



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.12.2013 r.
SWD(2013) 534 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi

**Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne przedsiębiorstwo
Shift2Rail**

{COM(2013) 922 final}

{SWD(2013) 535 final}

SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie.....	3
2.	Określenie problemu	3
2.1.	Kluczowe wyzwania w sektorze kolejowym UE.....	3
2.2.	Główne problemy wymagające podjęcia działań.....	4
2.3.	Źródła problemów	4
2.3.1.	Fragmentacja działań w zakresie badań naukowych i innowacji.....	4
2.3.2.	Nikły efekt dźwigni związany z unijnymi inwestycjami w badania i rozwój w sektorze kolejowym	4
2.3.3.	Ograniczony i nieskoordynowany udział zainteresowanych podmiotów z łańcucha wartości w sektorze kolejowym	4
2.3.4.	Wysokie koszty, zagrożenia i okresy programowania inwestycji w badania naukowe i innowacje	5
2.4.	Najbardziej dotknięte zainteresowane podmioty i ocena potrzeb.....	5
2.5.	Pomocniczość.....	5
2.5.1.	Podstawa prawna.....	5
2.5.2.	Konieczność i wartość dodana UE.....	5
3.	Cele	6
4.	Warianty strategiczne.....	6
5.	Ocena skutków	7
5.1.	Ogólne podejście do oceny skutków.....	7
5.2.	Podsumowanie skutków	7
6.	Porównanie wariantów	8
6.1.1.	Struktura zarządzania	9
6.1.2.	Budżet	9
7.	Monitorowanie i ocena.....	9

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi

Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne przedsiębiorstwo Shift2Rail

1. WPROWADZENIE

Niniejsze streszczenie zawiera najważniejsze ustalenia i wnioski ze sprawozdania z oceny skutków towarzyszącego wnioskowi Komisji dotyczącemu rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne przedsiębiorstwo Shift2Rail w ramach programu „Horyzont 2020” (H2020), służące skoordynowanemu podejściu UE do badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym w celu wsparcia utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (SERA).

Wniosek wynika z białej księgi w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu¹, w której podkreśla się potrzebę utworzenia SERA w celu zbudowania bardziej konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportu oraz w celu rozwiązania głównych problemów społecznych związanych ze wzrastającym zapotrzebowaniem na przewozy, zatorami, dostawami energii i zmianą klimatu. W komunikacie Komisji „Partnerstwo na rzecz badań naukowych i innowacji” podkreśla się również, że partnerstwa publiczno-prywatne (PPP) mogą pomóc rozwiązać takie problemy i wzmocnić pozycję konkurencyjną Europy.

2. OKREŚLENIE PROBLEMU

2.1. Kluczowe wyzwania w sektorze kolejowym UE

Ambitne cele UE w zakresie zmiany klimatu, zużycia energii i ochrony środowiska oznaczają, że w kolejnych dziesięcioleciach sektor kolejowy będzie musiał przejąć większą część zapotrzebowania na przewozy.

Europejska sieć kolejowa ma jednak nadal problemy, by zagrozić dominującej pozycji transportu drogowego. Pomimo znacznych dotacji publicznych oraz dużych inwestycji w infrastrukturę i produkty zaawansowane technologicznie udział towarowych przewozów kolejowych w łącznym ruchu przewozowym tak naprawdę spadł w ostatnim dziesięcioleciu, podczas gdy udział przewozów pasażerskich pozostał na niezmiennym poziomie.

Ponadto, chociaż europejski sektor dostaw kolejowych nadal ma czołową pozycję w skali światowej, odczuwa on coraz większą presję ze strony dostawców zagranicznych, zwłaszcza z Azji, którzy inwestują ogromne środki w badania naukowe i innowacje.

Długookresowy sukces konkurencyjny kolei europejskich, w porównaniu zarówno z innymi rodzajami transportu, jak i z konkurentami zagranicznymi, jest zatem uzależniony od stałego rozwoju innowacyjnego produktów, usług i procesów, co z kolei wymaga skoordynowanych inwestycji na wielką skalę w badania naukowe i innowacje.

¹ COM(2011) 144 final.

2.2. Główne problemy wymagające podjęcia działań

Innowacje na całej długości łańcucha wartości w sektorze kolejowym są głównym czynnikiem umożliwiającym stworzenie SERA i poprawę konkurencyjności sektora kolejowego. Niemniej jednak wysiłki w zakresie badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym na szczeblu UE nie były dostatecznie ukierunkowane na szerszy polityczny cel utworzenia SERA, absorpcja unijnych projektów badawczo-innowacyjnych w sektorze kolejowym przez rynek była powolna, a ich skutki – niewielkie.

2.3. Źródła problemów

Zidentyfikowano cztery istotne czynniki, które przyczyniają się do powstawania tych problemów.

2.3.1. Fragmentacja działań w zakresie badań naukowych i innowacji

Oprócz fragmentacji środków na badania naukowe i innowacje między państwami członkowskimi, koordynację wysiłków badawczo-innowacyjnych w sektorze kolejowym ograniczają również następujące formy fragmentacji:

Fragmentacja między ekosystemami kolejowymi, wraz z mozaiką rozbieżnych regionalnych i krajowych systemów, sieci i technicznych standardów operacyjnych. Z tego względu w przemyśle trzeba było opracowywać dopasowane pojazdy, zaprojektowane w celu spełnienia wyjątkowych wymogów stawianych przez stosunkowo niewielkie rynki krajowe. Taki poziom dostosowywania produktów do potrzeb klienta oraz brak norm europejskich nie tylko stanowi przeszkodę dla SERA, lecz także powoduje zwiększone koszty produkcji i niskie marże operacyjne, które nie pozwalają na znaczne inwestycje w eksperymentalne badania nad technologiami oraz ograniczają absorpcję innowacji przez rynek.

Fragmentacja między podsystemami sektora kolejowego. Złożone wzajemne powiązania między podsystemami (producentami infrastruktury, taboru kolejowego i sygnalizacji, przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury) ograniczają możliwość poprawy danego elementu systemu lub zaproponowania przełomowych rozwiązań mających wpływ na cały system, które można by wdrożyć w całym SERA.

Fragmentacja w ramach cyklu życia innowacji. Wysiłki badawcze UE koncentrują się przede wszystkim na innowacji przedkonkurencyjnej o niskim poziomie gotowości technologicznej, przez co istnieje niewiele wielkoskalowych projektów demonstracyjnych, a znaczna część wiedzy tworzonej przez europejskie projekty badawczo-innowacyjne nigdy nie trafia na rynek.

2.3.2. Nikły efekt dźwigni związany z unijnymi inwestycjami w badania i rozwój w sektorze kolejowym

Obecna struktura unijnych badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym ogranicza bezpośredni efekt dźwigni, jaki dają środki finansowe UE. W projektach kolejowych średni udział finansowania prywatnego wyniósł zaledwie 34 %. Stosunkowo niski poziom udziału przedsiębiorstw prywatnych w projektach oznacza również, że w wielu projektach zakłada się raczej niski poziom technologiczny, w ten sposób ograniczając pośredni efekt dźwigni związany z dodatkowymi inwestycjami prywatnymi po zakończeniu projektu.

2.3.3. Ograniczony i nieskoordynowany udział zainteresowanych podmiotów z łańcucha wartości w sektorze kolejowym

Obecne podejście do badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym, polegające na „oddolnym” inicjowaniu projektów, nie pozwala na wszechstronne podejście programowe i

oznacza, że poszczególne projekty niekoniecznie muszą być zbieżne ze sobą i z ogólnymi celami polityki UE. Tworzenie doraźnych konsorcjów oznacza, że niekoniecznie cały łańcuch wartości jest reprezentowany, co przeszkadza w ciągłej współpracy partnerów wykraczającej poza pojedyncze projekty, powodując zmniejszenie zaufania między partnerami.

2.3.4. Wysokie koszty, zagrożenia i okresy programowania inwestycji w badania naukowe i innowacje

Ogólne zagrożenia związane z innowacjami są spotęgowane w sektorze kolejowym wskutek:

- złożonych wzajemnych powiązań między różnymi segmentami sektora kolejowego oraz konieczności synchronizacji innowacji,
- długich cykli życia produktów, wstrzymujących szybkie wdrażanie nowych technologii kolejowych,
- nierównego rozkładu korzyści z innowacji między zainteresowane podmioty, co ogranicza zachęty do inwestowania w nowe technologie,
- braku synergii z innymi sektorami przemysłowymi, zwłaszcza w nowo powstających technologiach.

2.4. Najbardziej dotknięte zainteresowane podmioty i ocena potrzeb

Proponowana inicjatywa wpłynie na wszystkie podmioty w sektorze kolejowym, pomagając zwiększyć ich przewagę konkurencyjną i zmniejszyć koszty. Może ona wywrzeć również wpływ na inne sektory przemysłowe, w tym na wielopoziomowych dostawców i podmioty w podsektorach gospodarki, które korzystają z produktów i usług dostarczanych przez sektor kolejowy.

Przyczyniając się do zmniejszenia kosztów infrastruktury i kosztów operacyjnych, inicjatywa pomoże zmniejszyć skalę dotacji wypłacanych przez rządy krajowe. Dzięki utrzymaniu czołowej pozycji Europy w sektorze kolejowym pomoże ona również stworzyć w Europie nowe miejsca pracy o wysokiej jakości.

Pasażerowie i klienci usług przewozu towarów również odczują pośredni wpływ, ponieważ zwiększy się niezawodność i jakość usług. Zwiększona konkurencyjność sektora kolejowego, w połączeniu ze zwiększoną przepustowością, umożliwi zdobycie większego udziału w zapotrzebowaniu na przewozy, przyczyniając się w ten sposób do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i emisji CO₂. Będzie ona miała również pozytywny wpływ na zdrowie i dobre samopoczucie obywateli ze względu na zmniejszone skażenie środowiska hałasem ze strony kolei.

2.5. Pomocniczość

2.5.1. Podstawa prawna

UE jest uprawniona do podejmowania działań w tym obszarze na mocy art. 187 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, którego postanowienia zezwalają na tworzenie wspólnych przedsiębiorstw lub jakichkolwiek innych struktur niezbędnych do skutecznego wykonywania unijnych programów badawczych, rozwoju technologicznego i demonstracyjnych.

2.5.2. Konieczność i unijna wartość dodana

Ze względu na różnice w programach krajowych, w przeszłości poziomy finansowania badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym były niskie, a inwestycje obciążone były fragmentacją i nieskutecznością. Połączenie i koordynacja wysiłków badawczo-

innowacyjnych na szczeblu UE daje większą szansę powodzenia, biorąc pod uwagę ponadnarodowy charakter infrastruktury i technologii, jakie należy rozwinąć dla wsparcia SERA, a także konieczność uzyskania dostatecznej puli zasobów. Działania na szczeblu UE pomogą w zwiększeniu racjonalności programów badawczych i zapewnią interoperacyjność opracowanych systemów. Taka normalizacja pozwoli na otwarcie szerszego rynku i wsparcie konkurencji.

3. CELE

Ogólnym celem jest lepsze dopasowanie unijnych wysiłków badawczo-innowacyjnych w sektorze kolejowym, aby wesprzeć budowę SERA przy jednoczesnym przyspieszeniu absorpcji rozwiązań innowacyjnych przez rynek, co zwiększy konkurencyjność sektora kolejowego UE w stosunku do innych rodzajów transportu i konkurentów zagranicznych.

W ujęciu szczegółowym za pomocą inicjatywy dąży się do:

- wspierania skoncentrowanych, skoordynowanych i długoterminowych inwestycji w badania naukowe i innowacje w sektorze kolejowym UE;
- zwiększenia efektu dźwigni związanego ze środkami finansowymi UE na badania naukowe i innowacje w sektorze kolejowym;
- stworzenia trwałych sieci i wymiany wiedzy między różnymi zainteresowanymi podmiotami;
- zmniejszenia ryzyka związanego z innowacjami;
- zwiększenia wydajności operacyjnej i opłacalności badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym.

4. WARIANTY STRATEGICZNE

Z uwagi na to, że działania badawczo-innowacyjne wspierające przemysł kolejowy przewidziano w programie H2020, rozważane warianty wdrażania działań badawczo-innowacyjnych w sektorze kolejowym obejmują:

- kontynuację modelu **projektów badawczych realizowanych w ramach współpracy (CR)**, stosowanego w siódmym programie ramowym, przy jednoczesnym uwzględnieniu usprawnień wynikających z programu H2020, na przykład uproszczonych mechanizmów monitorowania i większego nacisku na działania demonstracyjne (wariant podstawowy);
- stworzenie **umownego PPP (cPPP)**, obejmującego elastyczne uzgodnienia umowne między Komisją a prywatnymi partnerami, służące pracy na rzecz wspólnego programu opartego na planie działania sporządzonym przez prywatnych partnerów, z zastosowaniem standardowych projektów badawczych i innowacyjnych realizowanych w ramach współpracy;
- stworzenie **instytucjonalnego PPP (iPPP)**, obejmującego stworzenie odrębnej struktury administracyjnej zajmującej się koordynacją badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym, w formie organu Unii na mocy art. 187 TFUE, i zapewnienie w ten sposób ram dla współpracy partnerów publicznych i prywatnych oraz podejmowania wspólnych decyzji;
- koordynację działań badawczo-innowacyjnych przez **Agencję Kolejową Unii Europejskiej (ERA)**, obejmującą zmianę rozporządzenia ustanawiającego Agencję, aby

umożliwić jej podejmowanie działań badawczo-innowacyjnych oprócz sprawowania jej roli organu regulacyjnego.

5. OCENA SKUTKÓW

5.1. Ogólne podejście do oceny skutków

Analiza obejmuje wyłącznie wpływ rodzaju struktury utworzonej w celu realizacji działań badawczo-innowacyjnych w sektorze kolejowym i z tego względu koncentruje się przede wszystkim na następujących czynnikach wejściowych:

- Koncentracja i koordynacja wysiłków badawczych
- Efekt dźwigni związany ze środkami finansowymi UE na badania naukowe i innowacje w sektorze kolejowym
- Szeroki udział zainteresowanych podmiotów i trwałe sieci
- Zmniejszenie ryzyka innowacji
- Wyniki operacyjne i opłacalność

5.2. Podsumowanie skutków

W ramach **CR** (wspólne projekty badawcze) zmiany przewidziane w programie H2020 zapewnią prostsze i spójniejsze zasady uczestnictwa, zwiększając dostępność i atrakcyjność programów, ułatwiając dostęp do konkretnej wiedzy specjalistycznej oraz umożliwiając zwycięskim wnioskodawcom szybsze rozpoczęcie prac. Położony zostanie większy nacisk na innowacje i działania zbliżone do rynku, a przejście na dwuletnie programy pracy pozwoli na większą ciągłość. Finansowane projekty pozostaną jednak prawdopodobnie na niższym poziomie gotowości technologicznej, a indywidualne konkursy ograniczą synchronizację i spójność projektów. Doraźny udział na szczeblu projektów ograniczy możliwość włączenia zainteresowanych podmiotów reprezentujących pełen łańcuch wartości oraz tworzenie trwałych sieci współpracy. Brak jasnych ram praw własności intelektualnej do projektów wielokrotnych oraz brak mocnych zobowiązań sektora oznacza, że efekt dźwigni związany z funduszami UE pozostanie na poziomie zbliżonym do obecnego.

Model **cPPP** ułatwiłby stawianie jasnych celów, skupienie się na ograniczonej liczbie sektorów badawczych oraz koordynację między kilkoma zagadnieniami badawczymi. Program prac byłby dostosowany do potrzeb sektora, zawierając szczegółowe postanowienia dotyczące własności intelektualnej oraz obejmując działania demonstracyjne, korzystne dla znacznej absorpcji przez rynek. Ze względu jednak na podejście oddolne oraz brak mechanizmów współzarządzania przez Komisję, priorytety badawczo-innowacyjne byłyby w mniejszym stopniu nakierowane na cele polityki UE. Uprzednio zdefiniowane zobowiązania przemysłu mogą zapewnić większy efekt dźwigni, ale nie jest to pewne, ponieważ zobowiązania prawne są ograniczone do pojedynczych projektów. System indywidualnych konkursów mógłby ograniczyć synchronizację projektów i zaangażowanie podmiotów reprezentujących cały łańcuch wartości w sektorze kolejowym.

W ramach **iPPP** koordynacja, programowanie i realizacja działań badawczo-innowacyjnych w sektorze kolejowym stanowiłaby zadanie jednej wyspecjalizowanej jednostki administracyjnej, co zapewniłoby lepszą ciągłość i mniejszą fragmentację wysiłków badawczo-innowacyjnych. Opracowanie strategii długoterminowej, w ścisłej współpracy ze wszystkimi podmiotami rynkowymi, zapewni zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego przez projekty badawczo-innowacyjne, a główna rola Komisji zagwarantuje

dopasowanie programu badawczo-innowacyjnego do celów SERA. Stabilny charakter iPPP, jasne określenie zasad własności intelektualnej oraz mocne zaangażowanie ze strony UE wzbudzą zaufanie partnerów publicznych i prywatnych, wspierając w ten sposób wyższy poziom inwestycji. Prawnie wiążące zobowiązania sektora do dorównania środkom finansowym UE zapewnią bezpośredni efekt dźwigni o co najmniej 30 % wyższy niż w pozostałych wariantach. Z uwagi na to, że warunki uczestnictwa można zmieniać w sposób elastyczny i przejrzysty, iPPP mogłyby zapewnić szeroki udział zainteresowanych podmiotów i ukierunkowane podejście do MŚP.

Zobowiązanie ERA do koordynacji badań naukowych i innowacji zapewniłoby zgodność strategii długoterminowej z celami polityki UE, chociaż mogłyby nadmiernie ograniczyć ją do zagadnień normalizacji i interoperacyjności, biorąc pod uwagę główne zadania ERA i brak doświadczeń komercyjnych. Istnienie wyspecjalizowanej struktury z dużą wiedzą techniczną i utrwalonymi sieciami zapewniłoby silne przywództwo i koordynację. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę brak formalnych zobowiązań ze strony sektora, bezpośredni efekt dźwigni będzie prawdopodobnie niewielki. Co ważniejsze, połączenie roli ERA jako organu regulacyjnego z rolą koordynatora i zarządcy badań naukowych i innowacji mogłyby spowodować poważny konflikt interesów. Ponadto nie ma pewności, czy ERA dysponowałaby odpowiednimi zasobami do zarządzania znacznym budżetem na działania badawczo-innowacyjne w sektorze kolejowym.

Pod względem opłacalności, chociaż iPPP wiązałyby się z nieznacznie wyższym kosztem niż wszystkie pozostałe warianty, zobowiązanie się sektora do poniesienia połowy kosztów administracyjnych oznacza, że koszty funkcjonowania iPPP są dla Komisji o 17–35 % niższe od innych wariantów.

6. PORÓWNANIE WARIANTÓW

W poniższej tabeli przedstawiono streszczenie oceny różnych wariantów polityki.

Parametry		Scenariusz podstawowy	cPPP	iPPP	ERA
Koncentracja i koordynacja	Strategia długoterminowa	=	+	+	+
	Znaczenie dla UE	=	=	+	=
	Koordynacja	=	+	++	++
Efekt dźwigni z unijnym finansowaniem badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym	Bezpośredni efekt dźwigni (współfinansowanie prywatne)	1,5	=/+ 1,5–2	++ co najmniej 2	1,5
	Mocne zobowiązanie	=	+	++	=
Szeroki udział i trwałe sieci	Reprezentacja pełnego łańcucha wartości	=	=	+	=
	Trwałe partnerstwa	=	+	++	=
Zmniejszenie ryzyka innowacji	Znaczenie dla sektora i poziomy gotowości technologicznej	=	++	+	–
	Ochrona własności	=	+	++	–

	intelektualnej				
Wyniki operacyjne	Okres przygotowawczy	Bez opóźnienia rozruchu	– 9–12 miesięcy	-- 2 lata z uwzględnieniem procedury ustawodawczej	-- 3 lata z uwzględnieniem procedury ustawodawczej
	Wskaźnik powodzenia	20%	+ 20–30%	++ 30–40%	= 20%
	Średni czas oczekiwania na przyznanie dotacji	250	+ 210	+ 160–240	= 250
Oplacalność	Roczny koszt równoważny dla Komisji	4,7 mln EUR	+ 4,9 mln EUR	++ 3,2 mln EUR	++/- - 3,8 mln EUR
Skutki gospodarcze, społeczne i ekologiczne		=	+	++	=

Legenda: = : scenariusz podstawowy lub odpowiednik scenariusza podstawowego

+ do ++ : niewielka lub znaczna poprawa w porównaniu ze scenariuszem podstawowym

- do -- : niewielkie lub znaczne pogorszenie w porównaniu ze scenariuszem podstawowym

Na podstawie oceny i wyników konsultacji społecznych wariant iPPP wydaje się najwłaściwszy dla osiągnięcia zakładanych celów, pomimo większego opóźnienia wymaganego dla stworzenia jego struktury.

6.1.1. Struktura zarządzania

Przy tworzeniu struktury zarządzania przyszłego iPPP pod uwagę zostaną wzięte następujące zasady:

- **Silne powiązanie z polityką UE:** UE powinna utrzymać istotną rolę w iPPP w celu zapewnienia zbieżności działań badawczo-innowacyjnych z celami polityki UE.
- **Szeroki udział zainteresowanych podmiotów:** Wszystkie podmioty sektora kolejowego powinny móc swobodnie brać udział, aby zapewnić systemowe podejście do innowacji, łączące wszystkie ogniwa łańcucha wartości w sektorze kolejowym.
- **Wiedza specjalistyczna:** Należy utworzyć organy naukowe i doradcze w celu zapewnienia iPPP odpowiedniej technicznej wiedzy specjalistycznej. Ponadto w prace iPPP należy włączyć ERA z uwagi na jej szeroką wiedzę dotyczącą kwestii interoperacyjności i integracji systemu kolejowego.

6.1.2. Budżet

Obecnie przemysł szacuje wielkość potrzeb badawczo-innowacyjnych w sektorze kolejowym na 800 mln do 1 mld EUR. UE mogłaby pokryć 50 % tych kosztów, wnosząc wkład w wysokości około 450 mln EUR, który pochodziłby z budżetu programu H2020.

Partnerzy przemysłowi wniosą pozostałe 50 % w formie wkładów finansowych i rzeczowych. Wezmą oni również udział we wszystkich kosztach administracyjnych w proporcji 50/50.

Szacuje się, że przyszła struktura będzie potrzebować około 20 pracowników pełnoetatowych, a koszty administracyjne stanowiłyby około 3 % kosztów operacyjnych.

7. MONITOROWANIE I OCENA

Przyszły system monitorowania i oceny obejmie legalność i prawidłowość transakcji przeprowadzanych przez nową jednostkę, a także efektywność działań badawczo-innowacyjnych, aby sprawić, by wносиły one swój wkład w strategiczny program prac. Obejmuje to:

- monitorowanie i sprawozdawczość na poziomie projektów i pakietów prac, odbywające się co kwartał, w oparciu o krótki zestaw wiarygodnych kluczowych wskaźników efektywności, określony przez dyrektora wykonawczego i zatwierdzony przez zarząd;
- monitorowanie i sprawozdawczość na poziomie programu, oparte na danych dotyczących projektów i pakietów prac, obejmujące monitorowanie jakości wyników w porównaniu z zestawem kryteriów realizacji; monitorowanie zarządzania projektami w celu weryfikacji ich ogólnej jakości i zgodności ze strategicznym programem prac;

ocenę wykonania rozporządzenia, przeprowadzaną przez Komisję co trzy lata od początku działania iPPP i co najmniej na rok przed terminem wygaśnięcia iPPP, w celu oceny, czy partnerstwo w jego obecnym kształcie było skuteczne i wydajne.