiej odpowiadają charakterystyce powstającego kosztu działania systemu PZUM.

Wskaźniki zostały przygotowane na podstawie danych dostarczonych przez organizatorów transportu w ankietach. Należy zauważyć, że część danych (np. roczna liczba przewiezionych pasażerów) jest estymowana na podstawie wskaźników eksperckich lub badań statystycznych, gdyż obecny system nie pozwala uzyskać rzeczywistych danych o liczbie przejazdów posiadaczy biletów miesięcznych. Dopiero wprowadzenie PZUM pozwoli na pozyskanie wiarygodnych informacji.

Zbadano szereg danych i wybrano następujące wskaźniki, jako najlepiej **oddające wpływ na powstawanie kosztów eksploatacyjnych PZUM** u poszczególnych emitentów biletów:

- Wskaźnik Udziału Kasowników (WUK) rozumiany jako docelowa liczba kasowników umieszczonych w pojazdach emitenta w stosunku do liczby wszystkich kasowników - wyrażony w procentach;
- Wskaźnik Udziału Usług Transportowych (WUUT) rozumiany jako odsetek Ilość usług transportowych danego emitenta (gdzie usługa transportowa to przejazd 1-dnej osoby 1-dnym środkiem transportu publicznego, wejście do pojazdu – wyjście z pojazdu) w stosunku do liczby wszystkich usług transportowych - wyrażony w procentach;
- Wskaźnik Udziału Sprzedanych Biletów (WUSB) rozumiany jako odsetek sprzedanych biletów danego emitenta w stosunku do wszystkich sprzedanych biletów - wyrażony w procentach.

Analizowano również wskaźnik udziału przychodów. Z uwagi na m in. brak silnych korelacji z kosztami eksploatacyjnymi PZUM, nie zdecydowano się na jego zastosowanie w niniejszym algorytmie.

Podział rodzaju kosztów adekwatnie do dobranych wskaźników

Koszty przydzielono do wskaźnika najlepiej odpowiadającego charakterowi kosztu:

Wskaźnikowi udziału kasowników (WUK) odpowiadają koszty związane z infrastrukturą oraz zespołem niezbędnym do utrzymania PZUM, które mają umożliwić świadczenie usług, bez względu na liczbę świadczonych usług. Do WUK przywiązano następujące rodzaje kosztów:

- Narzędzia InnoBaltica (Chmura) i łącza (55% pozycji kosztowej na podstawie estymacji obciążenia narzędzi);
- Personel: administratorzy danych, analitycy danych, service desk (100%);
- Oprogramowania - utrzymanie i wsparcie (100%);
- Know-how oraz koszt utrzymania lokali biurowych (100%);
- Komunikacja GSM - urządzenia końcowe (50% pozycji kosztowej na podstawie szacowania liczby komunikatów związanych z nadzorem nad infrastrukturą oraz danymi stałymi - black listy).

Wskaźnikowi Udziału Usług Transportowych (WUUT) odpowiadają koszty związane z obsługą przejazdów (głównie rejestrowania obecności w pojazdach pasażerów – check-in/check-out). Do tego parametru przywiązano następujące rodzaje kosztów:

- Narzędzia InnoBaltica (Chmura) i łącza (45% pozycji kosztowej na podstawie estymacji obciążenia narzędzi);
- Komunikacja GSM - urządzenia końcowe (50% pozycji kosztowej na podstawie szacowania liczby komunikatów związanych z przekazywaniem informacji związanych z check-in/check-out).

Wskaźnikowi Udziału Sprzedanych Biletów (WUSB) odpowiadają koszty związane z obsługą transakcji sprzedaży:

- Koszty obsługi płatności i dystrybucji biletów (100%).

3. Wykaz zagadnień wg opisu przedmiotu zamówienia

3.1. Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi

- Zdefiniowanie usług wraz z doбором kodu PKD Spółki, symbol PKWiU oraz identyfikację stron transakcji - ujęcie modelowe
- Wskazanie sposobu (forma, tryb) powiązania Spółki ze zidentyfikowanymi w modelu stronami transakcji, z uwzględnieniem między innymi następujących rozwiązań:
 - Możliwość/ konieczność oraz forma prawna wskazania przez organizatora ptz platformy PZUM jako obligatoryjnego kanału dystrybucji biletów w umowach zawieranych w oparciu o ustawę o ptz i rozporządzenie 1370/2007 (ocena zostanie dokonana na podstawie przeglądu obowiązujących umów zawartych z operatorami publicznego transportu zbiorowego - kryterium czasu obowiązywania umów, dopuszczalności ich rozwiązania/renegocjacji, typu umowy: netto/brutto; dane dostępne u Zamawiającego.
 - Świadczenie przez InnoBaltica sp. z o.o. usług na rzecz organizatorów transportu niebędących obecnie udziałowcami Spółki - konieczność, forma i ścieżka objęcia udziałów.
 - Świadczenie przez InnoBaltica sp. z o.o. usług na rzecz Operatorów umów netto (transport miejski lub kolejowy) oraz Przewoźników w transporcie pozamiejskim (tzw. PKS).
- Identyfikację podmiotów - w obszarze działań uzupełniających - oraz wskazanie sposobu powiązania z nimi Spółki (ujęcie modelowe) w zakresie:
 - Umieszczenia infrastruktury Spółki (urządzeń końcowych systemu) w pojazdach (własność taboru, istniejące gwarancje na tabor) lub na nieruchomościach wykorzystywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego w celu świadczenia usług przewozowych (przystanki, dworce).
 - Sprzedaży agencyjnej biletów (kasy biletowe, kioski, inne kanały stacjonarne i elektroniczne) w przypadku umów netto/brutto w komunikacji miejskiej oraz umów w komunikacji kolejowej i przewozów pozamiejskich - w kontekście utrzymania prawa Operatorów/Przewoźników do odzyskiwania ulg ustawowych.
- Zaplanowanie procesu oraz ogólnego harmonogramu ze wskazaniem kamieni milowych w zakresie przejęcia systemu dystrybucji biletów i uzyskania dostępu do wymaganej infrastruktury ptz (na przykładzie Gminy Miasta Gdańska, SKM Trójmiasto oraz dowolnego Przewoźnika pozamiejskiego (PKS)).

3.2. Określenie prawidłowych warunków dla rozliczeń i płatności

- Zaplanowanie procesu wdrożenia mechanizmów elastyczności w zakresie elektronicznego doboru taryf (optymalizacja opłat za przewóz dzienna/tygodniowa/miesięczna):
 - Określenie koniecznych do spełnienia warunków finansowo - prawnych dla usługi optymalizacji taryf, w tym świadczonej pasażerowi w przypadku przewozów kolejowych (na podstawie przeglądu taryf przewozowych SKM Trójmiasto i Przewozów Regionalnych, wykonujących przewozy na liniach aglomeracyjnych i regionalnych oraz pozostając w zgodności z wymogami taryfowymi w TAP TSI).
 - Ocena możliwości optymalizowania opłat za przewóz w przypadku systemu płatności pre-paid.
- Opracowanie modelu finansowego dla funkcjonowania PZUM i jego dalszej rozbudowy (możliwość dołączania kolejnych usług), w tym w szczególności:
 - Określenie koniecznych do spełnienia warunków finansowo - prawnych dla właściwej fiskalizacji biletów kolejowych, biletów w komunikacji pozamiejskiej.
 - Budowa modelu przepływów pieniężnych w procesie sprzedaży biletu w architekturze: pasażer - PZUM - emitent biletu, z uwzględnieniem:
 - Rozwiązań dostępnych na rynku, właściwych dla wybranego wariantu realizacji Projektu - na podstawie informacji dostarczonych przez Zamawiającego.
 - Płatności gotówkowych i środkami w systemie płatności pre-paid (pieniądza elektronicznego) wraz ze wskazaniem instytucji finansowych oraz właścicieli rachunków bankowych - ocena możliwości pominięcia rachunków bankowych Zamawiającego, identyfikacja kroków niezbędnych do podjęcia przez Spółkę w celu wdrożenia zaproponowanego przez Wykonawcę modelu przepływów pieniężnych
 - Rozliczenia środków w systemie płatności pre-paid niewykorzystanych w okresie ich ważności.
 - Współpracy z systemem roweru metropolitalnego MEVO.

4. Doprecyzowanie zakresu i sposobu świadczenia usługi

4.1. Istota usługi w ogólnym interesie gospodarczym świadczonej przez Spółkę

Regulacją prawną pozwalającą na:

- powierzenie własnemu przedsiębiorstwu świadczenia tzw. usług w ogólnym interesie gospodarczym,
- ograniczenia ryzyka występowania niedozwolonej pomocy publicznej dla tegoż przedsiębiorstwa,
- wypłaty rekompensaty z tytułu świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym

jest Decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 7, str. 3) zwana dalej Decyzją 2012/21/UE. Jak trafnie wskazuje prawodawca europejski w treści motywu 8 decyzji 2012/21/UE - *z orzecznictwa jasno wynika, że państwa członkowskie posiadają szeroki margines uznaniowości przy definiowaniu usług, które mogą zostać uznane za usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym, ponieważ brak jest sektorowych przepisów unijnych regulujących te kwestie*, a zatem dopuszczalne jest szerokie definiowanie tego czym dla organów władzy publicznej są usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym.

Przedmiotowa decyzja formułuje również pozostałe wymogi, które powodują, że pomoc państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych spełniająca warunki określone w przedmiotowej decyzji jest zgodna z rynkiem wewnętrznym i jest zwolniona z obowiązku uprzedniego zgłoszenia określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Stosownie do treści art. 8 pkt 2 uptz do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy m. in. organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z dalszym brzmieniem ustawy tj. art. 15 ust. 1 pkt 11 uptz organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności (zatem nie jest to katalog zamknięty) na ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Ustawodawca krajowy w sposób wyraźny wskazał, że kwestie dotyczące dystrybucji biletów (należy zaryzykować twierdzenie, że w pojęciu tym zawiera się również kwestia zorganizowania systemu poboru opłat, gdzie nie występuje znak legitymacyjny w postaci biletu w tradycyjnym tego słowa znaczeniu) pozostają w gestii zadań organizatorów, a zatem stanowią zadania o charakterze publicznym, a zatem zawierają się one w szerokim i pojemnym znaczeniowo sformułowaniu „usług świadczonych w ogólnym interesie

gospodarczym”. Reasumując należy uznać, że zadania planowane do przekazania InnoBaltice Sp. z o.o. (dalej w dokumencie wymienione), mogą być przedmiotem powierzenia przez udziałowców i nie łączą się ze znacznym ryzykiem uznania ich za wykraczające poza granice znaczeniowe definiowane w brzmieniu decyzji 2012/21/UE.

Usługi powierzone InnoBaltice Sp. z o.o. (dalej jako IB Sp. z o.o) przez jej poszczególnych udziałowców powinny objąć następujące obszary/zadania:

- zorganizowanie, utrzymanie i obsługę systemu bezgotówkowego poboru opłat za usługi przewozu wykonywane przez operatorów transportu publicznego (zarówno w ramach wojewódzkich przewozów kolejowych, jak również przewozów organizowanych przez pozostałych organizatorów w województwie pomorskim); przekazywanie pobranych kwot od pasażerów na rachunki operatorów lub organizatorów (co uzależnione jest od tego, czy umowa z danym operatorem ma charakter umowy netto albo brutto);
- utrzymywanie urządzeń niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania systemu PZUM, zarówno oprogramowania i urządzeń stanowiących tzw. back office jak również aplikacji i urządzeń udostępnionych użytkownikom (pasażerom);
- ustalania w oparciu o taryfę stosowaną przez danego operatora albo organizatora wysokości należnych opłat za wykonane usługi przewozu w zbiorowym transporcie publicznym, w tym optymalizowanie kwot należności za usługi przewozu;
- agregowaniu i analizie informacji o potokach pasażerów, szczytach komunikacyjnych, preferowanych środkach przewozu i innych zachowaniach użytkowników zbiorowego transportu publicznego;
- prowadzenie systemu kompleksowej informacji pasażerskiej (rozkłady jazdy, regulaminy przewozu, tabele opłat itp. dostępne w jednym źródle), aktualizowanie informacji w czasie rzeczywistym, udostępnienie i utrzymanie narzędzia do planowania podróży („planer” podróży),
- zapewnienie założenia i prowadzenia rachunków płatniczych przez instytucję płatniczą (bank) dla użytkowników systemu PZUM niekorzystających z instrumentów płatniczych
- zapewnienie dla operatorów/organizatorów niezbędnych urządzeń kontrolerskich wraz z niezbędnym oprogramowaniem (z zastrzeżeniem, że urządzenia i oprogramowanie stanowią własność IB sp. z o.o.)

Zadaniem, **które nie jest przedmiotem powierzenia (nie wchodzi w zakres wykonywanej działalności)** jest sprzedaż biletów, niezależnie czy przyjęłaby ona postać odprzedaży (uprzednie nabycie od emitenta) czy też umowy agencyjnej. Założenie takie wynika z tego, iż

sprzedaż biletów np. SKM Trójmiasto Sp. z o.o. stanowiłoby działalność komercyjną wykonywaną dla podmiotu niebędącego udziałowcem IB Sp. z o.o. przekraczającą akceptowalny próg działalności komercyjnej.

Określenie takiego spektrum potencjalnych zadań do realizowania przez IB Sp. z o.o. nastąpiło na podstawie przekazanego dokumentu własnego pn. Szczegółowa Koncepcja realizacji systemu Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności oraz przeprowadzonych ustaleń między Wykonawcą a Zamawiającym.

Taki zakres usług wykonywanych przez IB Sp. z o.o. zawiera się w kodach PKD aktualnie wskazanych w dokumentach spółki (w szczególności 63 11)

Natomiast w ocenie Wykonawcy działalność IB Sp. z o.o. nie będzie zawierać się w kodach PKD 66 19, 64 99, 64 19 ponieważ ten zakres usług zostanie zlecony wyspecjalizowanej instytucji płatniczej w rozumieniu ustawy o usługach płatniczych.

IB Sp. z o.o. związana jest porozumieniami wykonawczymi w sprawie usług publicznych świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym z następującymi jednostkami samorządu terytorialnego – Województwem Pomorskim (z dnia 20 września 2019 r.), Gminą Miasta Gdynia (z dnia 19 września 2019 r.), Gminą Miasta Gdańska (z dnia 19 września 2019 r.).

W ocenie Wykonawcy zakres zadań powierzonych wyżej wskazanymi porozumieniami, odpowiada zakresowi wskazanemu w tej części dokumentu, jednakże dodatkowo należałoby zaznaczyć, że:

IB Sp. z o.o. uprawniona będzie do wystawiania faktur VAT dla użytkowników systemu w imieniu i na rzecz poszczególnych organizatorów albo operatorów na podstawie upoważnienia, o którym stanowi art. 106d ust. 2 ustawy o podatku od towarów i usług tj. faktury może wystawiać w imieniu i na rzecz podatnika również upoważniona przez niego osoba trzecia;

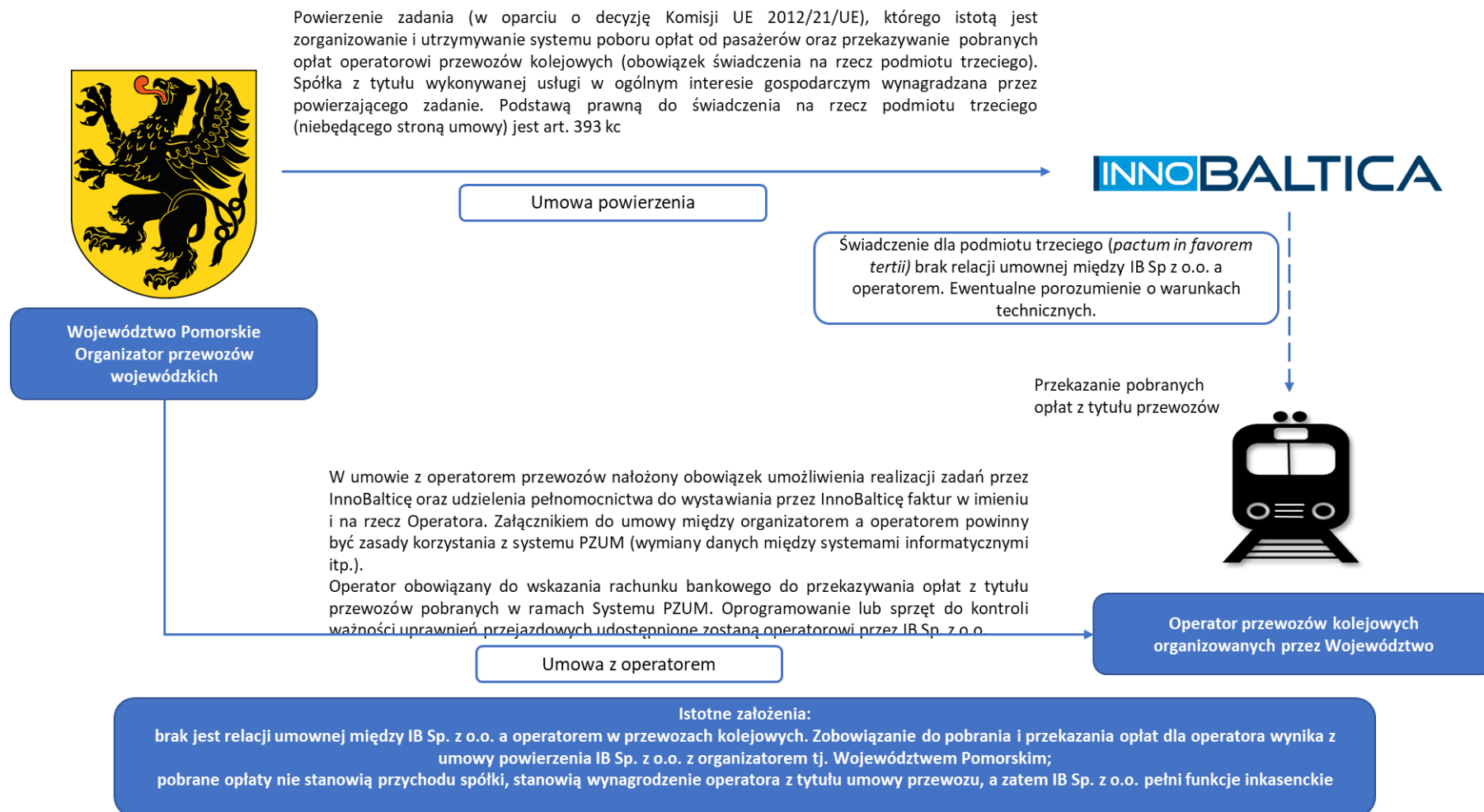
IB Sp. z o.o. udostępni operatorom albo organizatorom urządzenia lub oprogramowanie niezbędne do prowadzenia kontroli uprawnień do przejazdu pasażerów, z zastrzeżeniem jednak, że takie składniki mienia (oprogramowanie, sprzęt) stanowią własność IB Sp. z o.o.

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni w umowach z operatorami zbiorowego transportu publicznego wskazywać na konieczność przyjęcia udostępnionego sprzętu i oprogramowania przez operatorów.

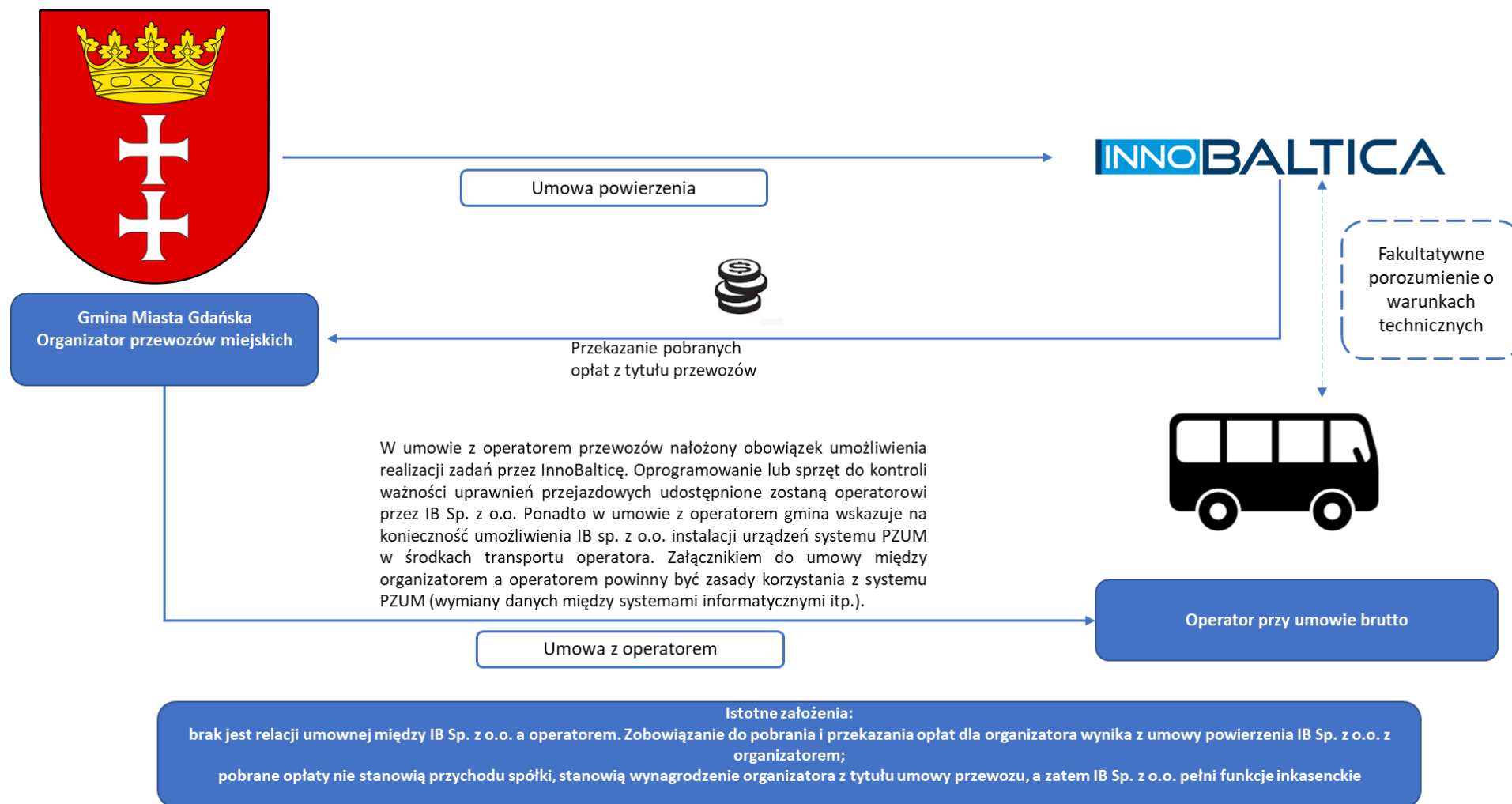
Dodatkowo w przypadku umów netto, organizatorzy powinni nałożyć na operatorów obowiązek udzielenia IB Sp. z o.o. upoważnienia do wystawiania faktur w imieniu i na rzecz danego operatora.

4.1. Powierzenie zadań

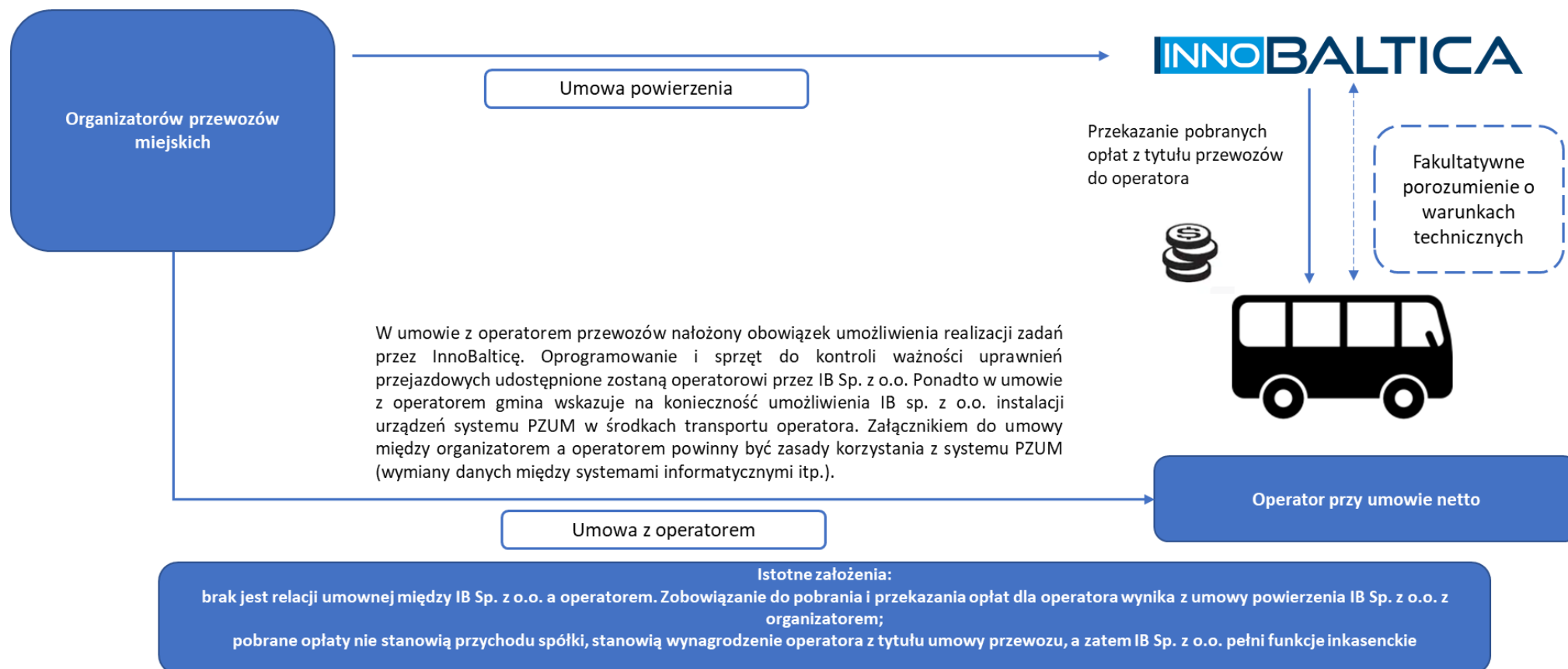
4.1.1. Relacja między IB. Sp. z o.o., Województwem Pomorskim i Operatorem



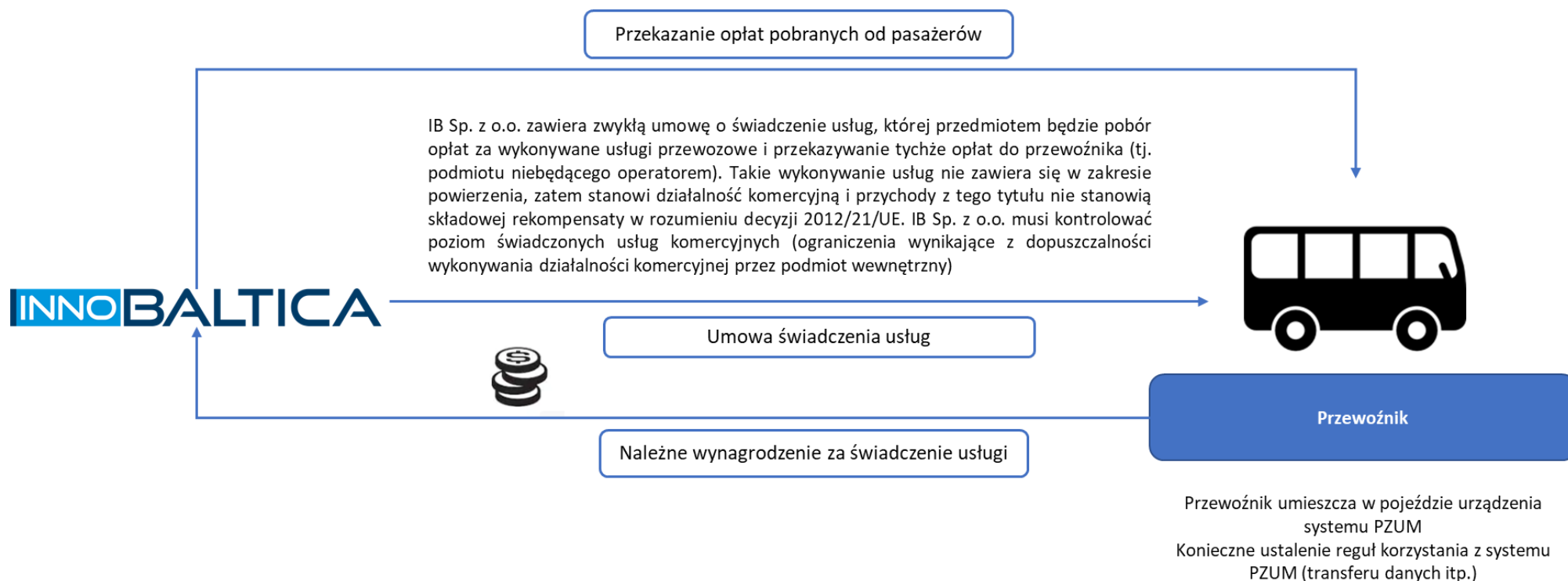
4.1.2. Relacja między IB sp. z o.o., a gminą udziałowcem spółki na przykładzie Gminy Miasta Gdańska (umowy brutto)



4.1.3. Relacja między IB sp. z o.o., a gminą udziałowcem spółki (umowy netto)

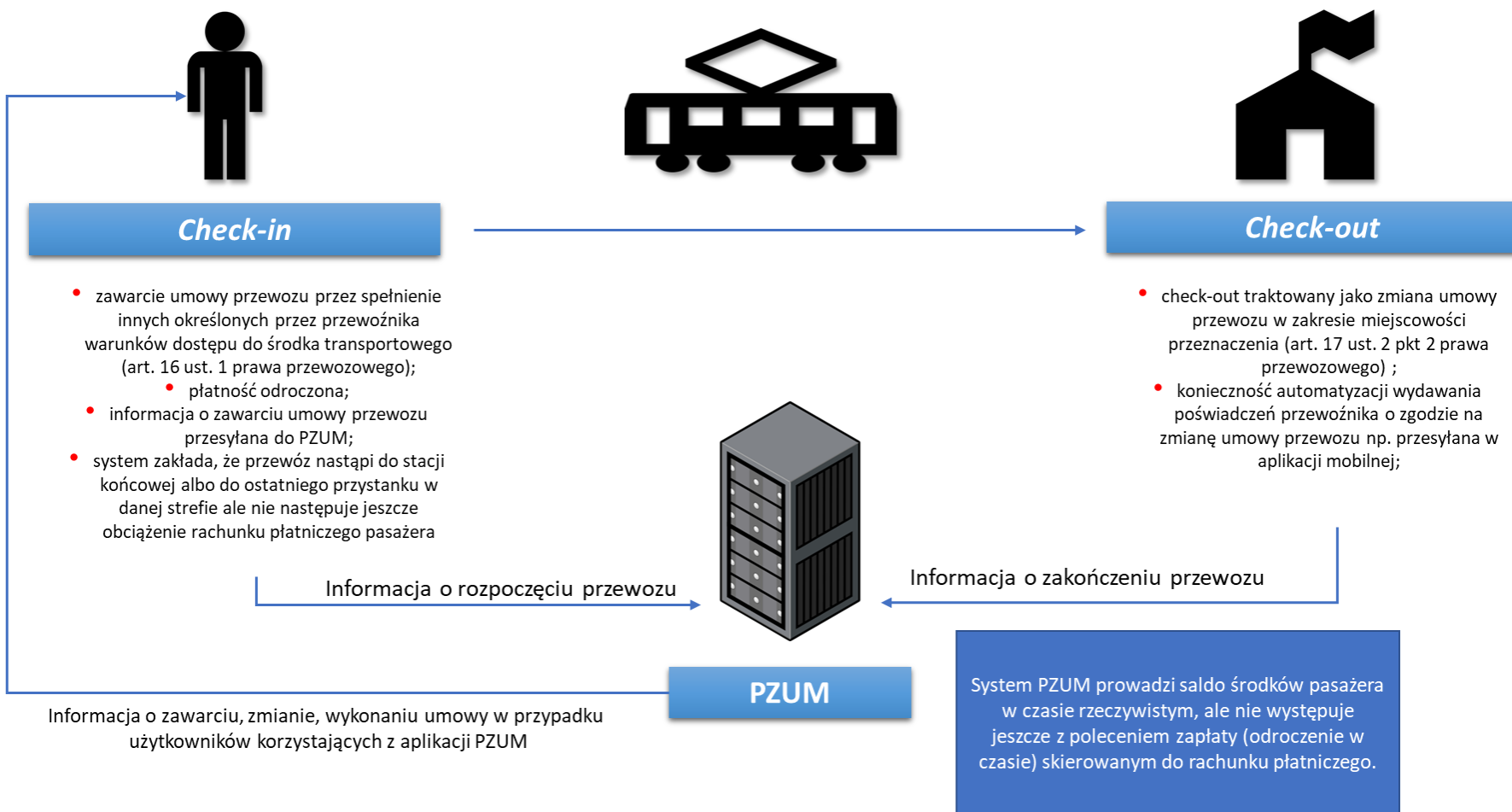


4.1.4. Relacja z przewoźnikami w transporcie pozamiejskim



5. Umowa przewozu

5.1. Umowa przewozu - kolej



5.2. Zawarcie, wykonywanie i zmiana umowy przewozu w przewozach kolejowych

Stosownie do brzmienia art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983) *umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia - przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym*. Rozwiązanie takie znajduje dodatkowo uzasadnienie w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości UE (wyrok w sprawie C-261/15) – „przesłanki powstania umowy przewozu regulują właściwe przepisy prawa krajowego”.

W proponowanym modelu umowa przewozu zostaje zawarta przez tzw. „check-in”, który ponadto zawiera informację o rozpoczęciu podróży (w tym przystanku, stacji, dworcu początkowym). Jest to zatem spełnienie innych warunków dostępu do środka transportowego, czyli umowa przewozu zawierana jest przez czynność inną niż nabycie biletu, z czego należy wywodzić, że znak legitymacyjny w postaci biletu jest zbędny. Informacja o zawarciu umowy przewozu przechowywana jest w systemie PZUM, a pasażer posiadający konto PZUM otrzymuje informację w aplikacji mobilnej, ma do nich dostęp ze strony logowania przeglądarki internetowej itp.

Informacja o rozpoczęciu przewozu (*check-in*) nie powoduje pobrania opłaty z rachunku płatniczego, ze względu na to że jej ostateczna wysokość na tym etapie jest nieokreślona (nie jest znana stacja lub przystanek na jakim będzie wysiadał pasażer) jednakże system PZUM przyjmuje wstępne założenie, że pasażer:

- odbywa podróż do ostatniej stacji/przystanku albo
- przyjmuje założenie że pasażer podróżuje do ostatniego przystanku w danej strefie.

Dokonanie tzw. „check-out” należy traktować jako zmianę umowy przewozu w zakresie miejscowości przeznaczenia, do czego pasażer uprawniony jest na podstawie art. 17 ust. 1 w związku z art. 17 ust. 2 pkt 2 ustawy prawo przewozowe. Należy założyć, że skuteczne dokonanie „check-out” będzie uzyskaniem od przewoźnika (operatora) odpowiedniego poświadczenia, o którym stanowi art. 17 ust. 3 ustawy prawo przewozowe.

System PZUM jest tak zwanym systemem „kontocentrycznym”, wymagającym zarówno od użytkowników spersonalizowanych jak i niespersonalizowanych założenia konta w systemie informatycznym, a zatem w stosunku do każdego użytkownika będzie istniała możliwość dostarczenia w ramach systemu informatycznego poświadczenia przewoźnika o zmianie treści umowy przewozu (rzecz jasna będzie ono miało postać elektroniczną, ale z możliwością odczytu treści przez użytkownika systemu PZUM np. w aplikacji mobilnej lub na wyświetlaczu dużego manipulatora itp.).

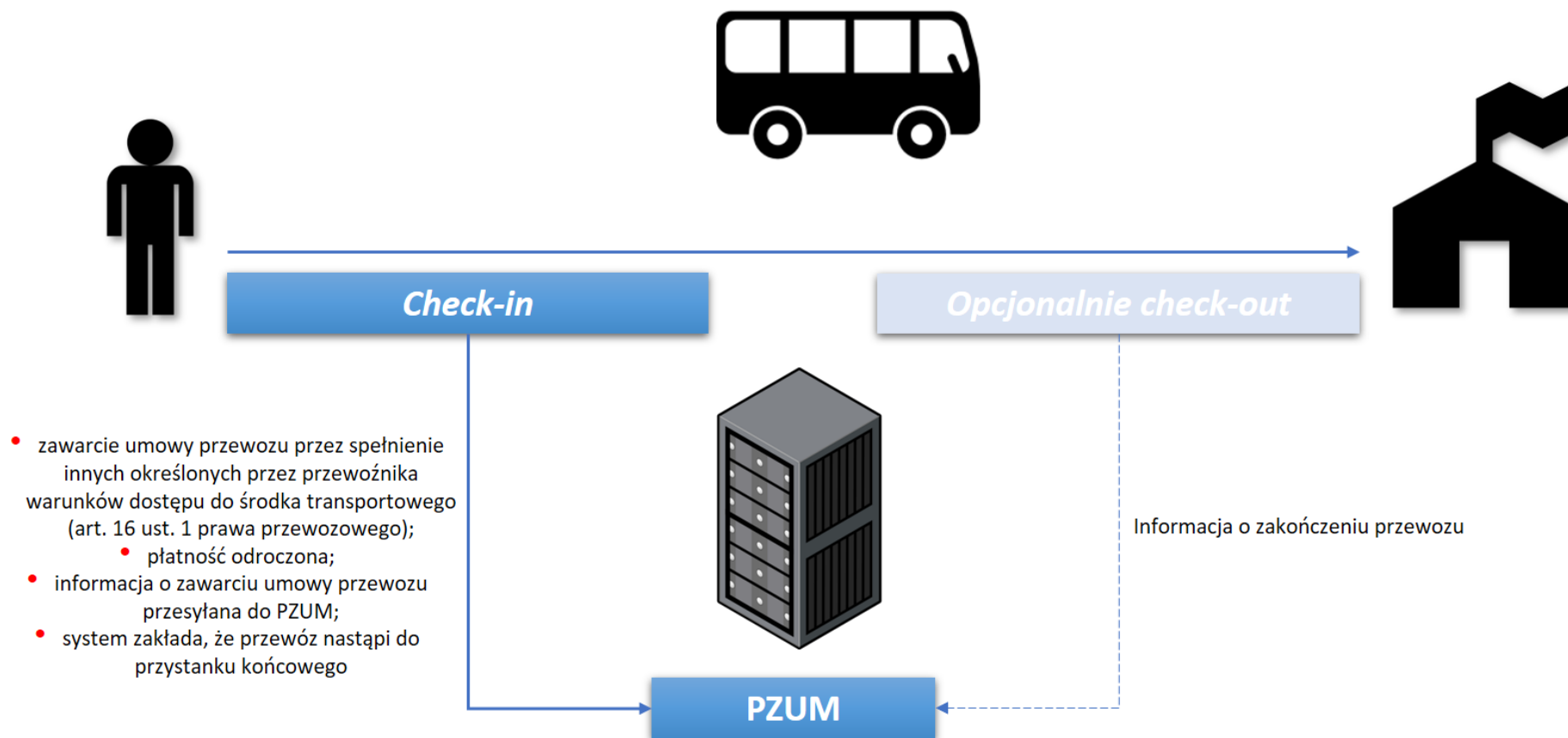
Check-out powoduje wygenerowanie informacji dla systemu PZUM i ustalenie należnej opłaty, którą zostanie obciążony pasażer (ustawodawca nie wprowadza ograniczeń co do terminu uiszczenia zapłaty z tytułu usługi przewozu, zatem odroczenie płatności należy uznać za dopuszczalne).

W przypadku wprowadzenia kompleksowego rozwiązania *check-in/check-out* niezbędne jest umożliwienie pasażerom zastosowania mechanizmu *check-out* przy wykorzystaniu metod alternatywnych niż tylko walidator na peronie np.:

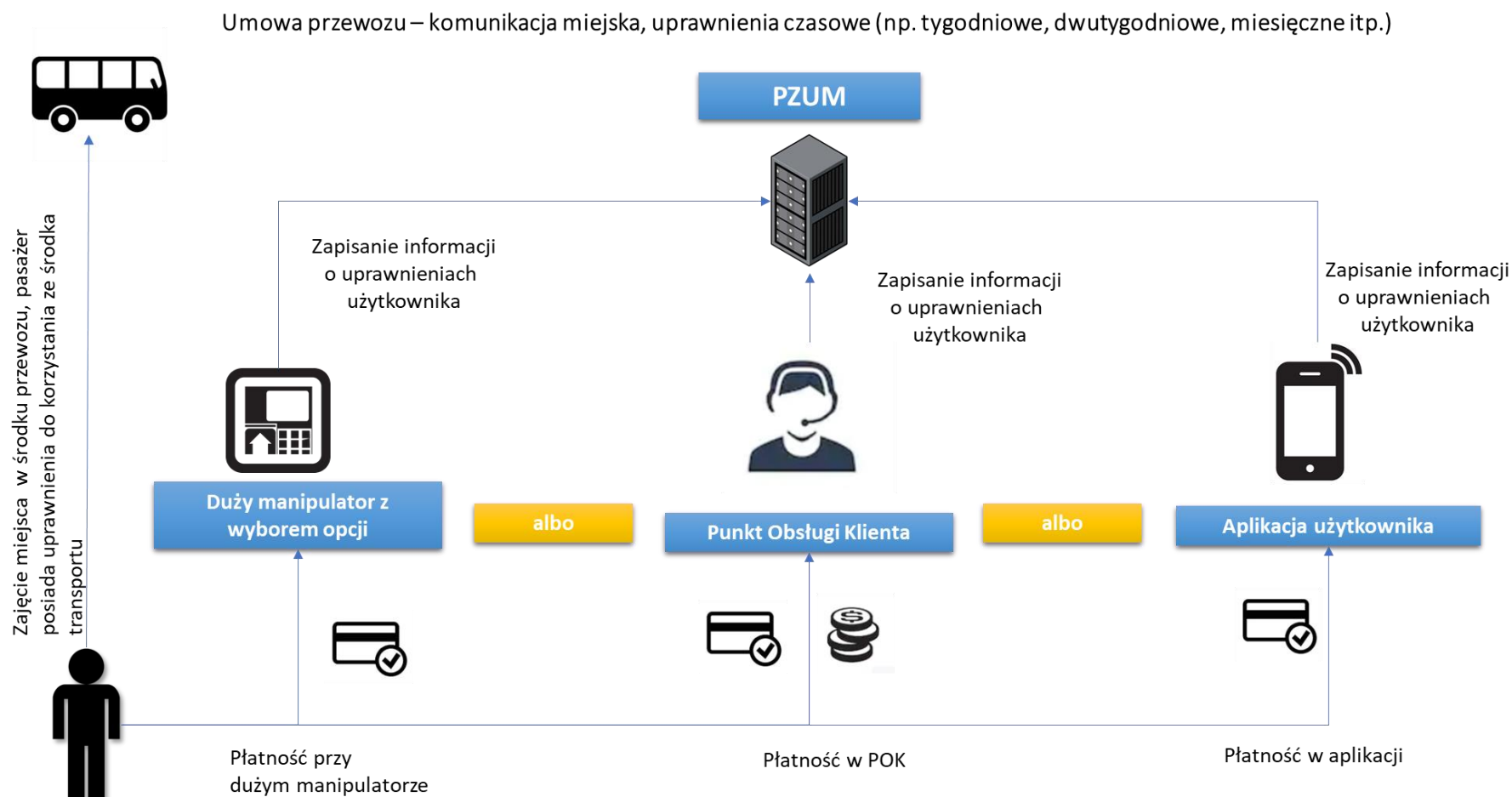
- umożliwienie wykonania *check-out* przy wykorzystaniu aplikacji mobilnej,
- w przypadku użytkowników z włączoną geolokalizacją zautomatyzowane *check-out* po opuszczeniu terenu stacji/dworca.



5.3. Umowa przewozu - komunikacja miejska, uprawnienia jednorazowe



5.4. Umowa przewozu - komunikacja miejska, uprawnienia czasowe (np. tygodniowe, dwutygodniowe, miesięczne itp.)



5.5. Zawarcie, wykonywanie i zmiana umowy przewozu w komunikacji miejskiej

Stosownie do brzmienia art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983) *umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia - przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym*. Rozwiązanie takie znajduje dodatkowo uzasadnienie w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości UE (wyrok w sprawie C-261/15) – „przesłanki powstania umowy przewozu regulują właściwe przepisy prawa krajowego”.

W proponowanym modelu umowa przewozu zostaje zawarta przez tzw. „check-in”, dokonywanym w środku przewozu w przewozach miejskich. Jest to zatem spełnienie innych warunków dostępu do środka transportowego, czyli umowa przewozu zawierana jest przez czynność inną niż nabycie biletu, z czego należy wywodzić, że znak legitymacyjny w postaci biletu jest zbędny. Informacja o zawarciu umowy przewozu przechowywana jest w systemie PZUM, a pasażer posiadający konto PZUM otrzymuje informację w aplikacji mobilnej, ma do nich dostęp ze strony logowania przeglądarki internetowej itp.

Pomimo tego, że preferowanym rozwiązaniem jest model check-in/check-out należy uwzględnić w początkowym etapie funkcjonowania systemu (ze względu na możliwą niechęć do tego typu rozwiązań) mechanizm jedynie check-in przy wsiadaniu do środka transportu. W przypadku nabycia w POK albo w tzw. dużym walidatorze albo w aplikacji uprawnień do przejazdów czasowych w schemacie „ważny od dnia do dnia” (np. uprawnienia miesięczne) należy zakładać rezygnację z *check-in* i *check-out* celem usprawnienia ruchu pasażerskiego. Rezygnacja z mechanizmu *check-in/check-out* (w przypadku uprawnień czasowych) skutkuje jednakże brakiem kompleksowej informacji o trasie przejazdu poszczególnych pasażerów. Takie rozwiązanie przejściowe dla uprawnień czasowych oznacza jednak, że preferowanym modelem docelowym jest system *check-in/check-out* ze względu na możliwość zapewnienia pełnej informacji o przewozach świadczonych na rzecz danego pasażera.

W przypadku niestosowania *check-out* należy przyjąć że przewóz pasażera zakończył się:

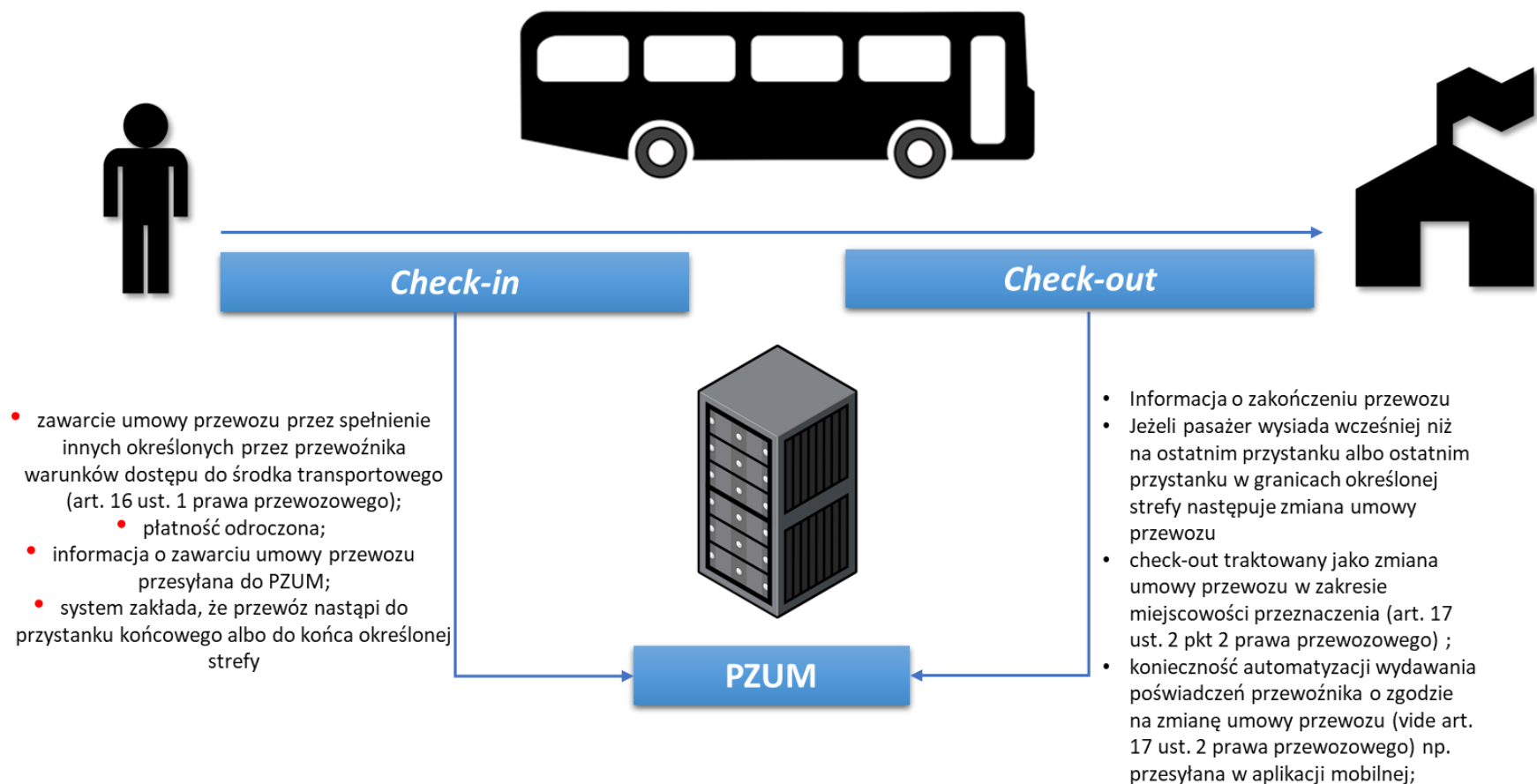
- na ostatnim przystanku na trasie przewozu albo
- przy kolejnym *check-in* w innym środku przewozu jeżeli nastąpi wcześniej,
- po upływie ważności uprawnienia czasowego jeżeli nastąpi wcześniej niż którekolwiek z wyżej wskazanych (zastosowanie dla biletów objętych mechanizmem check-out).

W przypadku wprowadzenia kompleksowego rozwiązania check-in/check-out niezbędne jest umożliwienie pasażerom zastosowania mechanizmu *check-out* przy wykorzystaniu metod alternatywnych niż tylko walidator w pojeździe np. przez:

- umieszczenie walidatorów na przystankach,
- umożliwienie wykonania *check-out* przy wykorzystaniu aplikacji mobilnej
- w przypadku użytkowników z włączoną geolokalizacją zautomatyzowane *check-out*.



5.6. Umowa przewozu - komunikacja pozamiejska



5.7. Zawarcie, wykonywanie i zmiana umowy przewozu w komunikacji pozamiejskiej

Stosownie do brzmienia art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983) *umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży **lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego**, a w razie ich nieustalenia - przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym.*

W proponowanym modelu umowa przewozu zostaje zawarta przez tzw. „check-in”, dokonywanym w środku przewozu w przewozach miejskich. Jest to zatem spełnienie innych warunków dostępu do środka transportowego, czyli umowa przewozu zawierana jest przez czynność inną niż nabycie biletu, z czego należy wywodzić, że znak legitymacyjny w postaci biletu jest zbędny. Informacja o zawarciu umowy przewozu przechowywana jest w systemie PZUM, a pasażer posiadający konto PZUM otrzymuje informację w aplikacji mobilnej, ma do nich dostęp ze strony logowania przeglądarki internetowej itp.

W przypadku wprowadzenia kompleksowego rozwiązania check-in/check-out niezbędne jest umożliwienie pasażerom zastosowania mechanizmu check-out przy wykorzystaniu metod alternatywnych niż tylko walidator w pojeździe np. przez;

- umieszczenie walidatorów na przystankach,
- umożliwienie wykonania check-out przy wykorzystaniu aplikacji mobilnej,
- w przypadku użytkowników z włączoną geolokalizacją zautomatyzowane check-out.

6. Fiskalizacja

6.1. Obowiązek fiskalizacji

Stosownie do brzmienia ustawy o podatku od towarów i usług (art.2 pkt 22) przez sprzedaż rozumie się odpłatną dostawę towarów i odpłatne świadczenie usług na terytorium kraju, eksport towarów oraz wewnątrzwspólnotową dostawę towarów. Przez świadczenie usług rozumie się każde świadczenie na rzecz osoby fizycznej, osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej niemającej osobowości prawnej, które nie stanowi dostawy towarów.

Art. 111 ustawy nakłada na podatników dokonujących sprzedaży na rzecz osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej oraz rolników ryczałtowych, obowiązek w postaci prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Dodatkowo tacy podatnicy obowiązani są do dokonywania wydruku paragonu fiskalnego lub faktury z każdej sprzedaży oraz wydawania wydrukowanego dokumentu nabywcy.

Ustawodawca przewidział dopuszczalność zwolnienia, na czas określony, niektórych grup podatników oraz niektórych czynności z obowiązku stosowania kas rejestrujących *vide* obowiązujące rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz. U. poz. 2519).

W katalogu zwolnień wskazanych w załączniku nr 1 do rozporządzenia znalazły się:

- w pozycji 15 tabeli - *pozostały transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski - dotyczy wyłącznie przewozów miejskich rozkładowych pasażerskich, innych niż kolejowe, za które są pobierane ceny ustalone przez gminę (Radę m.st. Warszawy) lub związek komunalny.*
- w pozycji 37 tabeli - *świadczenie usług na rzecz osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej oraz rolników ryczałtowych, jeżeli świadczący usługę otrzyma w całości zapłatę za wykonaną czynność za pośrednictwem poczty, banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej (odpowiednio na rachunek bankowy podatnika lub na rachunek podatnika w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, której jest członkiem), a z ewidencji i dowodów dokumentujących zapłatę jednoznacznie wynika, jakiej konkretnie czynności dotyczyła.*
- w pozycji 40 tabeli - *Usługi świadczone przy użyciu urządzeń, w tym wydających bilety, obsługiwanych przez klienta, które również w systemie bezobsługowym przyjmują należność w 1) bilonie lub banknotach, lub 2) innej formie (bezgotówkowej), jeżeli z ewidencji i dowodów dokumentujących transakcję jednoznacznie wynika, jakiej konkretnie transakcji zapłata dotyczyła.*

Należy jednakże zaznaczyć, że przywołane rozporządzenie Ministra Finansów ma charakter czasowy i nie jest pewnym czy wyżej przywołane wyłączenia z obowiązku stosowania kas rejestrujących pozostaną w kolejnych rozporządzeniach regulujących tą problematykę.

Ministerstwo finansów podjęło pracę nad projektem rozporządzenia w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania (projekt z dnia 6 sierpnia 2019 r.) jednakże projekt rozporządzenia nie zawiera postanowień dotyczących przekazywania podmiotom trzecim kas rejestrujących mających postać oprogramowania. Ponadto przedmiotowy projekt rozporządzenia w § 9 ust. 2 stanowi, że podatnik zapewnia połączenie kasy z drukarką (nie jest wiadomym, czy może to być drukarka centralna czy też umieszczona w urządzeniu).

Reasumując zmiana stanu prawnego w postaci likwidacji przywołanych wyłączeń z obowiązku stosowania kas rejestrujących stanowi istotne zagrożenie dla projektu PZUM, ponieważ urządzenia końcowe nie są wyposażone w kasy rejestrujące.

6.2. Fiskalizacja - zwolnienia

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz. U. z 2018 r. poz. 2519).

Tabela w załączniku, poz. 37

*Świadczenie usług na rzecz osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej oraz rolników ryczałtowych, jeżeli świadczący usługę otrzyma w całości zapłatę za wykonaną czynność za pośrednictwem **poczty, banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej** (odpowiednio na rachunek bankowy podatnika lub na rachunek podatnika w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, której jest członkiem), a z ewidencji i dowodów dokumentujących zapłatę jednoznacznie wynika, jakiej konkretnie czynności dotyczyła.*

Potwierdzenie w interpretacjach indywidualnych Ministra Finansów – 414660/I

Model systemu transakcyjnego PZUM oparty jest o rozliczenia bezgotówkowe przeprowadzane między rachunkami płatniczymi pasażera i operatora albo pasażera → InnoBaltici Sp. z o.o. → (operatora).

Aktualne doświadczenie operatorów wskazuje na to, że możliwe jest otrzymanie rekompensaty z tytułu uwzględniania ulg ustawowych (vide raport NIK „Finansowanie ulg na przejazdy komunikacją autobusową i kolejową”) z powołaniem się na tą przesłankę.

Wykonawca zaleca jednak wystąpienie do Krajowej Informacji Skarbowej z wnioskiem o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego w tym zakresie.

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz. U. z 2018 r. poz. 2519)

Tabela w załączniku, poz. 40

Usługi świadczone przy użyciu urządzeń, w tym wydających bilety, obsługiwanych przez klienta, które również w systemie bezobsługowym przyjmują należność w:

- *bilonie lub banknotach, lub*
- *innej formie (bezgotówkowej), jeżeli z ewidencji i dowodów dokumentujących transakcję jednoznacznie wynika, jakiej konkretnie transakcji zapłata dotyczyła*

Potwierdzenie w interpretacji indywidualnej Ministra Finansów - 414662/I

Aktualne doświadczenie operatorów wskazuje na to, że możliwe jest otrzymanie rekompensaty z tytułu uwzględniania ulg ustawowych (vide raport NIK „*Finansowanie ulg na przejazdy komunikacją autobusową i kolejową*”) z powołaniem się na tą przesłankę.

Wykonawca zaleca jednak wystąpienie do Krajowej Informacji Skarbowej z wnioskiem o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa podatkowego w tym zakresie.

6.3. Uprawnienie do otrzymania dopłat do ulg

Uzyskanie przez IB Sp. z o.o. odpowiedzialnością interpretacji podatkowych w zakresie stosowania poszczególnych zwolnień z obowiązku stosowania kas rejestrujących jest o tyle istotne, że brzmienie art. 57 ust. 1 uptz tj. *uprawnienie do otrzymywania rekompensaty w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a, nabywa operator, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych*, wydaje się sprzeczne z brzmieniem rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących, w zakresie w jakim możliwe jest na jego mocy korzystanie ze zwolnień z obowiązku stosowania kas rejestrujących. Należy również zaznaczyć, iż stosownie do treści art. 81 uptz narzuca operatorom publicznego transportu zbiorowego wykonującym przewozy w transporcie kolejowym stosowanie kasy rejestrujące, o których mowa w art. 57 ust. 1 uptz, od dnia 1 stycznia 2020 r. (przepis ten był wielokrotnie nowelizowany, przez odroczenie tego obowiązku w czasie). Brak jest natomiast takiego wyłączenia w przypadku przewozów innych niż kolejowe, co w praktyce dotyczy uprawnień do uzyskania dotacji z tytułu ulg przez operatorów w przewozach autobusowych innych niż miejskie.

Dodatkowym problem stanowią brzmienie ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 295), która posługuje się pojęciem biletu np. w art. 1a ust. 1 - *uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego przysługują w klasie 2 wyłącznie w określonych kategoriach pociągów i na podstawie określonych rodzajów biletów* oraz np. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2177 z późn. zm.), które *expressis verbis* stanowi w § 3, iż *podstawę obliczenia należnej dotacji stanowi wartość utraconych wpływów taryfowych z tytułu stosowania ulg przejazdowych, przy zrealizowanej, udokumentowanej i zewidencjonowanej sprzedaży biletów*.

Jednym z elementarnych założeń systemu PZUM jest to, że nie służy on do sprzedaży biletów, jednakże w drodze daleko idącej wykładni funkcjonalnej można wskazywać na to, że dokument w postaci elektronicznej przechowywany w systemie PZUM dostępny z poziomu aplikacji użytkownika dla pasażera, a również widoczny dla kontrolera oraz operatora, zawierający elementy wymagane dla biletu (vide art. 16 ust. 2 ustawy prawo przewozowe) spełni wymogi rozporządzenia. Argumentem za tym przemawiającym jest to, że możliwe jest zrekonstruowanie na podstawie danych z konta użytkownika PZUM i danych urządzeń systemu PZUM, w czasie rzeczywistym, informacje jakie wymagane są w treści biletu. Jest to jednak wykładnia funkcjonalna i nie jest możliwym udzielenie *a priori* odpowiedzi na pytanie czy pozwoli operatorowi na uzyskiwanie dotacji wyrównującej utracone przychody z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. W przypadku wykładni literalnej należy rozważyć wykorzystywanie systemu PZUM w przewozach kolejowych jedynie do umów przewozu pełnopłatnych.

6.4. Pozostałe zagadnienia związane z fiskalizacją

W przypadku likwidacji zwolnień z obowiązku fiskalizacji wskazanych uprzednio pojawia się konieczność rejestrowania sprzedaży za pomocą kas rejestrującej w przypadku podatników dokonujących sprzedaży na rzecz osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej oraz rolników ryczałtowych (art. 111 uVAT). Przy przyjętych co do roli IB Sp. z o.o. zadań należy zaznaczyć, że nie prowadzi ona sprzedaży w rozumieniu uVAT pasażerom, sprzedaż (świadczenie usługi przewozu) wykonywana jest przez określonego organizatora albo operatora, a zatem to na nich spoczywa obowiązek rejestracji sprzedaży przy pomocy kasy rejestrującej. Na podatnikach prowadzących ewidencję sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących spoczywa również obowiązek wydruku paragonu fiskalnego lub faktury z każdej sprzedaży oraz wydawanie wydrukowanego dokumentu nabywcy (patrz jednakże wyrok NSA w sprawie I FSK 734/17).

Należy zaznaczyć, że urządzenia systemu PZUM nie przewidują umieszczenia w nich kas fiskalnych powierzonych przez organizatorów albo operatorów, a szczególności takich, które

umożliwiają wydruk paragonu. Projektowane rozporządzenie wykonawcze do art. 111b ust. 3 pkt 1 i 2 uVAT w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania w § 9 ust. 2 stanowi w sposób wyraźny, że podatnik zapewnia połączenie kasy z drukarką. Projektowane rozporządzenie nakłada na podatnika prowadzące ewidencję obowiązek wystawienia i wydania nabywcy, bez jego żądania, paragonu fiskalnego podczas dokonywania sprzedaży, nie później niż z chwilą przyjęcia należności, bez względu na formę płatności, z zastrzeżeniem jednak § 16, który stanowi, że w przypadku prowadzenia ewidencji przy użyciu kas umieszczanych w urządzeniach do automatycznej sprzedaży towarów i usług, które w systemie bezobsługowym przyjmują należność i wydają towar lub świadczą usługę, podatnik może nie wystawiać paragonu fiskalnego i paragonu fiskalnego anulowanego w postaci papierowej, jeżeli zapewnia nabywcy możliwość zapoznania się z danymi o sprzedaży poprzez ich odpowiednie wyświetlenie na urządzeniu do automatycznej sprzedaży towarów i usług w sposób określony w wymaganiach technicznych dla kas, stanowiących załącznik nr 1 do projektu rozporządzenia. Należy zaznaczyć, iż jedynie część urządzeń systemu PZUM (duże manipulatory) w ekran, który mógłby wyświetlić wymagane dane o sprzedaży, w sposób wskazany w załączniku do projektu rozporządzenia. Należy jednak zaznaczyć, że projekt rozporządzenia w § 20 nakłada obowiązek wystawiania raportów fiskalnych (z wyjątkiem raportu dobowego) w postaci papierowej. Co istotne kasa rejestrująca musiałaby spełniać wymogi stawiane łącznie dwóm rodzajom kasy rejestrującej o zastosowaniu specjalnym tj.:

- kasy umieszczanej w urządzeniach do automatycznej sprzedaży towarów i usług,
- kasy przeznaczonej do prowadzenia ewidencji przy świadczeniu usług w zakresie transportu pasażerskiego.

Co istotne projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów dotyczących dopuszczalności powierzenia kasy w postaci oprogramowania oraz kwestii łączenia w jednym urządzeniu kilku kas w postaci oprogramowania co jest o tyle istotne, że przy wykorzystaniu urządzeń PZUM będzie możliwe zawarcie umowy przewozu z różnymi operatorami/organizatorami (a zatem różnymi podatnikami podatku VAT).

6.5. Wydanie faktury VAT na żądanie pasażera

Stosownie do brzmienia art. 106b ust. 3 uVAT Podatnik jest obowiązany wystawić fakturę dokumentującą sprzedaż, na żądanie nabywcy towaru lub usługi. Przepis ten nakłada na podatnika, która dokonuje sprzedaży tj. świadczy usługę przewozu, wystawienia faktury VAT, jeżeli z takim żądaniem wystąpi nabywca (pasażer).

Ze względu na możliwość wystąpienia takiej okoliczności, IB Sp. z o.o. powinna zostać umocowana przez poszczególnych organizatorów/operatorów do wystawiania w ich imieniu i na ich rzecz faktur VAT. Faktura VAT ma m. in. zawierać informacje takie jak imię i nazwisko



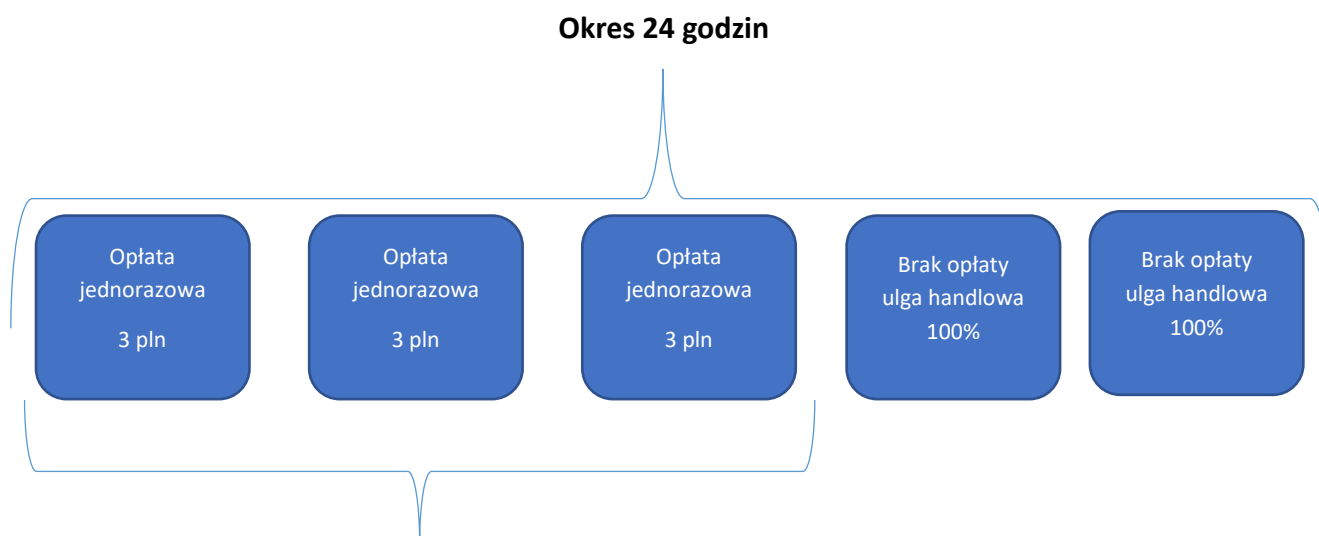
lub nazwę nabywcy oraz inne dane wskazane w art. 106e ust. 1 uVAT. Ustawa przewiduje również tzw. fakturę uproszczoną w szczególności w przypadku gdy kwota należności ogółem nie przekracza kwoty 450 zł albo kwoty 100 euro, jeżeli kwota ta określona jest w euro - danych określonych w art. 106e ust. 1 pkt 3 uVAT dotyczących nabywcy i danych określonych w art. 106e ust. 1 pkt 8, 9 i 11-14 uVAT, pod warunkiem że zawiera dane pozwalające określić dla poszczególnych stawek podatku kwotę podatku.



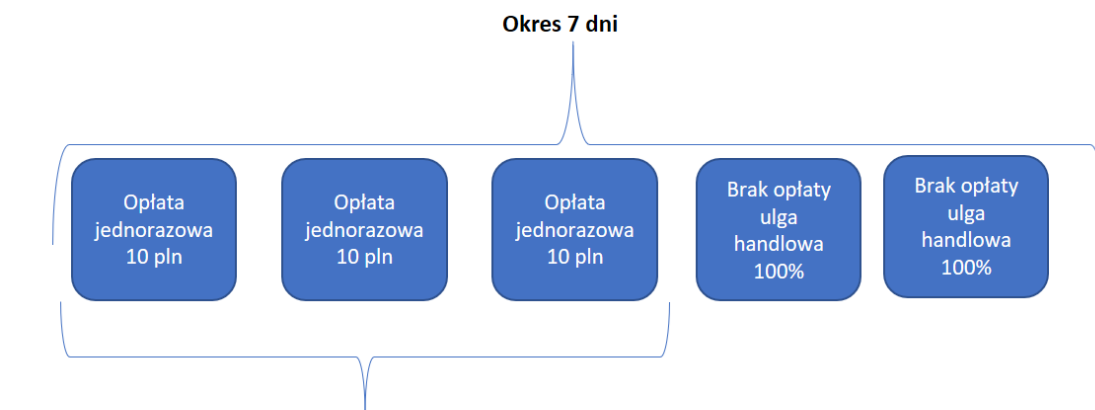
7. Optymalizacja opłat

Optymalizację opłat należy rozumieć dwójnasób:

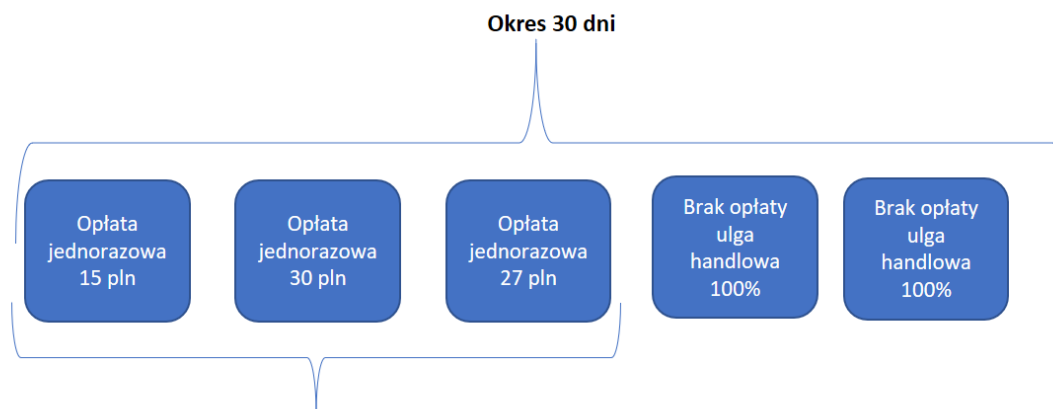
- wysokość opłaty będzie optymalizowana przez pasażera w przewozach kolejowych oraz przewozach innych niż miejskie, gdzie pasażer dokonując czynności *check-out* będzie miał możliwość modyfikacji założenia, że podróżuje do ostatniej stacji albo ostatniej stacji w danej strefie. Dokonanie *check-out* przez stacją końcową lub ostatnim przystankiem prowadzić będzie do zmiany stacji docelowej i co do zasady wysokości należności;
- optymalizacja właściwa natomiast polegać będzie na naliczaniu najbardziej korzystnej opłaty z tytułu przewozu. Zasadnym jest dokonywanie tzw. optymalizacji przez taryfę, co wymaga jednak współpracy ze strony organizatorów/operatorów (sugerowane wprowadzenie 100% ulgi handlowej). System optymalizowania powinien zakładać, że po zawarciu określonej liczby umów przewozu w danej jednostce czasu, pasażerowi przysługuje ulga handlowa 100%, a system PZUM rejestruje jedynie wykonane umowy przewozu bez dalszego naliczania opłat w zdefiniowanym czasie; np. optymalizacja w trybie 24 godzinny przyjąłaby kształt następujący:



Suma opłat odpowiada lub przekracza wartość opłat za 24-godzinne uprawnienie – system PZUM nalicza opłatę w wysokości 0 zł ze względu na 100% ulgę handlową)



Suma opłat odpowiada lub przekracza wartość opłat za 7-dniowe uprawnienie – system PZUM nalicza opłatę w wysokości 0 zł ze względu na 100% ulgę handlową)



Suma opłat odpowiada lub przekracza wartość opłat za 7-dniowe uprawnienie – system PZUM nalicza opłatę w wysokości 0 zł ze względu na 100% ulgę handlową)

Analogicznie do schematu dla optymalizacji 24-godzinnej, należy rozwiązać zagadnienie optymalizacji 7-dniowej lub miesięcznej albo 30 dniowej zgodnie z algorytmem, zakładającym że użytkownikowi przysługuje 100% ulga handlowa u danego operatora lub organizatora jeżeli suma opłat jednostkowych odpowiada lub przekracza kwotę należności za uprawnienie np. 7-dniowe lub miesięczne (30 dniowe).

System powinien zakładać możliwość modyfikacji przyjętych założeń przez użytkowników celem zapewnienia niezbędnej elastyczności np. przez możliwość wskazywania dnia, od którego system ma rozpocząć optymalizację w danym okresie i czy ma być ona 24godzina, 7 dniowa, 30 dniowa itd.

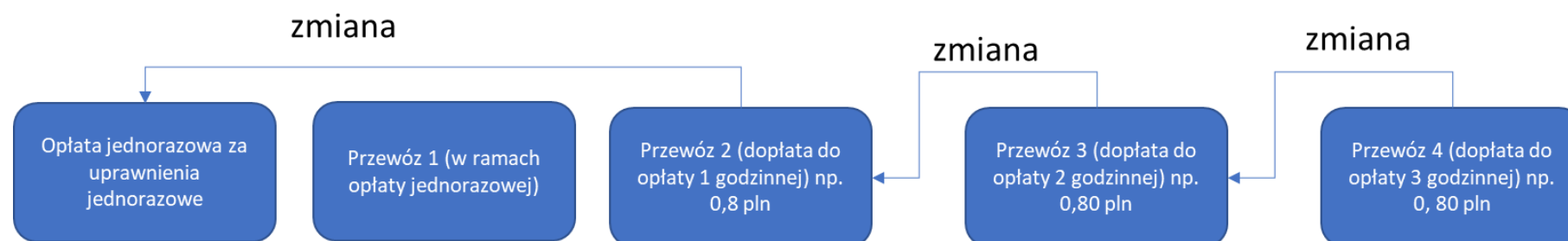
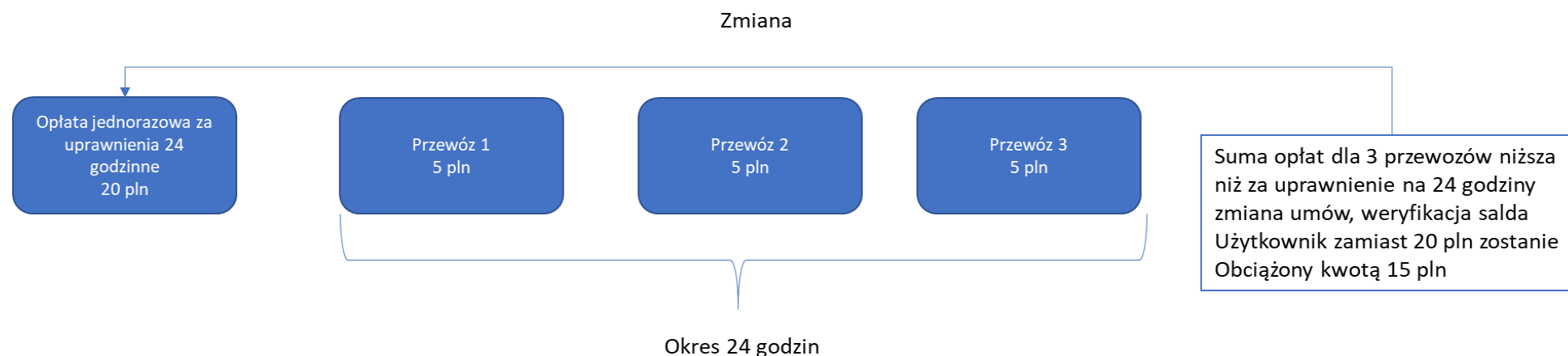
Jak już uprzednio wskazano dopuszczalność optymalizacji uwarunkowana jest wprowadzeniem niezbędnych rozwiązań do taryf organizatorów lub operatorów.

Alternatywą dla optymalizacji przez taryfę byłyby optymalizacja na poziomie salda w systemie PZUM, której istota miałaby sprowadzać się do modyfikacji wcześniej zawartych umów przewozu i wysokości pierwotnie założonych opłat. Podstawą prawną dla takiego rozwiązania (przez analogię dla rozwiązań dla przewozów kolejowych) byłby art. 17 ust. 1 ustawy prawo przewozowe, który dopuszcza możliwość zmiany umowy przewozu przed rozpoczęciem podróży albo w miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu.

Z takim brzmieniem przepisu łączą się określone problemy tzn.:

- trudno jest połączyć przesłankę rozpoczęcia podróży lub miejsca zatrzymania środka transportowego jeżeli optymalizacja dotyczyłaby usług przewozu już wykonanych;
- optymalizacja dotyczyłaby zdarzeń przeszłych (retroaktywność),
- co prawda art. 17 ust. 2 prawa przewozowego zawiera zamknięty katalog możliwych elementów umowy przewozu, które mogą ulec zmianie, jednakże doktryna dopuszcza modyfikację innych elementów umowy przewozu, o ile rzecz jasna przewoźnik wyrazi na to zgodę;
- konieczność uzyskania od przewoźnika poświadczenia zmiany umowy przewozu (tutaj jednak jest to problem marginalny przy założeniu automatyzacji udzielania zgód przez przewoźnika w ramach systemu PZUM oraz tego, że ze względu na brzmienie art. 17 ust. 5 prawa przewozowego można uznać, że wymóg poświadczenia przewoźnika nie jest wymagany dla komunikacji miejskiej);
- przepisy dotyczące zmian umowy przewozu **nie dotyczą komunikacji miejskiej** (vide art. 17 ust. 5 ustawy prawo przewozowe).

Pomimo, że takie rozwiązanie jest technicznie możliwe to łączy się z problemami wyżej wskazanymi.



System „dokładkowy”, kaskadowość zmian umowy przewozu

8. Inne prawa konsumenta

8.1. Postępowanie przy procedurze reklamacyjnej dotyczącej nieprawidłowo naliczonej opłaty lub błędów systemu PZUM

Obowiązkiem przedsiębiorcy w relacjach z konsumentami jest m. in. obowiązek udzielenia odpowiedzi na reklamację konsumenta. IB sp. z o.o. powinna być podmiotem właściwym to rozpoznawania reklamacji związanych z:

- błędnie/nieprawidłowo naliczonymi należnościami z tytułu umowy przewozu lub
- niemożności skorzystania z systemu PZUM (niesprawne urządzenie, odmowa check-in itp.)

przy czym – obowiązek ten będzie wykonywany wyłącznie wobec tych pasażerów, którzy przynajmniej usiłowali skorzystać z systemu PZUM (weryfikacja na podstawie danych z urządzenia).

Reklamacje dotyczące:

- wykonywania umowy przewozu,
- korzystania z innych kanałów dystrybucji uprawnień przejazdowych (poza systemem PZUM),

nie będą pozostawały w gestii IB Sp. z o.o.

8.2. Realizacja uprawnień, o których stanowi art. 17 ustawy prawo przewozowe

Art. 17 ust. 1 ustawy prawo przewozowe stanowi m.in. że podróżny może odstąpić od umowy przewozu przed rozpoczęciem podróży lub w miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu. Art. 17 ust. 4 ustawy prawo przewozowe stanowi natomiast, że podróżnemu, który odstąpił od umowy przewozu przysługuje zwrot należności stosowny do niewykorzystanego świadczenia przewozowego po potrąceniu części należności (odstępnego). Potrącenia nie stosuje się, jeżeli podróżny odstąpi od umowy przewozu z przyczyn występujących po stronie przewoźnika. Przytoczone regulacje nie znajdują jednak zastosowania do komunikacji miejskiej (*vide* art. 17 ust. 4 ustawy prawo przewozowe).

Odstąpienie podróżnego od umowy przewozu z punktu widzenia systemu PZUM rodzi dwa skutki:

- zakończenie umowy przewozu w relacji przewoźnik-pasażer

- konieczność modyfikacji wysokości należności, którą system PZUM ma pobrać z rachunku płatniczego użytkownika.

W przypadku, gdy klient korzysta z karty PZUM i tym samym posiada rachunek płatniczy oraz wyraził zgodę na obciążanie środków na rachunku poleceniem zapłaty, dopóki nie nastąpi wykonanie polecenia zapłaty zwrot należności będzie polegał jedynie na zmianie salda w systemie PZUM bez konieczności zwrotu środków na rachunek płatniczy użytkownika z uwzględnieniem ewentualnej kwoty odstępnego.

W przypadku, gdy rachunek płatniczy pasażera (zarówno takiego, który posługuje się kartą PZUM, jak i takiego który korzysta z karty płatniczej) został już obciążony kwotą transakcji, należy przewidzieć w systemie PZUM środki niezbędne dla realizacji zwrotów uiszczonych opłat. Realizacja zwrotów kwot należnych pasażerom będzie powodowała konieczność wypracowania mechanizmu rozliczeń między IB Sp. z o.o., a organizatorami i operatorami publicznego transportu zbiorowego. Oczywiście jest również konieczność modyfikacji salda (informacji o środkach) w systemie PZUM.

W przypadku, gdy środki należne organizatorowi będącemu udziałowcem IB Sp. z o.o. są uprzednio uznawane na rachunku płatniczym IB Sp. z o.o. można zastosować mechanizm zachowania rezerwy w określonej wysokości na ewentualne roszczenia z tytułu reklamacji, co wymaga jednak ustaleń w treści umowy wykonawczej.

W przypadku, gdy środki z opłat od pasażerów należne są operatorom, a nie organizatorowi, konieczne jest uwzględnienie środków na ewentualne roszczenia reklamacyjne w umowie wykonawczej organizatora z IB Sp. z o.o. (składnik rekompensaty). Uwzględniając, że rekompensata wypłaca jest post factum, zasadnym jest uprzednie zapewnienie środków Spółce na zaspokajanie roszczeń użytkowników z tytułu reklamacji (np. poprzez proporcjonalne podwyższenie kapitału zakładowego Spółki).

8.3. Korzystanie z systemu PZUM przez osoby nieposiadające zdolności do czynności prawnych lub pełnej zdolności do czynności prawnych

W przypadku osób nieposiadających zdolności do czynności prawnych albo pełnej zdolności do czynności prawnych, umowa z IB Sp. z o.o. zawierana jest przez przedstawiciela ustawowego, opiekuna, kuratora itd. posiadającego pełną zdolność do czynności prawnych.

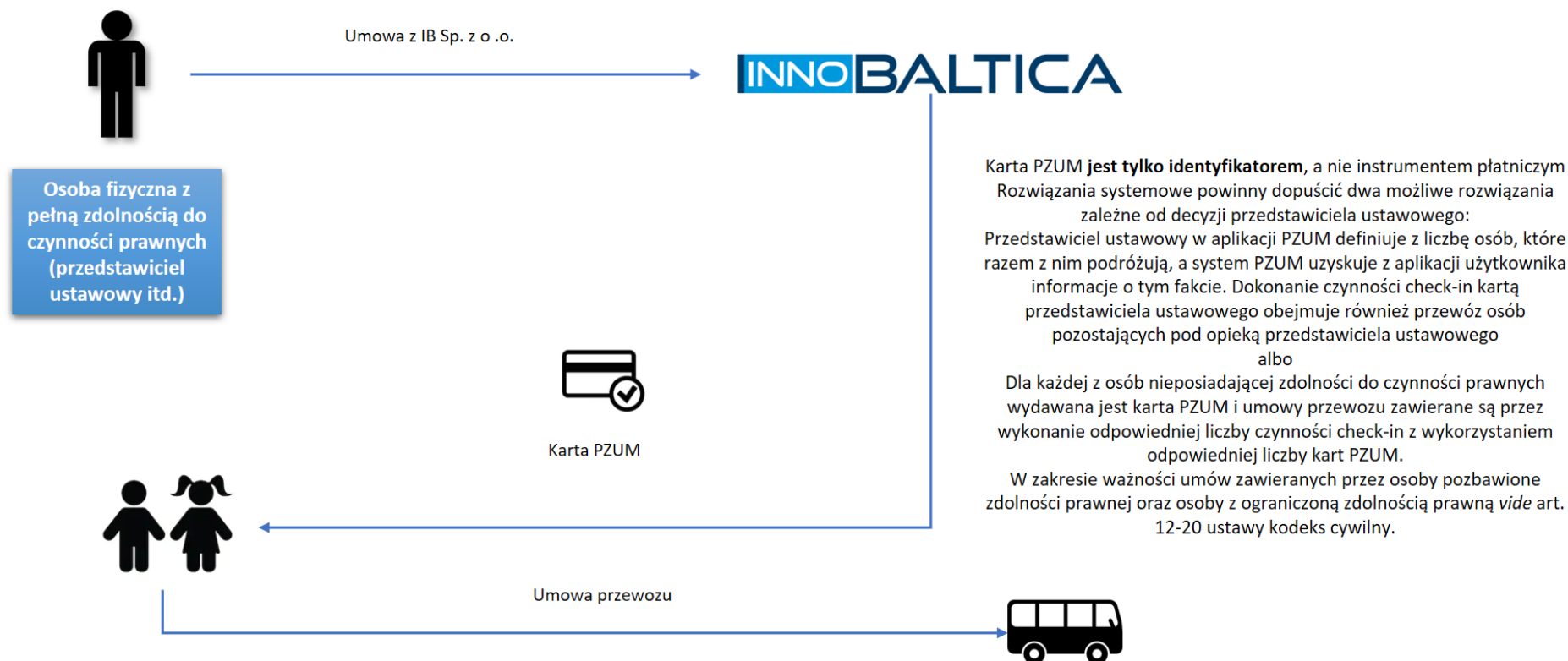
Umowa zawarta z IB Sp. z o.o. obejmuje (jak wskazano dla wariantów z kartą PZUM) prowadzenie rachunku płatniczego, na którego obciążenie poleceniami zapłaty zgodę wyraził przedstawiciel ustawowy (strona umowy z IB Sp. z o.o.).

Osoba/osoby nieposiadające zdolności do czynności prawnych albo pełnej zdolności do czynności prawnych otrzymują identyfikator w postaci karty PZUM służącą do wykonywania

procedury check-in/check-out. Kwoty należne za wykonane umowy przewozu zaliczane są w ciężar środków znajdujących się na rachunku płatniczym utworzonym dla przedstawiciela ustawowego (patrz schematy transakcyjne z wykorzystaniem karty PZUM).

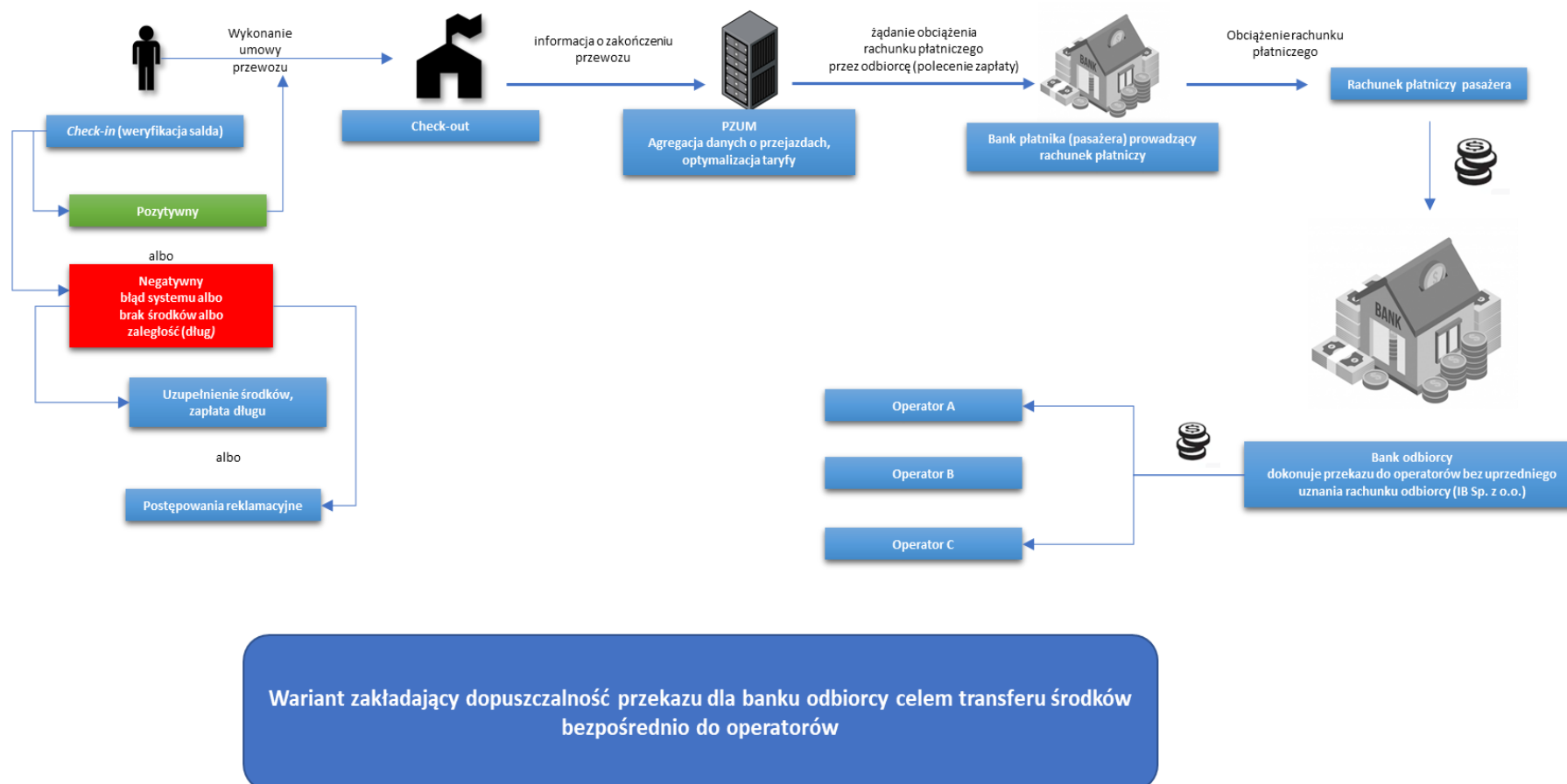
W zakresie ważności umów zawieranych przez osoby pozbawione zdolności prawnej oraz osoby z ograniczoną zdolnością prawną vide art. 12-20 ustawy kodeks cywilny.





9. Schematy transakcyjne

9.1. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty PZUM – wariant I (rozwiązanie dla komunikacji kolejowej oraz przewozów innych niż miejskie)



Przedstawiony model opiera się na następujących założeniach:

- karta PZUM, **nie stanowi instrumentu płatniczego i nie jest kartą płatniczą** (zgodnie z definicją z art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o usługach płatniczych – instrument płatniczy to zindywidualizowane urządzenie lub uzgodniony przez użytkownika i dostawcę zbiór procedur, wykorzystywane przez użytkownika do złożenia zlecenia płatniczego, natomiast karta płatnicza to karta uprawniająca do wypłaty gotówki lub umożliwiająca złożenie zlecenia płatniczego za pośrednictwem akceptanta lub agenta rozliczeniowego, akceptowana przez akceptanta w celu otrzymania przez niego należnych mu środków, w tym kartę płatniczą w rozumieniu art. 2 pkt 15 rozporządzenia (UE) 2015/751), **jest jedynie identyfikatorem określonego użytkownika (pasażera), pozwalającym m. in. na dokonywanie czynności „check-in” oraz „check-out”,** ale z wykorzystaniem karty PZUM nie następuje złożenie zlecenia płatniczego;
- IB Sp. z o.o. zawiera z bankiem umowę, której przedmiotem będzie zakładanie i obsługa indywidualnych rachunków płatniczych użytkowników systemu PZUM, korzystających z karty PZUM;
- jednocześnie z zawarciem umowy o korzystanie przez pasażera z systemu PZUM, zawierana jest przez niego umowa z bankiem, który będzie prowadził dla określonego użytkownika indywidualny rachunek płatniczy. Zawarcie umowy w relacji bank-użytkownik systemu PZUM może mieć miejsce w Punkcie Obsługi Klienta systemu PZUM (dalej jako POK), przy założeniu że POK jest tzw. podmiotem zewnętrznym, któremu bank w drodze umowy zawartej na piśmie powierzył wykonywanie niektórych czynności bankowych (vide art. 6a-6e ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe). Zgodnie z treścią Rekomendacji Związku Banków Polskich, Rady Prawa Bankowego i Zespołu ds. Regulacji Płatniczych z dnia 12 czerwca 2012 r. w sprawie wybranych problemów interpretacyjnych ustawy o usługach płatniczych (str. 4) – *powierzenie wykonywania insourcerom banku usług płatniczych w imieniu i na rzecz banku nie wymaga uzyskania przez wskazane podmioty statusu instytucji płatniczej/biura usług płatniczych*. Alternatywnie do prowadzenia agencji banku w POK możliwym rozwiązaniem jest prowadzenie w POK oddziału banku;
- użytkownik systemu PZUM jednocześnie wyraża zgodę na obciążania rachunku płatniczego poleceniami zapłaty z tytułu opłat za wykonane usługi przewozowe. Poleceniem zapłaty jest usługa płatnicza polegająca na obciążeniu określoną kwotą rachunku płatniczego płatnika na skutek transakcji płatniczej zainicjowanej przez odbiorcę, dokonywanej na podstawie zgody, której płatnik udzielił odbiorcy, dostawcy odbiorcy lub dostawcy płatnika;
- użytkownik systemu PZUM uzyskuje możliwość zasilania prowadzonego dla niego rachunku płatniczego przez wpłatę gotówkową na ten rachunek lub przez jego zasilenie w drodze przelewu;

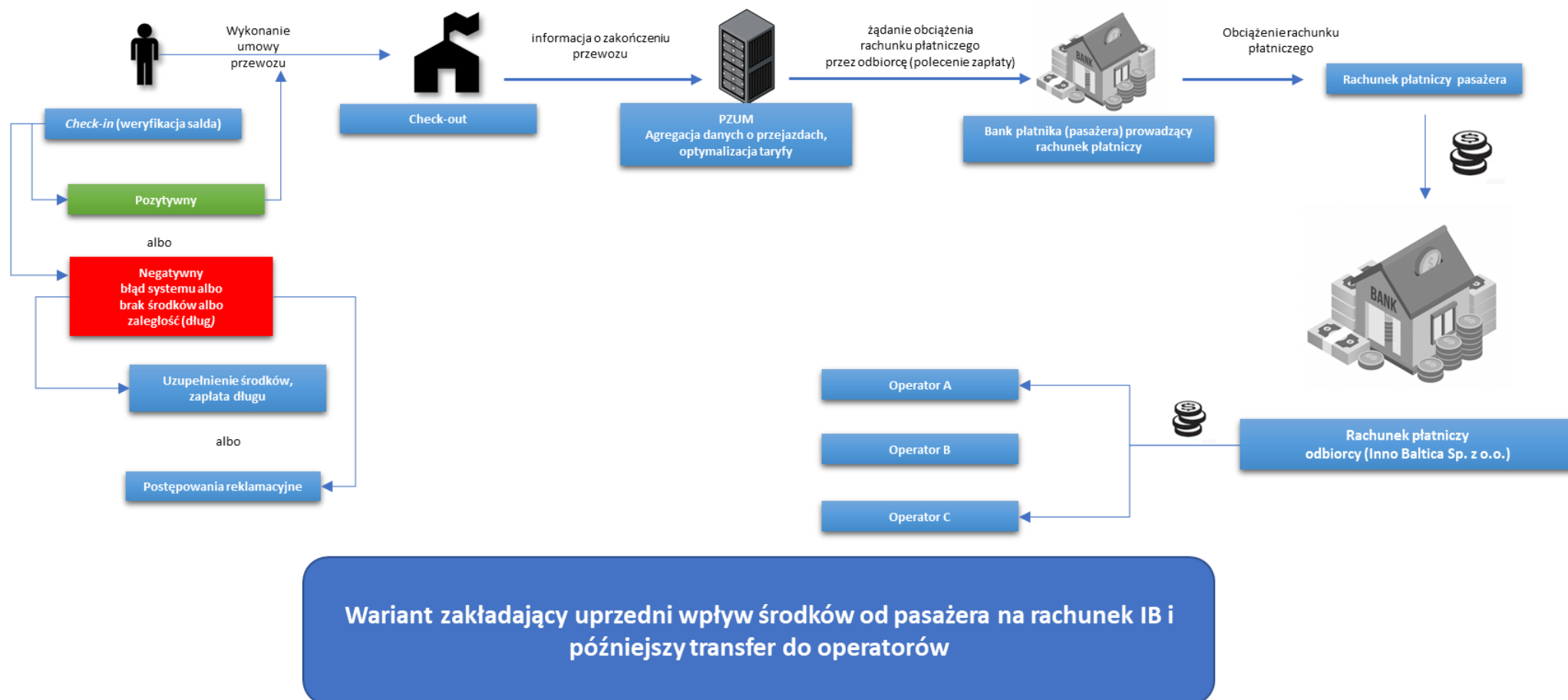


- spersonalizowanie użytkownika pozwala na optymalizację opłat oraz przy określeniu parametrów w aplikacji PZUM, uwzględnianie przysługujących użytkownikowi ulg handlowych albo ustawowych;

W prezentowanym modelu transakcyjnym system PZUM agreguje informacje o wykonanych przewozach, dokonuje ustalenia wysokości należnych opłat i dokonuje optymalizacji wysokości należnych opłat w ustalonych przedziałach czasowych (definiowanych przez użytkownika lub zgodnie z przyjętymi założeniami systemu). Następnie odbiorca tj. IB sp. z o.o. na podstawie informacji o wysokości należnych opłaty występuje na podstawie udzielonej zgody z poleceniem zapłaty skierowanym do rachunku płatniczego użytkownika. Następuje transfer środków pieniężnych z rachunku płatniczego użytkownika do banku prowadzącego rachunek płatniczy IB Sp. z o.o. Jednakże w prezentowanym wariancie nie następuje uznanie rachunku płatniczego odbiorcy tj. IB Sp. z o.o. Odbiorca wykorzystuje instytucję przekazu, o której stanowi art. 921¹-921⁵, tj. bank występuje w roli przekazanego, któremu IB Sp. z o.o. (przekazujący) nakazuje spełnić świadczenie do odbiorców przekazu (operatorów przewozów a w umowach brutto do organizatorów).

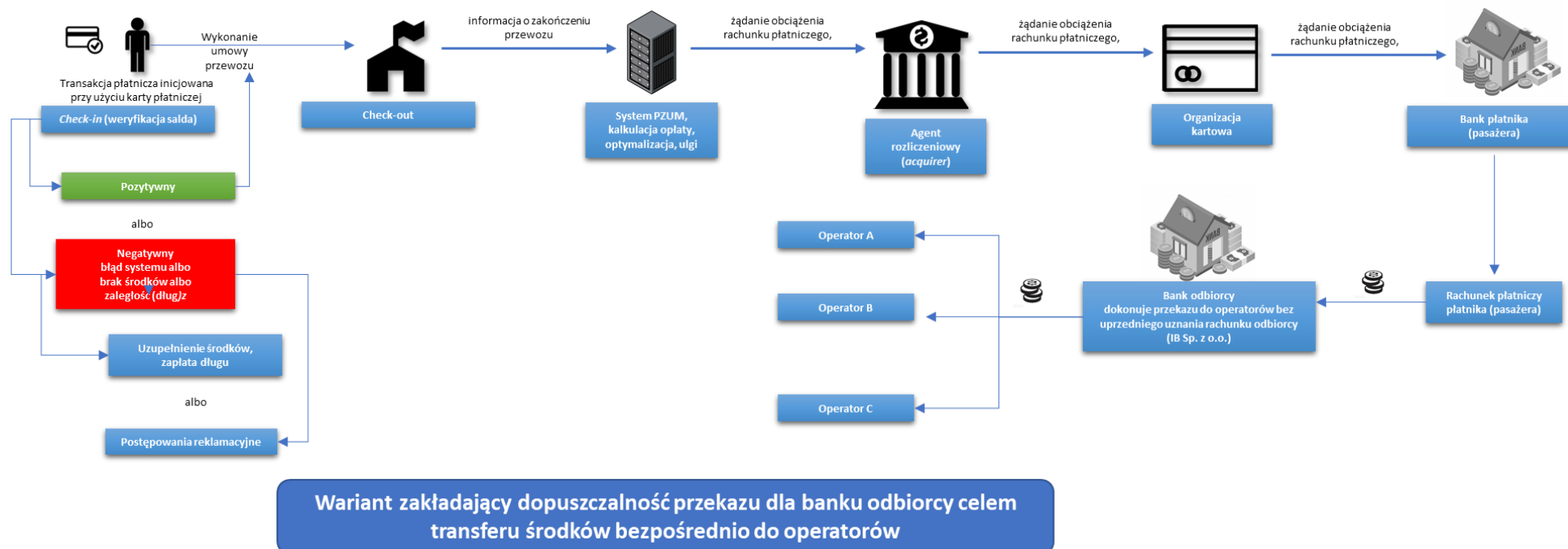


9.2. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty PZUM – wariant II (rozwiązanie dla komunikacji kolejowej oraz przewozów innych niż miejskie)



Prezentowany wariant opiera się na dokładnie tych samych założeniach, które przyjęte są dla wariantu I, jednakże w wariantcie II następuje uznanie środkami pieniężnymi rachunku płatniczego prowadzonego dla odbiorcy tj. IB sp. z o. o., a następnie na podstawie dyspozycji IB sp. z o.o. następuje polecenie przelewu do poszczególnych operatorów.

9.3. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty płatniczej połączonej z usługą PZUM (użytkownik spersonalizowany) wariant I (rozwiązanie dla komunikacji kolejowej oraz przewozów innych niż miejskie)



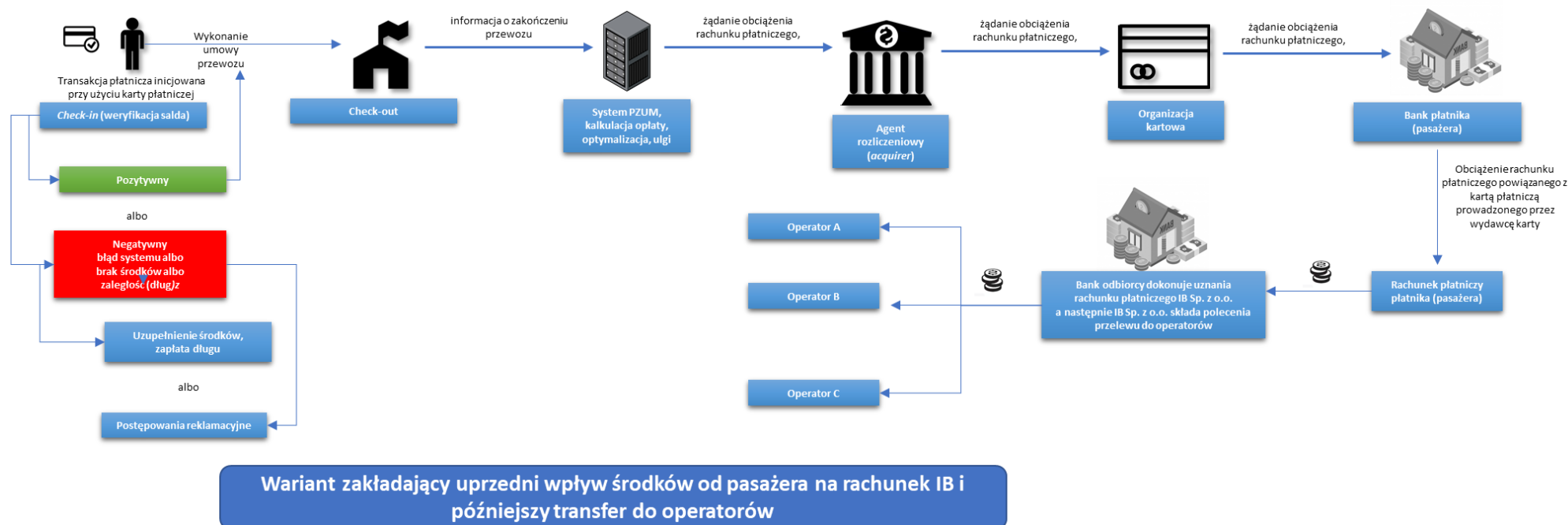
Przedstawiony model opiera się na następujących założeniach:

- Inno Baltica Sp. z o.o. nie świadczy usług płatniczych, o których stanowi art. 3 ust. 1 ustawy o usługach płatniczych; Inno Baltica Sp. z o.o. w szczególności nie wykonuje transakcji płatniczych, a jedynie zleca ich wykonanie ze swojego rachunku na rachunki organizatorów lub operatorów. Wszelkie usługi płatnicze w projekcie będą świadczone przez podmioty zewnętrzne, dysponujące niezbędnym zezwoleniem Komisji Nadzoru Finansowego;
- użytkownik powiązał ze swoim kontem PZUM kartę płatniczą (lub inny instrument płatniczy, który pozwala na korzystanie z mechanizmu *check-in, check out*);
- dla karty płatniczej prowadzony jest rachunek płatniczy, z którego dokonywane są transfery pieniężne w celu uznania rachunku płatniczego odbiorcy, a zatem nie ma konieczności otwierania indywidualnego rachunku płatniczego łącznie z zawarciem umowy na korzystanie przez użytkownika z systemu PZUM;
- organizacja kartowa określa maksymalny okres za jaki możliwe jest agregowanie danych o płatnościach przed obciążeniem rachunku płatniczego użytkownika;
- spersonalizowanie użytkownika pozwala na optymalizację opłat oraz przy określeniu parametrów w aplikacji PZUM, uwzględnianie przysługujących użytkownikowi ulg handlowych albo ustawowych;
- stosownie do brzmienia art. 12 Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/389 z dnia 27 listopada 2017 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2366 w odniesieniu do regulacyjnych standardów technicznych dotyczących silnego uwierzytelniania klienta i wspólnych i bezpiecznych otwartych standardów komunikacji (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 69, str. 23) – dostawcy usług płatniczych mogą nie stosować silnego uwierzytelniania klienta, z zastrzeżeniem spełnienia wymogów art. 2, jeżeli płatnik inicjuje elektroniczną transakcję płatniczą w terminalu samoobsługowym służącym do **regulowania opłat za przejazd** lub opłat za postój.

Używana przez pasażera karta płatnicza spełnia dwie funkcje tj. pozwala powiązać określonego użytkownika z kontem w systemie PZUM oraz służy do inicjowania transakcji płatniczej z wykorzystaniem karty płatniczej. System PZUM dokonuje agregacji danych o umowach przewozu, dokonuje kalkulacji taryfy (np. z uwzględnieniem przysługujących użytkownikom ulg), przeprowadza optymalizację naliczonych opłat. Optymalizacja możliwa jest w czasokresach wynikających ze standardów danej organizacji kartowej (agregowanie danych za okres od do) albo w oparciu o system naliczania opłat ustalony przez organizatora albo operatora zbiorowego transportu publicznego (optymalizacja w oparciu o taryfę).

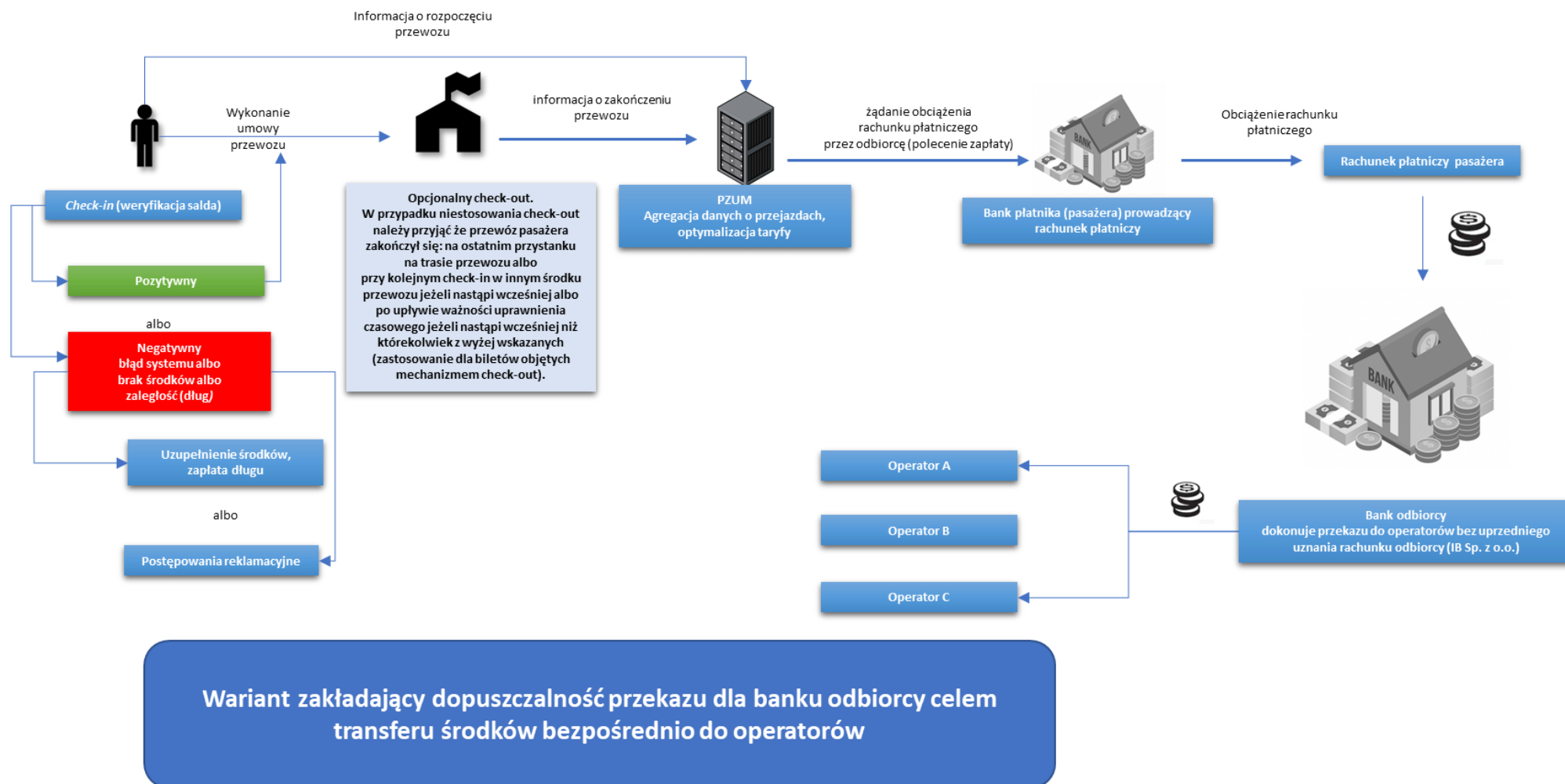
Transakcja płatnicza inicjowana jest przy wykorzystaniu karty płatniczej, której skutkiem jest obciążenie rachunku płatniczego użytkownika (pasażera). Analogicznie jak w modelu z karta PZUM w wariantcie I - nie następuje uznanie rachunku płatniczego odbiorcy tj. IB Sp. z o.o. Odbiorca wykorzystuje instytucję przekazu, o której stanowi art. 921¹-921⁵, tj. bank występuje w roli przekazanego, któremu IB Sp. z o.o. (przekazujący) nakazuje spełnić świadczenie do odbiorców przekazu (operatorów przewozów a w umowach brutto do organizatorów).

9.4. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty płatniczej połączonej z usługą PZUM (użytkownik spersonalizowany) wariant II (rozwiązanie dla komunikacji kolejowej oraz przewozów innych niż miejskie)

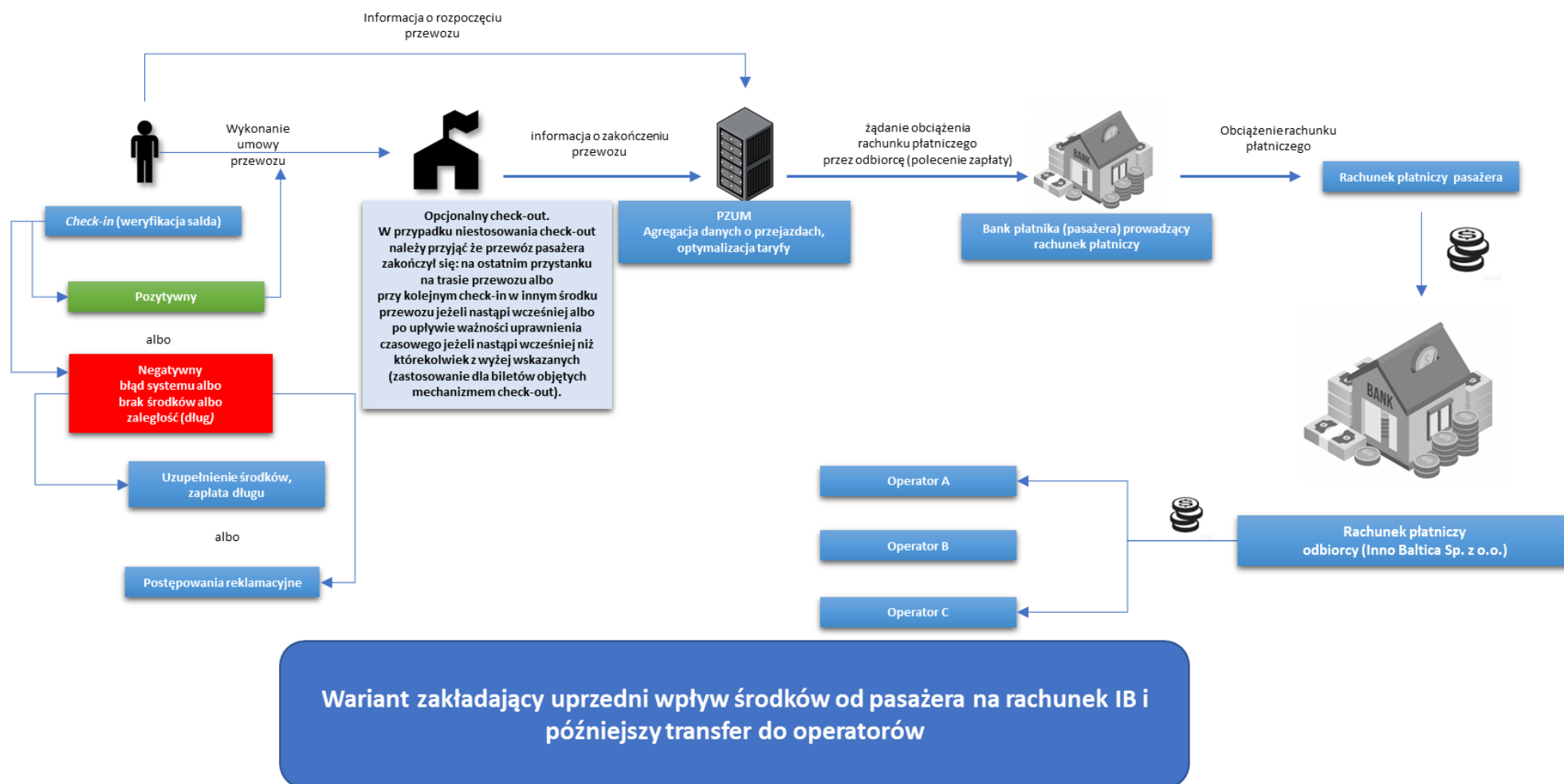


Prezentowany wariant opiera się na dokładnie tych samych założeniach, które przyjęte są dla wariantu I, jednakże w wariacie II następuje uznanie środkami pieniężnymi rachunku płatniczego prowadzonego dla odbiorcy tj. IB sp. z o. o., a następnie na podstawie dyspozycji IB sp. z o.o. następuje polecenie przelewu do poszczególnych operatorów.

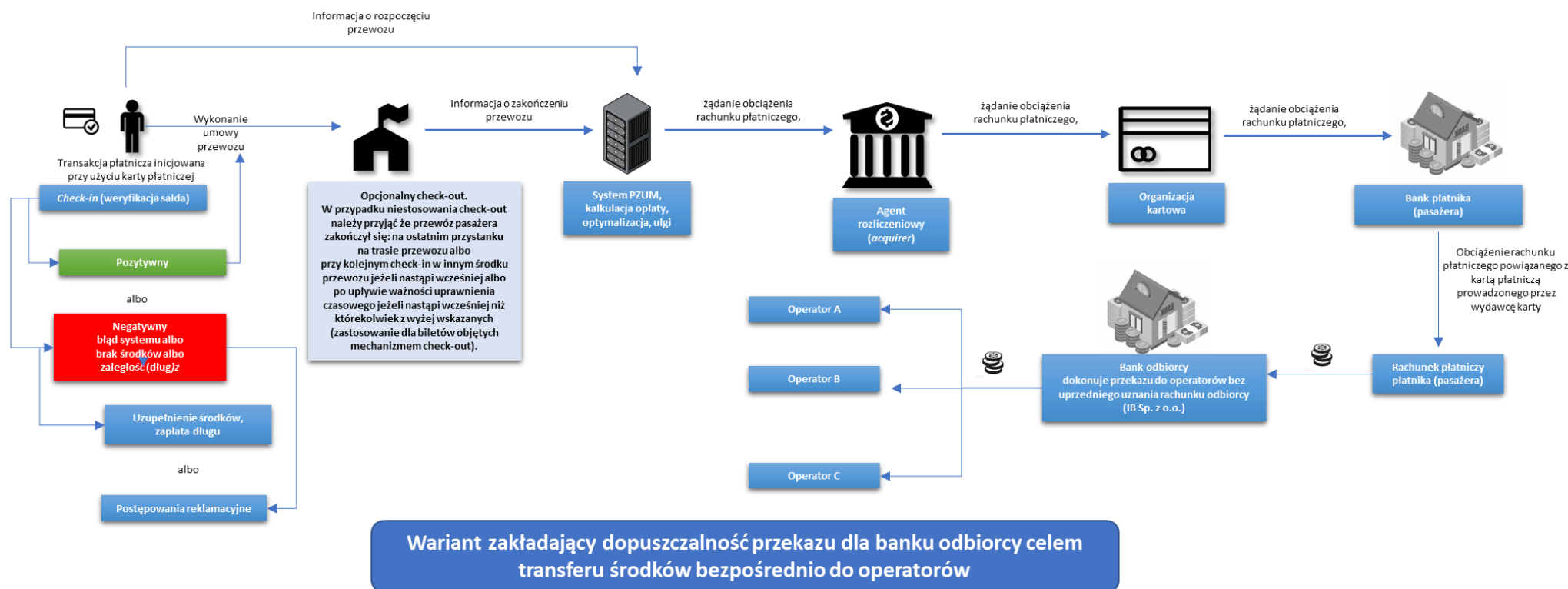
9.5. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty PZUM – wariant I (rozwiązanie dla komunikacji miejskiej - opcjonalny check-out)



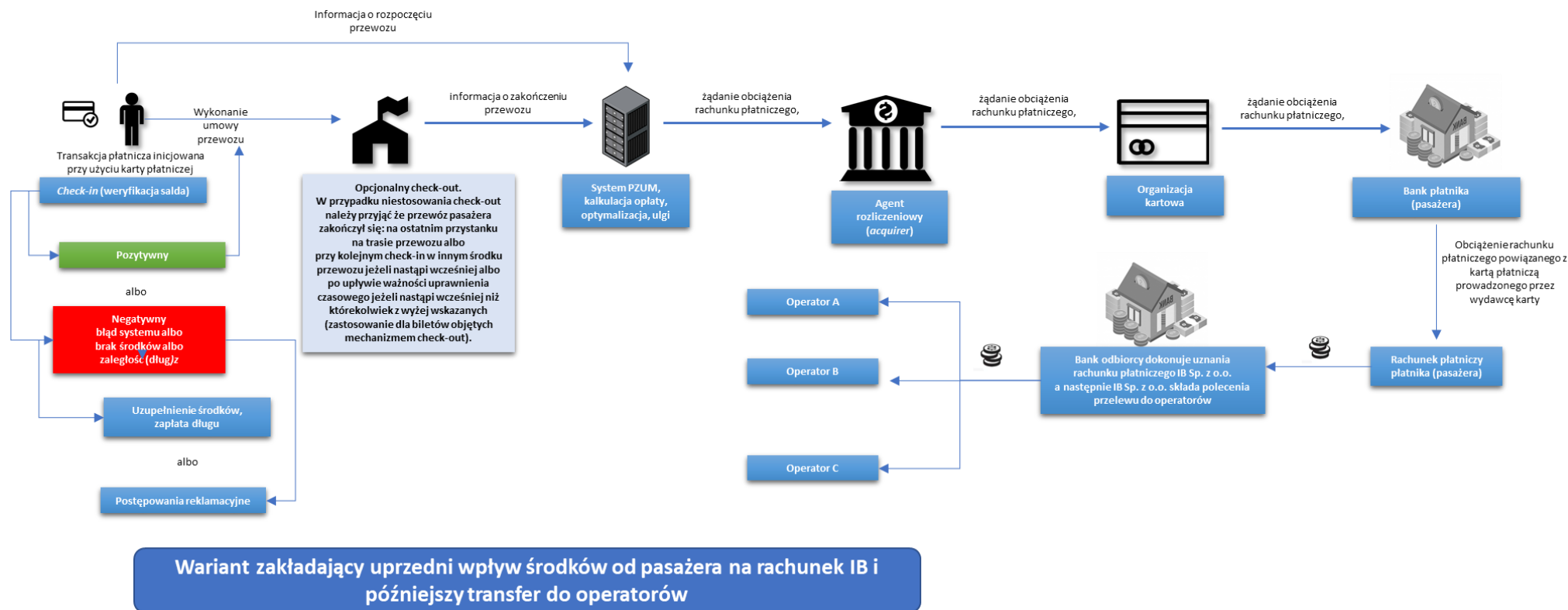
9.6. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty PZUM – wariant II rozwiązanie dla komunikacji miejskiej - opcjonalny check-out)



9.7. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty płatniczej połączonej z usługą PZUM (użytkownik spersonalizowany) wariant I rozwiązanie dla komunikacji miejskiej - opcjonalny check-out)



9.8. Schemat transakcyjny z wykorzystaniem karty płatniczej połączonej z usługą PZUM (użytkownik spersonalizowany) wariant II
rozwiązanie dla komunikacji miejskiej - opcjonalny check-out)



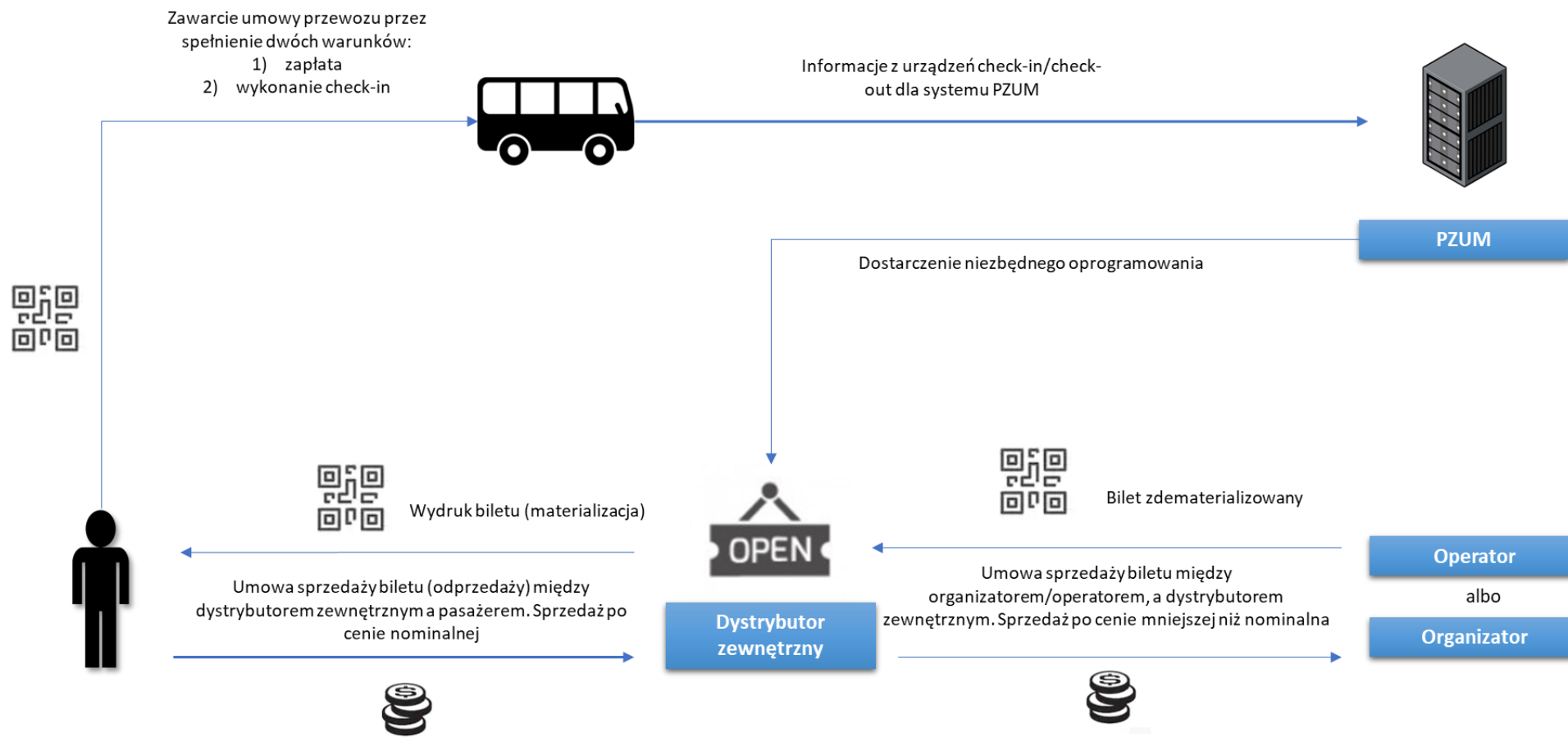
9.9. Użytkownik niespersonalizowany, korzystający z karty płatniczej, nieposiadający konta w systemie PZUM

W przypadku użytkownika, który nie posiada konta w systemie PZUM, ale posługuje się kartą płatniczą możliwy jest do zastosowania model (w obu wariantach) jak dla użytkownika posługującego się kartą płatniczą połączoną z systemem PZUM, z tą jednakże różnicą, że użytkownik taki przy korzystaniu jedynie z systemu check-in/check-out nie może dokonać parametryzacji uprawnień do ulg za pomocą samej tylko karty i małego manipulatora. Dzięki mechanizmowi tokenizacji wydaje się możliwym dokonywanie optymalizacji opłat za wykonane usługi przewozowe. Użytkownik niespersonalizowany korzystający z karty może dookreślić parametry umowy przewozu (w tym ulgę), korzystając z tzw. dużego manipulatora w wyborze opcji.

9.10. Zewnętrzna sieć poboru należności za usługi przewozowe w postaci biletów z kodem QR/AZTEC obowiązujących na obszarze jednego organizatora - płatność gotówkowa

W prezentowanym poniżej modelu powiązania IB Sp. z o.o. z dystrybutorem zewnętrznym przyjęto następujące założenia:

- operator zewnętrzny nabywa bilet (w postaci zdematerializowanej) od organizatora/operatora przewozów po cenie niższej niż nominalna, a następnie odsprzedaż go pasażerowi w postaci zmaterializowanej (wydrukowany bilet QR) w cenie nominalnej;
- w związku z tym, środki trafiają od razu do emitenta biletów;
- operator zewnętrzny otrzymałby niezbędne oprogramowanie od IB Sp. z o.o. służące do generowania treści biletu w postaci kodu QR oraz rejestrowania liczby biletów sprzedanych przez dystrybutora zewnętrznego;
- wynagrodzeniem dystrybutora zewnętrznego byłaby różnica między kwotą za jaką bilet jest nabywany od emitenta, a kwotą za jaką jest odprzedawany pasażerowi;
- pasażerowi wydawany jest bilet w postaci wydrukowanego kodu QR potwierdzającego uiszczenie opłaty za przewóz;
- regulamin przewozu danego operatora stanowi, że w przypadku posługiwania się kodem QR do zawarcia umowy przewozu wymagane jest łączne spełnienie dwóch warunków tj. wniesienie zapłaty oraz posłużenie się znakiem legitymacyjnym w postaci kodu QR w ramach procesu *check-in*;
- użytkownik obowiązany jest do wykonania *check-in* ponieważ pozwala to na stwierdzenie wykorzystania biletu w postaci kodu QR wydrukowanego oraz powoduje przesłanie informacji o przebytej trasie przewozu do systemu PZUM (agregacja danych o potokach pasażerów);
- sugerowane jest ograniczenie świadczenie usługi przez zewnętrzną sieć poboru należności do transportu miejskiego oraz znaczne ograniczenie rodzajów biletów sprzedawanych przez dystrybutora zewnętrznego do biletów lokalnego operatora albo organizatora, jednakże należy rozważyć również możliwość sprzedaży biletów kolejowych;
- dodatkowym przedmiotem usługi wykonywanej przez dystrybutora zewnętrznego mogłaby być usługa przekazu pieniężnego na rachunek płatniczy użytkownika systemu PZUM (tzw. „zasilenie konta”)



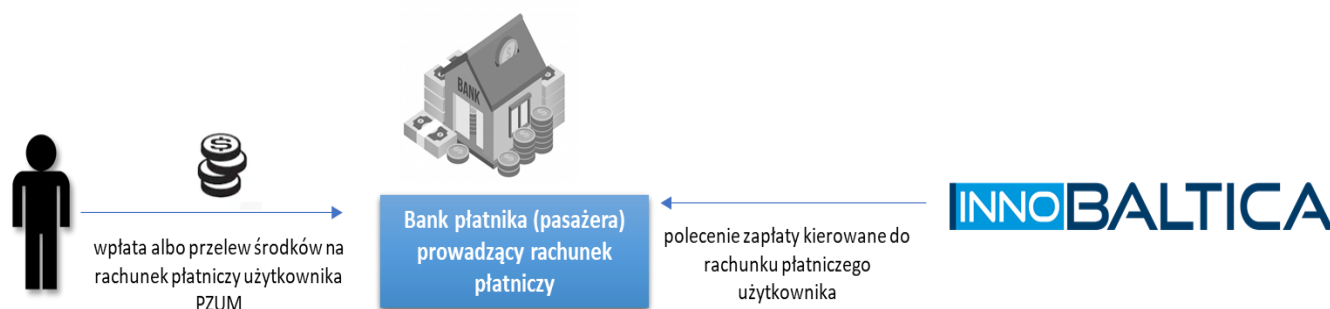
9.11. Schemat „zasilenia” rachunku płatniczego użytkownika systemu PZUM (sieć dystrybutora zewnętrznego)



9.12. System płatności pre-paid

W przypadku użytkowników systemu, którzy będą korzystać z karty PZUM prowadzony będzie rachunek płatniczy, co do którego użytkownik wyraził zgodę na obciążenie poleceniem zapłaty. Takie rozwiązanie stanowi swego rodzaju system przedpłaty tj. środki znajdują się na indywidualnym rachunku płatniczym, który to rachunek obciążany jest na polecenie odbiorcy tj. IB Sp. z o.o. (polecenie zapłaty). Środki na rachunku płatniczym indywidualnym cały czas stanowią środki finansowe określonego użytkownika będącego stroną umowy o prowadzenie rachunku płatniczego. Zatem użytkownik korzystający z rachunku płatniczego ma zawsze roszczenie do podmiotu prowadzącego ten rachunek o zwrot środków znajdujących się na tym rachunku płatniczym.

Takie ukształtowanie systemu *pre-paid* (w oparciu o prowadzony dla użytkownika rachunek płatniczy) pozwala na stosowanie mechanizmu optymalizacji opartej o taryfę danego operatora tj. na podstawie danych o przejazdach użytkownika następuje złożenie przez IB Sp. z o.o. polecenia zapłaty w kwocie po dokonaniu optymalizacji opłat.



9.13. Świadczenie przez IB Sp. z o.o. usług na rzecz organizatorów transportu publicznego niebędących obecnie udziałowcami Spółki lub przewoźników komercyjnych

IB Sp. z o.o. stosownie do przyjętych założeń musi pozostać podmiotem wewnętrznym w stosunku do swoich udziałowców. Ze wskazanego w poprzednim zdaniu warunku, wynika konieczność ograniczenia poziomu prowadzonej działalności komercyjnej do maksymalnie 20% działalności, przy założeniu że przymiot podmiotu wewnętrznego będzie badany nie w oparciu o regulację art. 67 ust. 1 pkt 14 ustawy prawo zamówień publicznych, a ustawę o gospodarce komunalnej stosowaną łącznie z nową dyrektywą zamówieniową klasyczną (tj. Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 94, str. 65 z późn. zm.)). Stosownie do treści opinii Urzędu Zamówień Publicznych: *instytucja in-house w obecnym brzmieniu nadanym ustawą PZP zasadniczo nie zmienia funkcjonującej już w polskim porządku prawnym regulacji związanej z realizacją przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, w celu zaspokojenia zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej. Powyższe reguluje ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2016 poz. 573 ze zm.), zgodnie z którą gospodarka komunalna obejmuje w szczególności zadania o charakterze użyteczności publicznej, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych. Zgodnie z brzmieniem art. 2 ww. ustawy, gospodarka komunalna może być prowadzona przez jednostki samorządu terytorialnego w szczególności w formach samorządowego zakładu budżetowego lub spółek prawa handlowego.*

Należy zaznaczyć, że wykonywanie usług na rzecz podmiotów innych niż udziałowcy powierzający spółce świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym, stanowić będzie działalność komercyjną, a zatem zasadne i konieczne jest rozszerzenie zakresu podmiotowego udziałowców IB Sp. z o.o. o kolejne jednostki samorządu terytorialnego (organizatorów publicznego transportu zbiorowego).

W przypadku jednostek samorządu terytorialnego, które nie wyrażą chęci przystąpienia do Spółki, ale wyrażą chęć korzystania z systemu PZUM konieczne będzie udzielenie Spółce zamówienia publicznego na usługę zgodnie z regulacją ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1843). W takim przypadku zasadnym jest rozważenie przesłanek udzielenia zamówienia z wolnej ręki np. przesłanka z art. 67 ust. 1 pkt 1 pzp tj. dostawy, usługi lub roboty budowlane mogą być świadczone tylko przez jednego wykonawcę z przyczyn:

- technicznych o obiektywnym charakterze,
- związanych z ochroną praw wyłącznych wynikających z odrębnych przepisów

jeżeli nie istnieje rozsądne rozwiązanie alternatywne lub rozwiązanie zastępcze, a brak konkurencji nie jest wynikiem celowego zawężenia parametrów zamówienia.

Należy jednak zaznaczyć, że udzielenie zamówienia w trybie z wolnej ręki stanowi wyjątek od zasady trybów konkurencyjnych i jak każdy wyjątek musi być interpretowany w sposób ścisły i zawężający.

W przypadku przewoźników działających na warunkach komercyjnych korzystanie przez nich z systemu PZUM regulowane będzie zwykłymi umowami zawieranymi między przedsiębiorcami, przy czym zasadne jest, aby wzorzec takiej umowy był przygotowany przez IB sp. z o.o. (określenie wymogów wobec przewoźnika, warunków technicznych itp.).

Tabela 1 Niezbędne działania dotyczące objęcia przez nowych udziałowców udziałów w IB Sp. z o.o.

Niezbędne działania dotyczące objęcia przez nowych udziałowców udziałów w IB Sp. z o.o. powinna przebiegać zgodnie ze schematem niżej przedstawionym	
Czynność	Termin
Negocjacje z potencjalnymi (nowymi) współnikami IB Sp. z o.o warunków przystąpienia do Spółki i objęcia udziałów. Ustalenie liczby udziałów, wnoszonego aportu i warunków powierzenia usługi świadczonej w ogólnym interesie gospodarczym, w tym wysokości rekompensaty.	Ustalony wspólnie przez IB Sp. z o.o. i potencjalnego współnika
Podjęcie przez organy stanowiące aktualnych współników uchwał, której przedmiotem będzie w szczególności wyrażenie zgody na zmianę firmy Spółki, podwyższenie kapitału zakładowego Spółki przez utworzenie nowych udziałów, przystąpienie nowych współników i objęcie przez nich udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym, zmiana uchwały w sprawie utworzenia Spółki. Załączniki do uchwały: 1) uzasadnienie formalne i merytoryczne, 2) treść umowy Spółki po zmianach	Niezwłocznie po zakończeniu etapu negocjacji
Podjęcie przez poszczególnych nowych współników (zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego) uchwał, których przedmiotem będzie wyrażenie zgody na przystąpienie do spółki i objęcie w niej udziałów, wniesienie wkładu na objęcie udziałów i terminu jego wniesienia. Powierzenie wykonania uchwały: a) w przypadku gmin - wójtowi/burmistrzowi/prezydentowi b) w przypadku powiatów - zarządowi powiatu. Przedmiotowa uchwała musi być zgodna z treścią uchwały w sprawie ustalenia zasad wnoszenia, cofania i zbywania udziałów lub akcji. Ze względu na powstanie określonych zobowiązań gmin/powiatów o charakterze majątkowym - konieczność zmian w: 1) w uchwale budżetowej gminy/powiatu na dany rok, 2) u uchwale w sprawie uchwalenia wieloletniej prognozy finansowej	W terminach najwcześniejszych sesji zwyczajnych organów stanowiących danej jednostki samorządu terytorialnego alternatywnie zwołanie sesji nadzwyczajnych.

Niezbędne działania dotyczące objęcia przez nowych udziałowców udziałów w IB Sp. z o.o. powinna przebiegać zgodnie ze schematem niżej przedstawionym

Czynność	Termin
Podjęcie uchwały Zgromadzenia Wspólników o zmianie umowy spółki w zakresie dotyczącym: 1) kapitału zakładowego Spółki, 2) objęciu i sposobie pokrycia udziałów.	Niezwłocznie po zakończeniu poprzedniego etapu na zwykłym albo nadzwyczajnym walnym zgromadzeniu wspólników
Złożenie oświadczeń nowych wspólników o przystąpieniu do Spółki oraz objęciu udziałów o oznaczonej wartości nominalnej. Oświadczenia wymagają formy aktu notarialnego.	
Zgłoszenie przez zarząd Spółki, zmiany w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego; sąd właściwy dla Spółki - SR Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego. Wymagane dokumenty do złożenia: - Formularze 1) KRS Z3 - Wniosek o zmianę danych podmiotu w rejestrze przedsiębiorców - spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, 2) KRS ZE - wspólnicy spółki z ograniczoną odpowiedzialnością podlegający wpisowi do rejestru - załącznik do wniosku o zmianę danych w rejestrze przedsiębiorców - Załącznik w postaci: 1) zaprotokołowanej w formie aktu notarialnego uchwały Walnego Zgromadzenia o zmianie umowy spółki, 2) oświadczenia nowych wspólników o przystąpieniu do spółki i objęciu udziałów, 3) oświadczenie wszystkich członków zarządu, że wkłady na podwyższony kapitał zakładowy zostały w całości wniesione, 4) aktualna lista wspólników podpisana przez zarząd, 5) księga udziałów podpisana przez zarząd. Wniesienie należnej opłaty od wniosku o zmianę wpisu w postaci znaków opłaty sądowej lub w formie przelewu na rachunek bankowy Narodowego Banku Polskiego 78 1010 0055 3313 0040 6400 0006 (w ostatnim przypadku konieczność załączenia wydruku potwierdzenia przelewu).	Termin zgłoszenia zmiany - nie później niż w terminie 7 dni od dnia zmiany umowy spółki (tak art. 22 ustawy o KRS) Rejestracja zmian umowy spółki zależna od terminu rozpatrywania wniosków przez sąd rejestrowy (termin instrukcyjny dla sądu - 7 dni od daty wpływu - art. 20a ustawy o KRS).
Zarejestrowanie zmian umowy spółki i podwyższenia kapitału przez sąd rejestrowy	

9.14. Harmonogram wdrożenia systemów IB w różnych systemach transportowych

Poniżej zaprezentowano ramowy harmonogram działań związanych z wdrożeniem systemu PZUM. Wdrożenie w tym przypadku oznacza możliwość realizacji przejazdów przez pasażerów komunikacją miejską i kolejową na terenie województwa. Całość podzielona została na 9

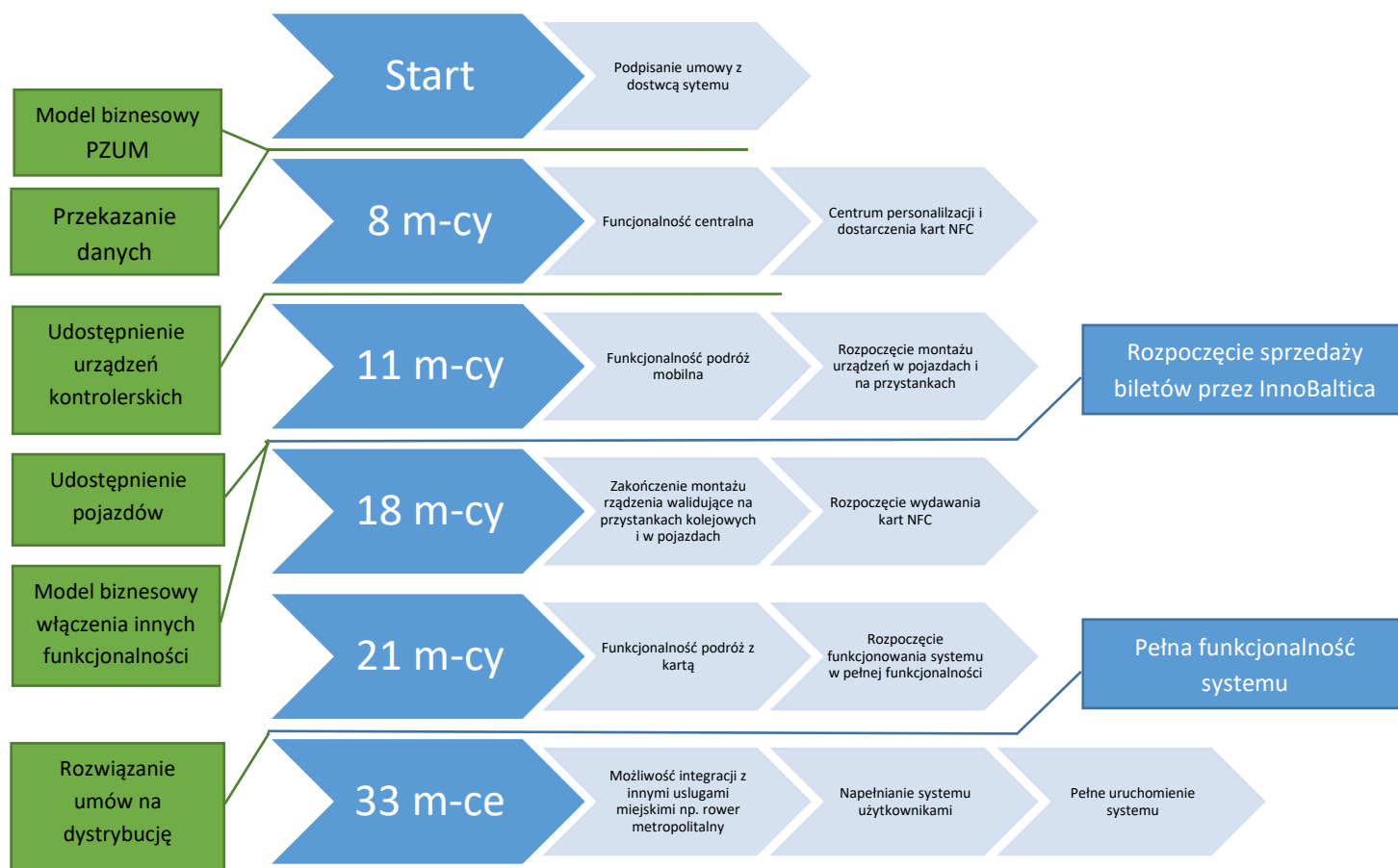
etapów, które zaprezentowano na osi czasu. Punktem wyjściowym jest podpisanie umowy z dostawcą systemu. Od tego momentu kalkulowane są poszczególne etapy. Założone etapy to:

- Funkcjonalność centralna – zaewidencjonowanie wszystkich przystanków, taryf i rozkładów w aplikacji. Jest to zakończenie etapu zebrania danych do systemu, w tym zaimplementowanie umów z przewoźnikami do testów rozliczenie przewoźników.
- Centrum personalizacji i dostarczania kart NFC – stworzenie bazy danych, która będzie gromadziła informacje na temat pasażerów wraz z interfejsem dla pasażerów – na tym etapie pojawi się możliwość wydawania kart NFC.
- Podróż mobilna - uruchomiona zostaje aplikacja mobilna, która umożliwia zakup wszystkich biletów, a kontrolerzy są w stanie weryfikować posiadane uprawnienia. Do tego momentu konieczne jest zmodyfikowanie urządzeń kontrolerskich, aby dokonać ich integracji z nowym systemem sprzedaży. Od tego momentu pasażerowie mogą podróżować z aplikacją i opłacić przejazd przy użyciu aplikacji płatności mobilnych (np. GooglePay, ApplePay), co umożliwi pierwszą weryfikację istniejących kanałów sprzedaży. Możliwa jest również optymalizacja kosztów przejazdu, pod warunkiem, że pasażerowie będą „meldowali się” za pomocą aplikacji w pojazdach.

Na tym etapie powinien rozpocząć się montaż urządzeń walidujących na przystankach i w pojazdach

- Urządzenia walidujące na przystankach i w pojazdach – na tym etapie powinien zakończyć się proces instalacji urządzeń umożliwiających „meldowanie się” i zakup biletów w pojazdach komunikacji miejskiej oraz na przystankach kolejowych.
- Podróż z kartą – uruchomienie pełnej funkcjonalności dla podróżujących. Oznacza to, iż do istniejącej funkcjonalności podróży z aplikacją, dołączona zostanie możliwość podróży z kartą NFC, kartą płatniczą, za pomocą której pasażer będzie dokonywał zakupu biletu na przejazd. Na tym etapie będzie możliwość integracji z innymi usługami, np. kartą miejską, jednak dopiero po ustaleniu modelu sprzedaży (model przepływów finansowych, model podziału ryzyka). Na tym etapie uruchomiona zostanie również sieć sprzedaży biletów i doładowań kart w dużej sieci handlowej, co powinno istotnie zwiększyć ich dostępność na terenie Miast.
- Pełne uruchomienie systemu – oznacza moment, w którym system zostanie napełniony danymi do poziomu jego optymalnej wydajności.

System transportu miejskiego i kolejowego



Należy zwrócić uwagę, iż jest to szacowany harmonogram na etapie trwającego postępowania na wybór wykonawcy prac. Ostateczny harmonogram zostanie określony po wyborze wykonawcy, zgodnie z podpisaną umową na realizację.

Sugerowany plan dla JST

W celu prawidłowego uruchomienia systemu niezbędna będzie ścisła współpraca InnoBaltica oraz gmin udziałowców poprzez podległe im jednostki. Na etapie opracowania harmonogramu zidentyfikowano kilka zadań (oznaczonych na zielono), których wykonanie warunkuje prawidłowe wdrożenie systemu. Są to:

1. Model biznesowy PZUM – w Spółce InnoBaltica trwają intensywne prace nad ustaleniem optymalnego modelu biznesowego. W celu jego odpowiedniego sparametryzowania niezbędne będą decyzje gmin m.in. co do funkcjonowania obecnych kanałów sprzedaży, obowiązków nakładanych na pasażera, kształtu taryf za przejazdy itp.

Szacowany termin: do momentu podpisania umowy z wykonawcą

2. Przekazanie danych - udostępnienie InnoBaltica niezbędnych danych dotyczących lokalizacji wszystkich przystanków, taryf i rozkładów jazdy pozwalających określić

założenia systemu transportowego na serwerach InnoBaltica, co docelowo pozwoli uruchomić funkcję planera podróży i sprzedaż biletów.

Szacowany termin: 1 m-c od podpisania umowy z wykonawcą

3. Dostosowanie regulaminów przewozów w celu umożliwienia podróży pasażerów z wykorzystaniem systemu PZUM

Szacowany termin zakończenia: 6 m-cy od podpisania umowy z wykonawcą

4. Ustalenie modelu biznesowego włączenia innych funkcjonalności. Przedmiotem ustaleń powinny być kwestie przepływów finansowych oraz podziału ryzyk w przypadku dystrybucji biletów z systemu InnoBaltica przez innych dostawców, np. operatora karty miejskiej.

Szacowany termin: 6 m-cy od podpisania umowy z wykonawcą

5. Udostępnienie urządzeń kontrolerskich – umożliwienie dostępu do istniejących urządzeń kontrolerskich celem ich integracji z systemem InnoBaltica

Szacowany termin: 8 m-cy od podpisania umowy z wykonawcą

6. Udostępnienie pojazdów – umożliwienie montażu urządzeń walidujących i sprzedających bilety w pojazdach.

Szacowany termin: 12 m-cy od podpisania umowy z wykonawcą

7. Rozwiązanie umów na dystrybucję biletów w dotychczasowych kanałach sprzedaży, w tym w szczególności umów na sprzedaż biletów okresowych w punktach handlowych, oraz sprzedaż internetową, sprzedaż biletów papierowych w punktach handlowych oraz u motorniczych, przekazanie POK obsługiwanych przez gminy do InnoBaltica.

Szacowany termin: 21 m-cy od podpisania umowy z wykonawcą

9.15. Umieszczenie urządzeń końcowych

Urządzenia końcowe PZUM będą umieszczane w dwóch kategoriach miejsc tj.:

- w środkach przewozu (autobusy, tramwaje, trolejbusy),
- na nieruchomościach (przystanki, dworce).

Umieszczanie urządzeń końcowych w pojazdach wymaga uzyskania zgody właściciela środka transportowego (może to być np. leasingodawca, wynajmujący itp.) z uwzględnieniem jednak możliwości technicznych umieszczenia urządzeń (odpowiednie mocowanie, zasilanie itp.) oraz warunków rękojmi lub gwarancji dla pojazdu.

Drugą kategorię stanowią:

- przystanki komunikacyjne tj. miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie

drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) (tak art. 4 ust. 1 pkt 13 uptz);

- dworce tj. miejsca przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych (tak art. 4 ust. 1 pkt 2 uptz).

Umieszczanie urządzeń PZUM na nieruchomościach wymaga uzyskania zgody właściciela (w przypadku przystanków w komunikacji miejskiej najczęściej są to jednostki samorządu terytorialnego).

Urządzenia końcowe systemu PZUM będą także rozmieszczone na terenie dworców kolejowych oraz przystanków kolejowych co wymaga stosownych uzgodnień/zgód z zarządcą infrastruktury kolejowej.

9.16. Istotne regulacje rozporządzenia WE 1371/2007

Rozporządzenie WE 1371/2007 określa w załączniku I.A w art. 6 jakie dane powinien zawierać bilet

- oznaczenie przewoźnika lub przewoźników,
- oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym przepisom ujednoliconym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV;
- wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.

Bilet może być sporządzony w formie elektronicznego zapisu danych, które mogą być przekształcane w formę pisemną.

Zgodnie z wytycznym interpretacyjnymi Komisji do rozporządzenia 1371/2007 - *art. 7 Przepisów ujednoliconych przewiduje dowolność odnośnie do formy i treści biletu. Podano jedynie wykaz niezbędnych informacji na bilecie, ale poza tym forma i treść może być dowolna, o ile jest zgodna z ogólnymi warunkami przewozu. Elektroniczna karta transportu powinna być zatem uznawana za bilet, jeżeli spełnione są następujące warunki:*

Na podstawie informacji zapisanych na karcie elektronicznej można zidentyfikować przedsiębiorstwo kolejowe, z którym zawarto umowę przewozu, lub też kilka przedsiębiorstw kolejowych, które ponoszą odpowiedzialność na podstawie tej umowy (art. 3 ust. 2 rozporządzenia). W przypadku biletów obejmujących różne systemy lub biletów otwartych (np. InterRail) nie zawsze jest możliwe wskazanie nazwy poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych. W takim przypadku zamiast nazwy można posłużyć się wyrażeniem "wszystkie przedsiębiorstwa uczestniczące w systemie InterRail" lub wspólnym logo.

Brak informacji na temat przewoźnika na określonej trasie nie powinien jednak prowadzić do braku przejrzystości. Pasażerowie muszą otrzymać odpowiednie informacje o przysługujących im prawach oraz o tym, jak i gdzie złożyć skargę w przypadku zakłócenia podróży; oraz

Karta musi zawierać odniesienie do Przepisów ujednoliconych oraz oświadczenie będące potwierdzeniem zawarcia umowy przewozu i informujące o jej treści.

Art. 7 ust. 5 w załączniku I wyraźnie stanowi, że bilet może być sporządzony w formie elektronicznego zapisu danych, pod warunkiem że dane te można przekształcić w formę pisemną. Czas zawarcia umowy przewozu może być różny. Niektóre karty elektroniczne są aktywowane w momencie zakupu biletu, a w innych przypadkach możliwe jest aktywowanie poszczególnych tras lub odcinków na początku podróży przez "skasowanie" biletu w pociągu lub bezpośrednio przed wejściem do pociągu.

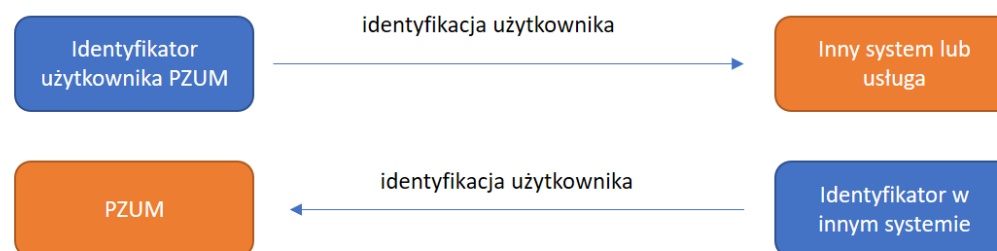
Rozporządzenie 1371/2007 w art. 8 ust. 1 Załącznika I.A stanowi, że opłatę za przejazd uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa. Takie brzmienie przepisu wyraźnie dopuszcza, w drodze umowy, odroczenie w czasie obowiązku zapłaty.



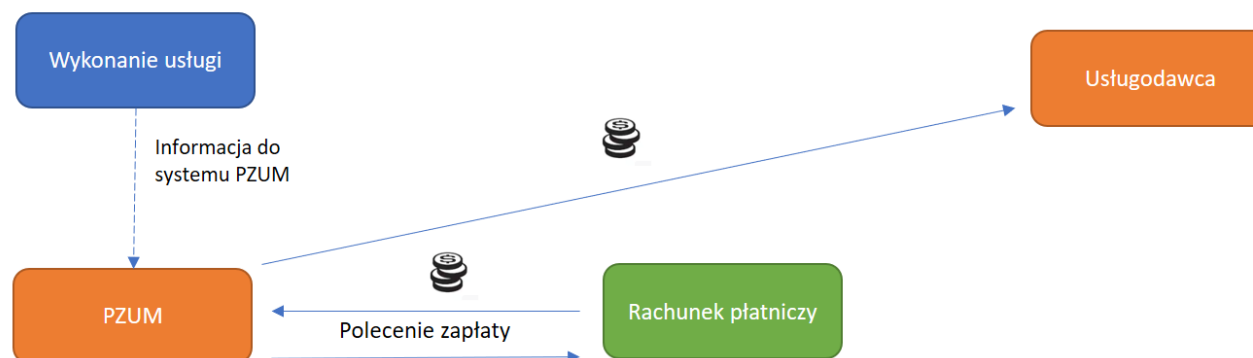
9.17. Współpraca z systemem roweru metropolitalnego lub innym system usług publicznych

Współpraca z systemem roweru metropolitalnego lub innym systemem usług publicznych (np. karty turystyczne itp.) może przyjąć postać:

- Wzajemnego uznawania znaków identyfikujących – w systemie PZUM i w innym systemie nośniki identyfikacyjne są wzajemnie rozpoznawane i uznawane np. karta PZUM służąca do zidentyfikowania użytkownika systemu roweru miejskiego i pozwalająca na wypożyczenie roweru. Zasadniczą przesłanką warunkującą takie rozwiązanie jest zapewnienie minimalnego, wspólnie wypracowanego, poziomu bezpieczeństwa użytkowników oraz ich danych osobowych.



- wykorzystywania rachunków płatniczych użytkowników prowadzonych w ramach systemu PZUM do obsługi płatności z tytułu korzystania z systemu roweru metropolitalnego lub innych usług publicznych. Wymaga zarówno zgody użytkownika na obciążanie rachunku płatniczego poleceniem zapłaty oraz umowy między IB Sp. z o.o., a podmiotem świadczącym daną usługę publiczną.



10. Zestawienie zidentyfikowanych ryzyk w Projekcie

- Likwidacja wyłączeń z obowiązku stosowania kas rejestrujących, aktualizacja obowiązku podatnika VAT w postaci wydania nabywcy będącym osobą fizyczną, paragonu fiskalnego;
- Uzyskanie interpretacji podatkowej lub interpretacji podatkowych uznających, że system PZUM nie może korzystać ze zwolnień z obowiązku stosowania kas fiskalnych powierzonych przez operatorów, przewoźników, organizatorów;
- Ryzyko niemożliwości uzyskania przez przewoźników dopłat do ulg ustawowych w przypadku korzystania z systemu PZUM;
- Brak obowiązującego rozporządzenia w sprawie kas rejestrujących mających postać oprogramowania oraz przewidywany projektem rozporządzenia obowiązek połączenia kasy rejestrującej z drukarką (część dokumentów fiskalnych nadal będzie musiała mieć postać papierową);
- Projekt rozporządzenia o kasach rejestrujących mających postać oprogramowania nie zawiera przepisów dotyczących dopuszczalności powierzenia kasy w postaci oprogramowania oraz kwestii łączenia w jednym urządzeniu kilku kas w postaci oprogramowania co jest o tyle istotne, że przy wykorzystaniu urządzeń PZUM będzie możliwe zawarcie umowy przewozu z różnymi operatorami/organizatorami (a zatem różnymi podatnikami podatku VAT);
- Ryzyko braku współpracy ze strony operatorów/organizatorów w zakresie dostosowania regulaminów przewozu i taryf lub niedostateczne tempo dostosowań.
- Problem zapewnienia pasażerom w ruchu kolejowym zapewnienia praw, o których stanowi rozporządzenie 1371/2007;
- Ryzyko nieuczciwych zachowań pasażerów – zarzut niesprawnych urządzeń PZUM w trakcie check-in itp.;
- Zbyt niskie tempo przechodzenia pasażerów do systemu PZUM wynikające z przywiązania do tradycyjnych form zawierania umowy przewozu;
- Ewentualny zarzut, że IB Sp. z o.o. wykonuje usługi płatnicze, lub że proponowane rozwiązania mają charakter schematu płatniczego.