

Pytania i odpowiedzi 25.01.2019 r.

Czy w przypadku generowania oszczędności w kosztach operacyjnych należy skorygować wysokość przychodów o generowane oszczędności (pomniejszyć przychody o oszczędności) w ramach kalkulacji wskaźnika NPV i NPV/K ? Czy nie korygować i wykazać dodatnią wartość wskaźników efektywności finansowej z adnotacją o proporcjonalnym pomniejszeniu przychodów o wysokość generowanych oszczędności?

W projektach konkursowych, ze względu na występowanie pomocy publicznej, dopuszczalne są dodatnie wskaźniki FNPV/C i FNPV/K. W tych wskaźnikach uwzględniane są zmiany przychodów od użytkowników (bilety, reklamy itp.), a nie zmiany w wysokości rekompensaty od organizatora przewozów. Występujące oszczędności kosztów nie mogą prowadzić do wystąpienia nadmiernej rekompensaty zgodnie z Rozporządzenie UE 1370/2007, dlatego też należy w arkuszu kalkulacyjnym analizy kosztów i korzyści zawrzeć weryfikację zgodności rekompensaty w wariantcie inwestycyjnym z przedmiotowym Rozporządzeniem.

Prosimy o wyjaśnienie pojęcia: „Wnioskodawca oświadcza, że liczba ludności w otoczeniu projektu określona na podstawie danych z ewidencji gruntów i budynków (EGIB)/ danych z bazy obiektów topograficznych (BDOT) przeliczonej na 1 km linii autobusowej objętej projektem wynosi”, zawartym w oświadczeniu nr 8.3. Wzór, który stanowi kryterium nr 2 w bloku „Kryteria merytoryczne I stopnia” odnosi się do typów budynków pomnożonych przez ich wagę, natomiast w żaden sposób nie jest uwzględniona w nim liczba ludności w danym budynku - to powoduje, że oświadczenie 8.3 nie jest naszym zdaniem spójne z powyższym kryterium nr 2.

Aktualny wzór Załącznika nr 8.3 do Wniosku o Dofinansowanie *Oświadczenie Wnioskodawcy w związku z ubieganiem się o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* wskazujące ekspozycje osób na emisje niskie w obszarze projektu został w dniu 11 stycznia 2019 r. zamieszczony na stronie internetowej CUPT w poniższej lokalizacji:

<https://www.cupt.gov.pl/os-priorytetowa-vi-rozwoj-niskoemisyjnego-transportu-zbiorowego-w-miastach/dzialanie-6-1-rozwoj-publicznego-transportu-zbiorowego-w-miastach/nabor-wnioskow/93-nabor-wnioskow-os-vi/1177-dzialanie-6-1-rozwoj-publicznego-transportu-zbiorowego-w-miastach>

W jakim zakresie zapisy z PGN muszą być zgodne z planowanym do złożenia w ramach wniosku projektem - czy w PGN musi być zadanie pod taką samą nazwą jak planowany do złożenia wniosek, czy zapisy w zakresie transportu niskoemisyjnego muszą wskazywać na konkretne zapisy, dotyczące planowanych do zakupu sztuk autobusów elektrycznych i planowanych na to kwot, czy też dopuszczalne są zapisy bardziej ogólne?

Zgodnie ze Szczegółowym Opiszem Osi Priorytetowych POIiŚ 2014-2020 wybór projektów do dofinansowania ma na celu wyłonienie inwestycji w jak największym stopniu przyczyniającej się do realizacji celu VI osi priorytetowej, tj. większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego poprzez rozwój i integrację systemów publicznego transportu zbiorowego w miastach. Dzięki ujęciu w planach gospodarki niskoemisyjnej działań odnoszących się do pakietu energetyczno – klimatycznego zostanie zapewniony wybór projektów przyczyniających się do zwiększenia efektywności energetycznej transportu na obszarach miejskich. Interpretując powyższe zapisy Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, należy stwierdzić, że nie ma wymogu wskazywania w PGN konkretnych projektów, ale wskazanie działań, których realizacja będzie możliwa również poprzez realizację projektów przedstawionych w ramach Konkursu POIiŚ.6.1/1/18.

Czy istnieją wykluczenia możliwości aplikowania o środki miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych (chodzi głównie o sytuację dotyczącą Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz Polski Wschodniej).

Do udziału w Konkursie nr POIŚ.6.1/1/18, kwalifikują się jako Wnioskodawcy, operatorzy publicznego transportu zbiorowego, świadczący usługi transportu publicznego na terenie miast, wymienionych w Załączniku nr 9 do Regulaminu Konkursu oraz w miastach, objętych zakresem interwencji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020, a więc miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych, z wyłączeniem miast, objętych zakresem interwencji Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020.

Czy na etapie aplikowania konieczne jest przedłożenie podpisanej umowy wykonawczej? Czy wystarczające będzie przedłożenie projektu takiej umowy i deklaracja, iż zostanie podpisana przed podpisaniem umowy o dofinansowanie? Jaki okres obowiązywania powinna mieć umowa wykonawcza, przedkładana w ramach niniejszego naboru?

Zgodnie z Regulaminem Konkursu Nr POIŚ.6.1/1/18, § 1 ust 3, „Przedmiotem Konkursu, podlegającemu dofinansowaniu są projekty dotyczące elektryfikacji wybranych linii komunikacji miejskiej. Przez elektryfikację rozumie się zastąpienie (pełna lub częściowa wymiana) taboru o napędzie innym niż elektryczny, autobusami elektrycznymi lub trolejbusami, wyposażonymi w niezależne elektrochemiczne źródło zasilania.” A więc dofinansowanie dotyczy istniejących linii komunikacyjnych, objętych zawartą umową przewozową. Stąd na etapie aplikowania konieczne jest złożenie podpisanej umowy przewozowej. Okres obowiązywania umowy przewozowej powinien być zgodny z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie.

Ponadto zgodnie z *Wytycznymi w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym*, w przypadku gdy:

- o dofinansowanie ubiega się operator (niezależnie od jego statusu), a nie jednostka samorządu terytorialnego, zawarcie umowy o dofinansowanie jest możliwe wyłącznie wówczas gdy operator ten zawarł z właściwą jednostką samorządu terytorialnego (a nie ma dopiero zawrzeć) umowę o świadczenie usług publicznych, w ramach której ma zostać udzielone dofinansowanie ze środków funduszy UE w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (pkt 118 Wytycznych);
- o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, przekazanie przedsiębiorcy dofinansowania albo składników nabytych z udziałem dofinansowania nie może nastąpić przed podpisaniem umowy o świadczenie usług publicznych (pkt 116 Wytycznych);
- o dofinansowanie wystąpił przedsiębiorca, przyznanie przedsiębiorcy dofinansowania, rozumiane jako zawarcie umowy o dofinansowanie projektu ze środków funduszy UE, nie może nastąpić przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych (pkt 116 Wytycznych);

W przypadku umów, których okres obowiązywania kończy się w czasie oceny dokumentacji konkursowej, do wniosku o dofinansowanie należy załączyć nową umowę przewozową.

W przypadku umów, których okres obowiązywania kończy się w okresie realizacji projektu, trwałości projektu lub w okresie rozliczania dotacji w kwocie rekompensaty, we wniosku o dofinansowanie (w części A.5.1) należy zawrzeć informację – zobowiązanie do zawarcia nowej umowy przewozowej wraz z podaniem jej podstawowych parametrów. Po zawarciu umowy przewozowej jej kopię należy niezwłocznie przekazać do Instytucji Organizującej Konkurs.

Czy w przypadku pozostałego okresu umowy, krótszego niż okres amortyzacji środków trwałych, potencjalnie dofinansowanych w ramach projektu, Wnioskodawca może przedłożyć jedynie projekt umowy wykonawczej na kolejne lata, dopełniający okres amortyzacji tychże środków (jednak nie dłuższy niż 15 lat zgodnie z wytycznymi), czy też zobowiązany jest to przedłożenia już podpisanej aneksowanej umowy na cały okres pozwalający rozliczyć w pełni dotowane środki trwałe?

W powyższym przypadku wnioskodawca powinien zastosować się do wskazówek zawartych w odpowiedzi na poprzednie pytanie. Ponadto w treści wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca powinien zawrzeć informację – zobowiązanie do zawarcia kolejnej umowy przewozowej po upływie okresu obowiązywania obecnej oraz do całkowitego rozliczenia dotacji udzielonej na zakup taboru.

Czy Wnioskodawca może zastosować dowolną metodologię rozliczenia dofinansowanych środków w projekcie, czy jest zobligowany do rozliczenia jej równoległe do amortyzacji tych środków?

Należy zastosować metodykę zgodną ze standardami rachunkowości, w tym uwzględnić wpływ dofinansowania unijnego na wysokość rekompensaty.

Czy z uwagi na potrzebę kalkulacji przepływów finansowych dla każdej linii z osobną rekompensata powinna być obliczana również dla każdej linii z osobną, czy też dla całego projektu zbiorczo?

Rekompensata nie jest elementem analizy finansowej. Należy ją kalkulować dla operatora z projektem (całość działalności objętej umową PSC) w ramach weryfikacji trwałości finansowej.

Czy zapis że projekty z zasady nie są projektami generującymi dochody, a wszelkie oszczędności należy kompensować zmniejszeniem dotacji należy interpretować jako element bezpośrednio związany z kalkulacją rekompensaty? Czy należy pomniejszać rekompensatę o każdą oszczędność kosztów, będącą wynikiem projektu?

W ramach weryfikacji trwałości finansowej operatora z projektem należy wskazać wpływ realizacji projektu na rekompensatę i zweryfikować, że rekompensata w wariantcie inwestycyjnym:

- Zapewnia płynność finansową Operatora
- Jest zgodna z rozporządzeniem 1370/2007.

Czy istnieje limit procentowy o ile można np. wydłużyć istniejącą linię? Czy modyfikacja linii będzie w jakiś sposób ograniczona?

Zgodnie z zapisami załącznika nr 8 do Regulaminu Konkursu nr POLiŚ.6.1/1/18 przez modyfikację trasy przebiegu linii rozumie się zmianę przebiegu, w tym skrócenie lub wydłużenie, podział lub łączenie linii. Po pierwszym, pełnym roku eksploatacji projektu, beneficjent ma prawo dokonać modyfikacji weryfikującej trasowanie linii, przedstawione w dokumentacji aplikacyjnej, jednak nie może ono dotyczyć więcej niż 15% długości linii w okresie trwałości projektu. Należy jednak pamiętać, że modyfikacja jest dopuszczalna jedynie w sytuacji gdy zmiana trasy będzie miała korzystny wpływ na przeprowadzone na etapie oceny analizy kosztów i korzyści oraz że taka zmiana będzie zgodna z celami VI osi priorytetowej i założeniami dokumentów programowych.

W przypadku gdy pojazdy są wymieniane, czy mogą one zostać sprzedane?

Pojazdy mogą zostać sprzedane, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w Analizie Kosztów i Korzyści.

Zgodnie z zapisami Regulaminu Konkursu, o dofinansowanie mogą się ubiegać m.in. miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia. Proszę zatem o informację, czy miasto wojewódzkie może ubiegać się o dofinansowanie w trybie konkursowym? Ponadto, zgodnie z SZOOP, miasta Polski Wschodniej są wykluczone z możliwości aplikowania. Jednak kilka miast z województwa podkarpackiego znalazło się na liście potencjalnych beneficjentów, załączonej do konkursu. Oznacza to, że tylko miasta wojewódzkie Polski Wschodniej nie mogą aplikować w ramach konkursu dla działania 6.1.?

Do udziału w Konkursie nr POIŚ.6.1/1/18, kwalifikują się jako Wnioskodawcy:

a) miasta, wymienione w Załączniku nr 9 do Regulaminu Konkursu, operatorzy publicznego transportu zbiorowego oraz działające w ich imieniu spółki specjalnego przeznaczenia, świadczące usługi transportu publicznego na terenie miast, wymienionych w Załączniku nr 9 do Regulaminu Konkursu,

b) miasta, objęte zakresem interwencji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 w ramach osi priorytetowej VI, a więc miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne oraz operatorzy świadczący usługi transportu publicznego, oraz działające w ich imieniu spółki specjalnego przeznaczenia świadczące usługi transportu publicznego na terenie tych miast, z wyłączeniem miast, objętych zakresem interwencji Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020.

W ramach kryterium nr 3 „Promocja transportu zbiorowego” punkty można uzyskać za objęcie wspieranej linii systemem ITS, uprzywilejowaniem transportu zbiorowego. Czy ITS oraz buspasy mogą być realizowane w ramach projektu? Czy w takim przypadku projekt uzyska punkty w ramach ww. kryterium?

Zarówno system ITS, jak i buspasy mogą być realizowane w ramach projektu, z tym, że zgodnie z zapisami załącznika nr 8 do Regulaminu Konkursu jest możliwe uznanie za kwalifikowalne i włączenie do zakresu rzeczowego projektu budowy, zakupu i instalacji innych stałych elementów infrastruktury technicznej i wyposażenia niezwiązanego bezpośrednio z elektryfikacją linii miejskiej na terenie zajezdni, pętli autobusowych, linii autobusowych, przystanków pod warunkiem, że wartość nakładów z nimi związanych nie przekroczy 10% kosztów kwalifikowanych projektu w zakresie wydatków związanych bezpośrednio z elektryfikacją linii komunikacji miejskiej. W nawiązaniu do powyższego, system ITS zostanie uznany za kwalifikowany, natomiast budowa buspasa zostanie uznana za wydatek niekwalifikowany w projekcie. Projekt otrzyma punkty w ramach kryterium merytorycznego I stopnia „Promocja transportu zbiorowego” jeżeli system ITS oraz system, dający przywileje dla transportu zbiorowego w ruchu publicznym, funkcjonują najpóźniej w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie.

Czy projekt musi być zlokalizowany w całości na obszarze podlegającym rewitalizacji? Czy wystarczająca będzie częściowa lokalizacja w ww. obszarze? Ponadto, jeżeli chcemy wykazać, iż projekt stanowi element spójnej koncepcji, to czy inwestycja o dofinansowanie której aplikujemy musi być literalnie wymieniona w Lokalnym Programie Rewitalizacji, czy też może się wpisywać w główne cele Lokalnego Programu Rewitalizacji?

Kryterium nr 7 „Projekt jest zgodny z gminnym programem rewitalizacji” jest kryterium merytorycznym I stopnia co oznacza, że jego spełnienie będzie podstawą do przyznania punktu, ale w przypadku niespełnienia nie spowoduje odrzucenia projektu (pod warunkiem uzyskania przez projekt minimum 60% punktów przewidzianych w ramach oceny merytorycznej I stopnia).

Kryterium merytoryczne II stopnia nr 17 „Zapewnienie środków na projekt” wskazuje, iż aby uzyskać punkty Wnioskodawca musi udokumentować zapewnienie środków na wkład własny i koszty niekwalifikowane oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji. Czy jedynym sposobem udokumentowania przez Wnioskodawcę jest przedstawienie WPF organizatora? Czy wystarczający będzie zapis w WPF, dotyczący jedynie całkowitych środków, przeznaczanych co rok na utrzymanie transportu publicznego?

Jedynym sposobem na udokumentowanie zapewnienia środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji, podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej, w tym 5-letnim okresie trwałości projektu jest zatwierdzona Wieloletnia Prognoza Finansowa organizatora transportu. Zapis w WPF, dotyczący jedynie całkowitych środków, przeznaczonych co roku na utrzymanie transportu publicznego nie będzie wystarczający.

W związku z programem 6.1, dotyczącym możliwości zakupu autobusów elektrycznych dla gminy z dofinansowaniem, czy program ten obejmuje tylko zakupy w ramach transportu komunikacji miejskiej, gminnej, czy może też dotyczyć ZAKUPU AUTOBUSÓW SZKOLNYCH, w ramach których świadczony jest dowóz dzieci do szkół?

Zgodnie z Regulaminem Konkursu nr POIŚ.6.1/1/18, przedmiotem Konkursu, podlegającemu dofinansowaniu są projekty dotyczące elektryfikacji wybranych linii komunikacji miejskiej. Przez elektryfikację rozumie się zastąpienie (pełna lub częściowa wymiana) taboru o napędzie innym niż elektryczny, autobusami elektrycznymi lub trolejbusami wyposażonymi w niezależne elektrochemiczne źródło zasilania. Zgodnie z paragrafem 1 ust. 4 Regulaminu dofinansowaniu podlegają projekty taborowe, obejmujące:

- a) zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania,
- b) zakup nowych trolejbusów wyposażonych w niezależnie elektrochemiczne źródło zasilania wraz z niezbędną infrastrukturą.

Zakup autobusów szkolnych, w ramach których świadczony jest dowóz dzieci do szkół, nie stanowi transportu publicznego w oparciu o umowę na świadczenie usług publicznych i nie jest przedmiotem konkursu, zatem wnioski o dofinansowanie o takim zakresie przedmiotowym nie będzie pozytywnie oceniony przez Instytucję Organizującą Konkurs.

Czy tabor autobusowy może zostać zakupiony przez MZK Sp. z o.o., ze 100% udziałem gminy w formie leasingu?

W Konkursie nr POIŚ.6.1/1/18 Beneficjentami mogą być m.in. spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na udostępnianiu taboru (np. wynajmowaniu albo oddawaniu w leasing), służącemu świadczeniu usług publicznych w ramach wykonywania zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego (forma prawna - kod 019, kod 023, kod 115, kod 116, kod 117, kod 118, kod 120, kod 121, kod 124). Powyższe oznacza, że leasing jest przewidziany jako forma zakupu taboru w ramach niniejszego konkursu. Niemniej jednak, należy mieć na uwadze zapisy *Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach POIiŚ na lata 2014 – 2020*, które wskazują na warunki uznawania wydatków poniesionych w formie leasingu jako kwalifikowalne: https://www.pois.gov.pl/media/41249/2017_07_07_wytyczne_publicacja.pdf

Jaki jest maksymalny % dofinansowania projektu w przypadku gdy beneficjentem jest gmina, jaki gdy beneficjentem jest operator (MZK Sp. z o.o.), a jaki gdy jest dwóch beneficjentów (projekt partnerski gminy oraz MZK Sp. z o.o.)?

Maksymalny dopuszczalny poziom dofinansowania wydatków kwalifikowalnych projektu ze środków UE - wynosi 85 %, niezależnie od formy prawnej Beneficjenta.

Jeśli możliwe jest złożenie wniosku o dofinansowanie projektu partnerskiego gminy z MZK Sp. z o.o., to czy spółka ta powinna zostać wybrana w otwartym naborze, zgodnie z zapisami tzw. ustawy wdrożeniowej?

Nie ma konieczności składania wniosku o dofinansowanie w partnerstwie w ramach konkursu w formie naboru otwartego w związku z tym, że MZK Sp. z o.o. jest spółką należącą w 100% do Gminy i świadczy usługi transportu zbiorowego na jej rzecz. Jest możliwe natomiast złożenie wniosku o dofinansowanie przez gminę jako beneficjenta gdzie podmiotem upoważnionym do ponoszenia wydatków kwalifikowalnych jest MZK (po podpisaniu stosownego w tym zakresie porozumienia).

Jaki wpływ na uczestnictwo w projekcie ma fakt, że umowa pomiędzy MZK a gminą wygasa za 5 lat?

W przypadku umów, których okres obowiązywania kończy się w okresie trwałości projektu, we wniosku o dofinansowanie należy zawrzeć informację – zobowiązanie do zawarcia nowej umowy przewozowej wraz z podaniem jej podstawowych parametrów. Po zawarciu umowy przewozowej jej kopię należy niezwłocznie przekazać do Instytucji Organizującej Konkurs.

W zakresie kryterium merytorycznego I stopnia – promocja transportu zbiorowego – polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego - Czy jest wymagana jakaś specyficzna forma dokumentu określającego politykę biletową, aby spełnić to kryterium ?

Wypełnieniem kryterium merytorycznego I stopnia – promocja transportu zbiorowego – będzie informacja, dotycząca stosowanej polityki biletowej, zachęcającej do korzystania z transportu zbiorowego, zamieszczona:

- w treści wniosku o dofinansowanie oraz studium wykonalności, dotycząca przyjętych strategii, uchwał, zarządzeń, promujących transport zbiorowy, wraz z podaniem jedynie w treści studium wykonalności, linków do tych dokumentów (jeżeli zostały opublikowane);

- w treści Załącznika nr 8 do Wniosku o Dofinansowanie (pkt 3);
- w Załączniku nr 16 do Wniosku o Dofinansowanie(jeśli dotyczy).

W zakresie kryterium merytorycznego I stopnia – kompleksowość działań na rzecz ochrony powietrza i gospodarki niskoemisyjnej - Czy kryterium to odnosi się do działań podejmowanych bezpośrednio przez Beneficjenta, czy też do działań podejmowanych w mieście w sensie ogólnym, np. na poziomie województwa ?

Czy instrument wsparcia finansowego na rzecz inwestowania w przyjazne środowisku źródła energii ma być rozumiany jako udzielane obywatelom dofinansowanie do wymiany we własnym zakresie np. pieców węglowych na bardziej nowoczesne, czy może można uznać za takie działania kompleksową wymianę takich pieców w ramach zrealizowanego przez Miasto projektu współfinansowanego z funduszy europejskich w obrębie objętego projektem obszaru miasta ?

Kryterium merytoryczne I stopnia – kompleksowość działań na rzecz ochrony powietrza i gospodarki niskoemisyjnej odnosi się do działań podejmowanych na terenie jednostki samorządu terytorialnego, w której będzie bezpośrednio realizowany projekt, będący przedmiotem Konkursu nr POIS.6.1/1/18 (miasto lub gmina). Zarówno udzielane obywatelom dofinansowanie wymiany we własnym zakresie pieców węglowych na bardziej nowoczesne, jak i kompleksowa wymiana takich pieców w ramach zrealizowanego przez miasto projektu współfinansowanego z funduszy europejskich w obrębie objętego projektem obszaru miasta można uznać za instrumenty wpisujące się w kompleksowość działań na rzecz ochrony powietrza i gospodarki niskoemisyjnej.

W zakresie kryterium merytorycznego II stopnia – przygotowanie projektu do realizacji – wymóg przedstawienia dokumentu potwierdzającego zabezpieczenie dostaw energii w ilości niezbędnej do zapewnienia funkcjonowania projektu - czy dokument ten powinien odnosić się do właściciela infrastruktury przesyłowej (dystrybucja), który jest jasno określony, czy też do dostawcy(przesył), co do którego istnieje możliwość wyboru ?

Kryterium zostanie spełnione, jeżeli Wnioskodawca przedstawi dokument, potwierdzający zabezpieczenie dostaw energii w ilości niezbędnej do zapewnienia funkcjonowania projektu. Zgodnie z Załącznikiem nr 3 do Regulaminu Konkursu Nr POIiŚ.6.1/1/18 „Lista załączników do wniosku o dofinansowanie”, który stwierdza, że Wnioskodawca ma obowiązek przedstawienia Umowy, promesy lub innego dokumentu, potwierdzającego zabezpieczenie dostaw energii w ilości niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania taboru zakupionego w ramach projektu. Podstawowym założeniem, stawianym przed Wnioskodawcą jest sprawna i efektywna realizacja projektu, a jedną z jej determinantów, jest zabezpieczenie dostaw energii dla nieprzerwanej pracy taboru, a więc złożenie, w ramach dokumentacji aplikacyjnej, dokumentu to potwierdzającego.

Czy w analizie ekonomicznej, pomimo faktu, iż nie dopuszcza się przeniesienia ruchu z transportu prywatnego do transportu publicznego należy posiłkować się danymi wyjściowymi i prognozami ruchu odrębnie dla obydwu rodzajów transportu?

Czy takie elementy jak:

- liczba pasażerów;***
- liczba pasażerogodzin;***
- liczba wozokilometrów;***

należy wykazywać odrębnie dla komunikacji miejskiej i transportu prywatnego w celu wykazania braku przeniesienia ruchu, a jedynie zmian wynikających z dynamiki zmian ludności?

Niezbędne do uwzględnienia w AKK założenia, a także mechanizmy kalkulacji zostały zaprezentowane w arkuszu kalkulacyjnym zamieszczonym na stronie CUPT w dniu 17.10.2018 r. pod następującymi linkami:

<https://www.cupt.gov.pl/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/aktualnosci/1293-17-10-2018-przykladowy-szablon-analazy-kosztow-i-korzysci-na-potrzeby-konkursu-w-dzialaniu-6-1>

oraz

<https://www.cupt.gov.pl/aktualnosci/1189-szkolenie-dla-wnioskodawcow-poiis-6-1-1-18-rozwoj-publicznego-transportu-zbiorowego-w-miastach>

Czy w ramach planowanego Konkursu 6.1. Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach POIiŚ 2014-2020, jako wydatki kwalifikowalne w projekcie, mogą zostać ujęte następujące elementy (obok zakupu pojazdów elektrycznych, służących elektryfikacji linii autobusowej):

- 1. zakup elektronicznych tablic informacyjnych, montowanych na przystankach, zlokalizowanych wzdłuż elektryfikowanej linii autobusowej,***
- 2. wykonanie/modernizacja przyłączy elektrycznych, zasilających wiaty przystankowe wraz z elektronicznymi tablicami informacyjnymi, zlokalizowane wzdłuż elektryfikowanej linii autobusowej,***
- 3. zakup i montaż monitoringu wiat przystankowych, lokalizowanych wzdłuż elektryfikowanej linii autobusowej,***
- 4. koszty osobowe i administracyjno-techniczne funkcjonowania Jednostki Realizującej Projekt.***

Czy do wartości powyższych wydatków stosuje się limity procentowego udziału w całkowitej kwocie Projektu? Jeżeli tak, to jakie?

Zgodnie z zapisami Załącznika nr 8 do Regulaminu Konkursu POIiŚ.6.1/1/18 kwalifikowalne mogą być wydatki związane z budową, zakupem i instalacją innych stałych elementów infrastruktury technicznej i wyposażenia niezwiązanego bezpośrednio z elektryfikacją linii komunikacji miejskiej na terenie zajezdni (baz taborowych), pętli autobusowych, linii autobusowych, przystanków, w tym przystanków końcowych, z których korzystać będą pojazdy zakupione w ramach projektu.

Przedmiotem projektu w ramach Konkursu nr POIiŚ.6.1/1/18 jest elektryfikacja wybranych linii komunikacji miejskiej, rozumiana jako zastąpienie (poprzez pełną lub częściową wymianę) taboru o napędzie innym niż elektryczny, bezszynowymi pojazdami elektrycznymi.

Dodatkowo, wartość nakładów na budowę, zakup i instalację innych stałych elementów infrastruktury technicznej i wyposażenia niezwiązanego bezpośrednio z elektryfikacją linii komunikacji miejskiej na terenie zajezdni, pętli autobusowych, linii autobusowych, przystanków nie może przekroczyć 10% kosztów kwalifikowalnych projektu w zakresie wydatków związanych bezpośrednio z elektryfikacją linii komunikacji miejskiej. Nakłady w tej kategorii, które przekroczą pułap 10% stają się wydatkami niekwalifikowalnymi. Przedstawione wydatki, planowane do poniesienia w ramach projektu, muszą być poparte uzasadnieniem niezbędności dla optymalnego funkcjonowania przedmiotu projektu (wykazywać że poprawiają funkcjonowanie transportu publicznego) oraz wpisywać się w cele działania

6.1 POIŚ 2014-2020 oraz kwalifikowalny przedmiot projektów w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych POIŚ 2014-2020 dla osi VI. Kwalifikowalność tego typu wydatków Instytucja Organizująca Konkurs będzie mogła potwierdzić dopiero mając pełną dokumentację aplikacyjną.

W odniesieniu do kosztów osobowych i administracyjno-technicznych funkcjonowania Jednostki Realizującej Projekt, należy stwierdzić, iż zgodnie z zapisami Załącznika nr 8 do Regulaminu Konkursu POIŚ.6.1/1/18 wydatki osobowe wraz z wszystkimi pochodnymi (jak koszty związane z wynagrodzeniem personelu), jak również wydatki na zakup wyposażenia/stanowisk pracy zalicza się do wydatków niekwalifikowalnych.