

Zestawienie uwag zgłoszonych do kryteriów wyboru przedsięwzięć w ramach KPO „Pasażerski tabor kolejowy (regionalny)”

L.p.	Autor uwagi	Treść uwagi i jej ewentualne uzasadnienie	Sposób uwzględnienia uwagi
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	W załączniku nr 2 w części Kryteria merytoryczne II stopnia pod pozycją nr 6 „Tabor przeznaczony do obsługi przewozów o charakterze regionalnym” wpisano, że ocenie podlegać będzie czy zakupiony tabor wykorzystywany będzie do wykonywania przewozów o charakterze regionalnym. Zwracamy jednak uwagę, że zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym rozróżniane są m.in. przewozy wojewódzkie i międzywojewódzkie z czym związane są kompetencje organizatorów tych przewozów. W przypadku wprowadzenia pojęcia „przewóz o charakterze regionalnym”, które będzie decydowało o przyznaniu punktów należy bezwzględnie sprecyzować o jaki przewóz chodzi, aby nie było wątpliwości do obsługi jakich relacji planować zakup taboru. Proponujemy zatem za przewóz o charakterze regionalnym uznać przewóz pociągiem osobowym lub osobowym - przyspieszonym realizowany na dystansie do 320 km.	Doprecyzowanie definicji przewozów o charakterze regionalnym.
2.	Koleje Śląskie Sp. z o.o.	<p>Uwagi do kryteriów merytorycznych I stopnia:</p> <p>- kryterium nr 2 „Przedsięwzięcia partnerskie/grupy zakupowe”: Sugerujemy zmianę treści kryterium, o ile jest to możliwe. Proponowana przez nas treść to: „2 pkt – przedsięwzięcie realizowane przez dwóch organizatorów przewozów lub organizatora przewozów i przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich, lub <u>co najmniej dwa przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi przewozów pasażerskich (grupy zakupowe)</u>”.</p> <p>- kryterium nr 4 „Efektywność dofinansowania – zakładana praca eksploatacyjna”: Sugerujemy zwiększenie górnej wartości kryterium. Proponowana przez nas treść to: „2 pkt – 120 tyś pockm/rok ≤ średni przebieg”</p>	<p>kryterium nr 2 - przyjmujemy propozycję, treść zasad oceny kryterium zostanie poszerzona o zaproponowany zakres.</p> <p>kryterium nr 4 – zapis bez zmian.</p>

		<p>- kryterium nr 5 „Montaż finansowy przedsięwzięcia”: W naszej opinii przyjęta konstrukcja finansowa montażu przedsięwzięcia znacząco preferuje beneficjentów, którzy są w stanie zapewnić wkład własny projektu w postaci pożyczki na poziomie, co najmniej 50% wnioskowanego wsparcia. Warto zatem rozważyć zastosowanie bardziej przystępnej konstrukcji finansowej zwiększającej szanse beneficjentów o mniejszych możliwościach finansowania projektu.</p> <p>Uwagi do kryteriów merytorycznych II stopnia:</p> <p>- kryterium nr 3 „Wartość kwalifikowana przedsięwzięcia wynosi co najmniej 150,00 mln zł i nie przekracza kwoty 500,00 mln zł (nie dotyczy grup zakupowych)” Sugerujemy zmniejszenie lub całkowite wyeliminowanie tego kryterium, o ile jest to możliwe. Zwracamy uwagę, że w przypadku gdy beneficjentem projektu będzie jedno przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich, wówczas koszt wkładu własnego (pożyczki) na poziomie co najmniej 50% może stanowić barierę uniemożliwiającą ubieganie się o środki w ramach KPO.</p> <p>- kryterium nr 6 „Tabor przeznaczony do obsługi przewozów o charakterze regionalnym” Sugerujemy uszczegółowienie tego zapisu, precyzującego dokładnie definicje „przewozów o charakterze regionalnym”.</p> <p>Uwaga o charakterze ogólnym:</p> <p>Zwracamy również uwagę, że termin zakończenia przedsięwzięcia w horyzoncie czasowym do końca II kwartału 2026 roku może być zagrożone. Pragniemy nadmienić, że czas oczekiwania na dostawę taboru kolejowego według naszej wiedzy pozyskanej w drodze dialogu technicznego wynosi około 30-36 miesięcy od daty zawarcia umowy z producentem. Biorąc pod uwagę czas niezbędny do naboru i oceny wniosków oraz konieczności wyboru wykonawcy w drodze przetargu zasadne jest możliwie szybkie ogłoszenie naboru wniosków.</p>	<p>kryterium nr 5 – zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK).</p> <p>kryterium nr 3 – zapis bez zmian.</p> <p>kryterium nr 6 - doprecyzowanie definicji przewozów o charakterze regionalnym.</p> <p>Zmiana niezależna od instytucji określających kryteria.</p>
--	--	--	---

3.	<p>Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o.</p>	<p>Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o. przedstawia propozycje zmian w zakresie kryteriów szczegółowych - Kryteria merytoryczne I stopnia.</p> <p>nr 1. Przygotowanie przedsięwzięcia: - zwiększenie punktacji w punkcie: - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa) – obecnie przypisano 4 pkt. Uzasadnienie: W związku z ramami czasowymi kwalifikowalności, gdzie zakończenie kwalifikowania wydatków przypada nie później niż 30.06.2026r., tylko przedsięwzięcia z, w pełni przygotowaną dokumentacją przetargową, mają możliwość realizacji i zakończenia w przyjętych ramach czasowych. Dlatego ważna jest wysoka punktacja w tym kryterium.</p> <p>nr 2. Przedsięwzięcie partnerskie / grupy zakupowe: – zmiana w zakresie punktacji, na następującą: 2 pkt - przedsięwzięcie realizowane przez więcej niż dwóch organizatorów przewozów lub organizatorów przewozów i przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich (grupy zakupowe) 1 pkt - przedsięwzięcie realizowane przez dwóch organizatorów przewozów lub organizatora przewozów i przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich (grupy zakupowe) 0 pkt - przedsięwzięcie realizowane jest przez jednego organizatora przewozów lub jedno przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich</p> <p>Uzasadnienie: Dotychczasowa punktacja jest krzywdząca dla spółek kolejowych, które nie realizują przedsięwzięć w grupie zakupowej, gdyż preferują formułę zakup + utrzymanie. Należy podkreślić, że formuła zakup + utrzymanie nie jest praktykowana w ramach grupy zakupowej, ze względu na swoją złożoność. Z drugiej strony taka formuła zakupu pojazdów jest najefektywniejsza z punktu obniżenia kosztów operacyjnych oraz podnosi dostępność pojazdów do co najmniej 98%.</p> <p>nr 4. Efektywność dofinansowania - zakładana praca eksploatacyjna:</p>	<p>Ad. 1 Dodany zostanie jeszcze jeden próg dla projektów w których wszczęto lub nawet rozstrzygnięto postępowanie przetargowe.</p> <p>Ad. 2 j.w. – propozycja Kolei Śląskich.</p> <p>Ad.4 – zapis bez zmian.</p>
----	--	---	--

		<p>- zwiększenie zakładanej pracy eksploatacyjnej w punktach: - 120 tys pockm/rok < średni przebieg – obecnie przypisano 2 pkt - 80 tys pockm/rok < średni przebieg < 120 tys pockm/rok – obecnie przypisano 1 pkt - 0 tys pockm/rok < średni przebieg < 80 tys pockm/rok – obecnie przypisano 0 pkt Uzasadnienie: W opinii Spółki, przyjęta obecnie w kryterium wartość 120 tys pockm/rok jest zbyt niska. Aktualnie Spółka ŁKA wykonuje średnio 150 tys. pockm/rok jednym pojazdem. Aby przedsięwzięcie było efektywne, do punktacji należy przyjąć wartość co najmniej 150tys. pockm/rok. Należy również rozważyć zwiększenie punktacji w tym kryterium, gdyż efektywność projektu powinna być oceniana najwyżej.</p> <p>nr 5. Montaż finansowy przedsięwzięcia: – zmiana w zakresie wielkości wsparcia, w następujący sposób: - finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację mniejszą niż 60% wnioskowanego wsparcia i część pożyczkową większą niż 40% wnioskowanego wsparcia - finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację stanowiącą od 40 do 80% wnioskowanego wsparcia oraz część pożyczkową stanowiącą 20-60% wnioskowanego wsparcia - finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację większą niż 80% wnioskowanego wsparcia oraz część pożyczkową mniejszą niż 20% wnioskowanego wsparcia</p> <p>Lub</p> <p>- zmiana w zakresie punktacji, w następujący sposób: 5 pkt - finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację mniejszą niż 50% wnioskowanego wsparcia i część pożyczkową większą niż 50% wnioskowanego wsparcia 3 pkt - finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację stanowiącą od 50 do 70% wnioskowanego wsparcia oraz część pożyczkową stanowiącą 30-50% wnioskowanego wsparcia 1 pkt - finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację większą niż 70% wnioskowanego wsparcia oraz część pożyczkową mniejszą niż 30% wnioskowanego wsparcia”</p>	<p>Ad. 5 – j.w. - zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK).</p>
--	--	---	---

4.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko- Pomorskiego	<p>Uwagi do kryteriów merytorycznych I stopnia:</p> <p>2. Przedsięwzięcie partnerskie/grupy zakupowe Naszym zdaniem zbyt duża waga punktowa jest dla przedsięwzięć realizowanych przez więcej niż dwóch organizatorów przewozów. Z uwagi na specyfikę branży kolejowej, a co za tym idzie niewielką liczbę podmiotów gospodarczych mogących współpracować w grupach uważamy, iż należałoby zmienić punktację na zerojedynkową.</p> <p>5. Montaż finansowy przedsięwzięcia Należy wziąć pod uwagę szczególną sytuację gospodarczą, wysoką inflację i tym samym wzrost kosztów przedsięwzięcia. Procedura uzyskania pożyczki nie należy do najkrótszych i w związku z dużą dynamiką zmiany cen istnieje ryzyko, iż nie zostaną zachowane zakładane parametry wielkości finansowania tzw. części pożyczkowej z uwagi na wzrost cen zakupu w trakcie procedury. Uważamy, iż punktacja również powinna zostać skorygowana.</p>	<p>Ad. 2 – j.w. – propozycja Kolei Śląskich.</p> <p>Ad. 5 – j.w. - zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK).</p>
5.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.	<p>Uwagi do kryteriów merytorycznych II stopnia:</p> <p>- kryterium nr 6 „Tabor przeznaczony do obsługi przewozów o charakterze regionalnym”: Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie przewozów regionalnych, ujęte są również przewozy o charakterze aglomeracyjnym. Odnosząc się do odpowiedzi w ramach konsultacji zapisów KPO dla E.2.1.1. uznano, że linie kolejowe o charakterze aglomeracyjnym mieszczą się w pojęciu linii regionalnych</p> <p>- kryterium nr 7 „Trwałość przedsięwzięcia”: Prosimy o dodanie minimum 3 lata do opisu kryterium „Zobowiązanie Wnioskodawcy iż tabor zakupiony w ramach KPO, będzie wykorzystywany na podstawie umów PSC przez 3 lata”</p> <p>- kryterium nr 8 „Nadrekompensata”:</p>	<p>kryterium nr 6 – definicja zostanie doprecyzowana.</p> <p>kryterium nr 7 – przyjmujemy propozycję, zapis zostanie uzupełniony.</p> <p>kryterium nr 8 – zapis pozostanie bez zmian.</p>

		<p>Uwaga do opisu kryterium („Ocenie podlegać będzie, czy zapisy umowy PSC gwarantują, że na koniec jej obowiązywania dojdzie do całkowitego rozliczenia dofinansowania kosztów zakupu taboru udzielonego ze środków publicznych”).</p> <p>Umowa PSC – warunek całkowitego rozliczenia dofinansowania.</p> <p>Mając na uwadze wskazany powyżej termin trzech lat, rozliczenie w takim okresie dofinansowania jest niemożliwe. Rekompensata wynikająca z umowy PSC, w ramach której rozliczane będzie dofinansowanie, ma uwzględniać amortyzację zakupionych pojazdów i rozliczenie jej powinno odbywać się z uwzględnieniem odpowiedniej stawki amortyzacji nie stanowiąc jednocześnie nadmiernych korzyści dla Beneficjenta.</p> <p>Uwagi do kryteriów horyzontalnych:</p> <p>- kryterium nr 2 „Zgodność z planem rozwojowym”:</p> <p>Uwaga do fragmentu opisu kryterium „- przedsięwzięcie jest zgodne z rodzajem przedsięwzięć przewidzianym w opisie właściwego komponentu planu rozwojowego”</p> <p>W zapisach KPO E2.1.2. Pasażerski tabor kolejowy – w ramach konkursu zapisy nadal stanowią o wsparciu dla taboru do przewozów „regionalnych”.</p> <p>Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie przewozów regionalnych, ujęte są również przewozy o charakterze aglomeracyjnym. Odnosząc się do odpowiedzi w ramach konsultacji zapisów KPO dla E.2.1.1. uznano, że linie kolejowe o charakterze aglomeracyjnym mieszczą się w pojęciu linii regionalnych</p> <p>- kryterium nr 2 „Brak podwójnego finansowania”:</p> <p>Uwaga do fragmentu opisu „Analizowane jest czy ostateczny odbiorca nie otrzymał już finansowania na ten sam cel w ramach planu rozwojowego lub innych unijnych programów, instrumentów, funduszy w ramach budżetu Unii Europejskiej na realizację zakresu prac zakładanego w ramach realizacji przedsięwzięcia”:</p> <p>Prosimy o potwierdzenie, czy możliwym będzie zgłoszenie w ramach konkursu i finansowanie ze środków KPO części projektu „niefunkcjonującego” dla którego Beneficjent posiada UoD w ramach POIS.</p>	<p>Kryteria horyzontalne nie są przedmiotem konsultacji.</p> <p>Tak, możliwe jest takie rozwiązanie, pod warunkiem wykluczenia podwójnego finansowania.</p>
--	--	---	---

6.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	<p>Uwagi do kryteriów merytorycznych I stopnia:</p> <p>- kryterium nr 1 „Przygotowanie przedsięwzięcia”: Dojrzałość projektu jest jednym z dwóch kryteriów wyboru projektów, wymienionych w projekcie programu przekazanym KE (str. 323.). Postuluje się zwiększenie wagi tego kryterium z 1 na 2 oraz maksymalnej punktacji do 8 pkt.</p> <p>- kryterium nr 2 „Przedsięwzięcia partnerskie/grupy zakupowe”: Postuluje się rezygnację z kryterium. <u>Uzasadnienie:</u> Organizatorzy regionalnych przewozów kolejowych współpracują ze sobą przy realizacji przewozów wykraczających poza granicę województw. W zasadzie nie ma potrzeby stymulowania współpracy. Pozostawiając to kryterium, ze względu na zindywidualizowane regionalnie potrzeby taborowe będziemy mieli do czynienia z sytuacją, w której albo zakupiony zunifikowany tabor nie do końca będzie tym potrzebom odpowiadał, bądź też grupa zakupowa zrealizuje zakup taboru zróżnicowanego (bardziej czasochłonnego w produkcji), co w żaden sposób nie przełoży się na szybszą realizację zamówienia.</p> <p>- kryterium nr 4 „Efektywność dofinansowania – zakładana praca przewozowa”: Wskaźnikiem, który lepiej niż praca eksploatacyjna, mierzy liczbę przewiezionych pasażerów jest praca przewozowa. Postuluje zmianę kryterium na pracę przewozową. W przypadku pozostawienia kryterium pracy eksploatacyjnej postuluje się pomiar w pojazdokilometrach /rok zamiast pociągokilometrów/rok. Ze względu na możliwość realizacji połączeń w trakcji wielokrotnej (łączenie składów) byłaby to lepsza od pociągokilometrów jednostka pomiaru.</p> <p>Planowana ilość przewiezionych pasażerów jest (poza dojrzałością projektu) drugim z wymienionych kryteriów wyboru projektów w projekcie programu przekazanym KE. Postuluje się zwiększenie wagi tego kryterium z poziomu 2 do poziomu 4 oraz maksymalnej liczby punktów do zdobycia z 4 do 8.</p>	<p>kryterium nr 1 - dodany zostanie jeszcze jeden próg dla projektów w których wszczęto lub nawet rozstrzygnięto postępowanie przetargowe.</p> <p>kryterium nr 2 – kryterium pozostaje, zapis zostanie doprecyzowany zgodnie z propozycją Kolei Śląskich.</p> <p>kryterium nr 4 - zapis bez zmian, doprecyzujemy przyjętą jednostkę pomiaru.</p>
----	--	---	---

		<p>Zmiana wagi jest uzasadniona ze względu na premiowanie efektywności realizacji projektów taborowych warunkującej realizację celu szczegółowego E1 „zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”.</p> <p>- kryterium nr 5 „Montaż finansowy przedsięwzięcia”: Projekt kryteriów dotyczy wyłącznie komponentu E.2.1.2. Zapisy KPO dotyczące tego komponentu nie uzasadniają łączenia mechanizmu dotacyjnego i pożyczkowego, wskazując jedynie, że w ramach innego komponentu E2.3.1 przewiduje się przeznaczenie 500 mln EURO dla kolei regionalnych w ramach mechanizmu pożyczkowego. Postuluje się punktować wyłącznie skalę udziału dotacji w projekcie oraz obniżyć maksymalną liczbę punktów do zdobycia.</p>	<p>kryterium nr 5 – j.w. - zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK)</p>
7.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	<p>Uwaga ogólna. Prosimy o doprecyzowanie, że w zakresie sformułowania przewozów o charakterze regionalnym rozumie się też przewozy o charakterze aglomeracyjnym. Jest to niezbędne, aby Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia mogła aplikować o tabor dotyczący właśnie tego typu przewozów świadczonych na terenie Metropolii.</p> <p>Kryteria merytoryczne I stopnia Kryterium 2: Przedsiębiorstwo partnerskie/grupy zakupowe 0 pkt – przedsięwzięcie realizowane jest przez jednego organizatora przewozów lub jedno przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich Kryterium to nie jest jasne i nie jest wprost wskazane, że punkty przyznawane będą za organizację przetargów w grupach zakupowych. Uszczegółowienie kryterium wskazuje na realizację przedsięwzięcia, czyli inwestycji. Sugerujemy przeformułowanie kryterium.</p> <p>Kryterium 3: Wpływ na dostępność kolei dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności Sugeruje się dodanie dodatkowego atrybutu w postaci np. możliwości przyciemniania światła w jednym lub wielu członach jak i również możliwości ściszenia informacji dla podróżnych.</p>	<p>Doprecyzowanie definicji przewozów o charakterze regionalnym.</p> <p>kryterium 2 - j.w. – propozycja Kolei Śląskich.</p> <p>kryterium 3 – zapis bez zmian.</p>

		<p>Kryterium 4: Efektywność dofinansowania – zakładana praca eksploatacyjna Sugeruje się w przypadku napraw gwarancyjnych - odjęcie proporcjonalnej liczby pockm z odpowiedniej liczby średniej przebiegu - brak winy po stronie wnioskującego z niemożności korzystania z taboru, bądź doprecyzowania kryterium wskazując na podobną sytuację.</p> <p>Sugeruje się dodanie Kryterium 6 w brzmieniu: Tabor dwusystemowy do obsługi sieci CPK: - tak 3 pkt - nie 0 pkt</p> <p>Kryterium to umożliwi stosowną priorytetyzację projektów wybranych do dofinansowania.</p> <p>Kryteria merytoryczne II stopnia Kryterium 6. Tabor przeznaczony do obsługi przewozów o charakterze regionalnym. Prosimy o korektę zapisu jak poniżej: Ocenie podlegać będzie czy zakupiony tabor wykorzystywany będzie do wykonywania przewozów o charakterze regionalnym lub aglomeracyjnym. Sugerujemy dodać informację o przewozach o charakterze aglomeracyjnym.</p>	<p>kryterium 4 – zapis bez zmian.</p> <p>kryterium 6. Definicja zostanie doprecyzowana.</p>
8.	Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.	<p>Uwaga do kryterium horyzontalnego nr 1 „Zgodność z ramami czasowymi planu rozwojowego”: Wnioskujemy o wydłużenie okresu kwalifikowalności do minimum do 31.08.2026 r. oraz ewentualne rozmowy z KE w sprawie wydłużenia okresu obowiązywania KPO do dnia 31 grudnia 2027 r.</p> <p>Uzasadnienie: Instrument na Rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF) określa tylko datę początkową kwalifikowalności czyli 1 lutego 2020 r. nie wyznacza daty końcowej. Wyznaczona jest jedynie data 31 sierpnia 2026 r. jako zakończenie i osiągnięcie planowanych kamieni milowych, wartości docelowych i orientacyjnego harmonogramu realizacji reform i inwestycji. Wydłużenie okresu kwalifikowalności minimum do 31</p>	<p>Kryteria horyzontalne nie są przedmiotem konsultacji.</p>

	<p>sierpnia 2026 r. to dodatkowe dwa miesiące w wyjątkowo trudnych warunkach jakimi są skutki COVID i wojna w Ukrainie na zakończenie inwestycji.</p> <p>Biorąc pod uwagę wydłużający się proces ogłoszenia KPO o ok. 18 miesięcy od wstępnie deklarowanego terminu zasadnym staje się wydłużenie terminu realizacji inwestycji w ramach KPO odpowiednio o termin 18 miesięcy, czyli do 31 grudnia 2027 r. Inwestycji związane z zakupem taboru należą do inwestycji długoterminowych a ogłoszenie konkursu KPO w jednym terminie spowoduje natłok zamówień u producentów taboru w związku z czym istnieje ryzyko dostawy taboru po 31 sierpnia 2026 r.</p> <p>Uwagi do kryteriów merytorycznych I stopnia: - kryterium nr 2 „Przedsiębiorstwo partnerskie/grupy zakupowe” Wnioskujemy o rezygnację z oceniania projektów w ramach grupy zakupowej składającej się z co najmniej dwóch organizatorów.</p> <p>Uzasadnienie: Kryterium, w którym punktowana jest realizacja projektu w ramach grupy zakupowej, składającej się z co najmniej dwóch organizatorów przewozów lub przedsiębiorstw kolejowych, należy uznać za kryterium promujące jedną dotychczas zawiązaną grupę zakupową organizatorów przewozów kolejowych i dyskryminujące samodzielnych organizatorów przewozów. Należy zaznaczyć, że proces zawiązania nowej grupy zakupowej, który musi być poprzedzony odpowiednimi negocjacjami oraz ustaleniami w zakresie warunków współpracy oraz wymogów technicznych dla wspólnie kupowanego taboru, jest procesem czasochłonnym i może trwać nawet do roku czasu. Należy wskazać, że wspólny start w ramach grupy zakupowej w świetle obecnej sytuacji na rynku nie stanowi wartości dodanej dla organizatora/przewoźnika. W związku z tym wnosimy o rezygnację z oceniania projektów wg. niniejszego kryterium.</p> <p>- kryterium nr 4 „Efektywność dofinansowania – zakładana praca eksploatacyjna”: Wnioskujemy o obniżenie wartości granicznych dotyczących wykonanej liczby pockm w pierwszym roku po zakończeniu przedsięwzięcia.</p> <p>Proponowane przedziały:</p>	<p>kryterium nr 2 – kryterium pozostaje, zostanie doprecyzowane.</p> <p>kryterium nr 4 – zapis bez zmian.</p>
--	--	---

	<p>2 pkt – 70 tys pockm/rok \leq średni przebieg 1 pkt – 40 tys pockm/rok \leq średni przebieg < 70 tys pockm/rok 0 pkt – 0 tys pockm/rok < średni przebieg < 40 tys pockm/rok</p> <p>Uzasadnienie: Celem pasażerskiego transportu publicznego jest zapewnienie skomunikowania połączeń na terenie Województwa Mazowieckiego w taki sposób, aby nie występowało wykluczenie komunikacyjne. Ważniejszym aspektem niż osiągnięcie odpowiedniej ilości pockm jest zapewnienie komunikacji na obszarach które tego wymagają. Ponieważ często są to krótkie odcinki, nawet zapewnienie dużej ilości połączeń na nich nie spowoduje, że zostanie osiągnięta odpowiednia ilość pockm wymagana w danym kryterium oceny. Pomimo tego cel umowy PSC zostaje osiągnięty w myśl zasady, że celem nadrzędnym jest obsługa pasażerów a nie osiągnięcie konkretnych wyników.</p> <p>- kryterium nr 5 „Montaż finansowy przedsięwzięcia”: Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie czy poziom dotacji i pożyczki należy liczyć od „wnioskowanego wsparcia” czy zapis został niefortunnie użyty a dotacja i pożyczka powinny być liczone od „wydatków kwalifikowanych”.</p> <p>Uwagi do kryteriów merytorycznych II stopnia: - kryterium nr 3 „Wartość kwalifikowana przedsięwzięcia wynosi, co najmniej 150,00 mln zł i nie przekracza kwoty 500,00 mln zł (nie dotyczy grup zakupowych)” Wnioskujemy o obniżenie dolnego progu wartości kwalifikowalnej przedsięwzięcia z kwoty 150 mln zł do kwoty 100 mln zł.</p> <p>Wnioskujemy o umieszczenie zapisu, że jeden przewoźnik może przedłożyć kilka wniosków o dofinansowanie dla projektów ubiegających się o środki z KPO.</p> <p>Uzasadnienie: W związku z możliwością złożenia wniosku przez jednego organizatora przewozów, który w swoim planie zakupowym może posiadać mniejszą ilość pojazdów wnioskujemy o obniżenie wartości kwalifikowanej przedsięwzięcia z kwoty 150 mln zł do 100 mln zł.</p>	<p>kryterium nr 5 - zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK), pozostaje „wnioskowane wsparcie”.</p> <p>kryterium nr 3 – zapis bez zmian.</p>
--	--	---

		<p>- kryterium nr 6 „Tabor przeznaczony do obsługi przewozów o charakterze regionalnym” Wnioskujemy o możliwość obsługi zakupionym taborom całego obszaru Województwa Mazowieckiego bez konieczności wskazywania konkretnych tras.</p> <p>Uzasadnienie: W praktyce trudne jest wybiegowanie pociągów tak, aby permanentnie w zmieniającym się otoczeniu zawsze obsługiwały tę samą trasę co powoduje mniej efektywne wykorzystanie pojazdów w zakresie ich przebiegów dobowych/miesięcznych/rocznych. W związku z powyższym wnioskujemy o możliwość obsługi zakupionym taborom całego obszaru Województwa Mazowieckiego bez konieczności wskazywania konkretnych tras.</p>	<p>kryterium nr 6 – definicja zostanie doprecyzowana.</p>
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	<p>Kryteria merytoryczne I stopnia. Ad 2 - prosimy o dopuszczenie jako grupa zakupowa Organizatora i przedsiębiorstwo kolejowe przewozów pasażerskich. Czy spełnieniem warunku „dwóch organizatorów” będzie sytuacja, która jest dopuszczona w ustawie o PTZ dot. realizacja połączeń do 30 km na terenie województwa sąsiedniego bez porozumienia się organizatorów czy obligatoryjnie wymagane będzie porozumienie się dwóch organizatorów;</p> <p>Ad 3 - czy w przypadku tego punktu chodzi o tabor wnioskodawcy? czy w ogóle o tabor, którym są wykonywane połączenia i konkretnie ten tabor zostanie zastąpiony/uzupełniony nowym taborom;</p> <p>Ad 5 - montaż finansowy – max ilość pkt jest za finansowanie mieszane dotacja i pożyczka 50/50. Czy jest możliwe finansowanie tylko z dotacją bez pożyczki?;</p> <p>Kryteria merytoryczne II Stopnia: Pytanie ogólne: <u>Czy w przypadku odpowiedzi „nie” wniosek podlegał będzie odrzuceniu?</u></p>	<p>Ad. 2 – jest już taki zapis. Nie, wymagane porozumienie.</p> <p>Ad. 3 – chodzi o tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia.</p> <p>Ad. 5 – nie.</p> <p>Tak.</p>

	<p>Ad 1 – Czy będą wytyczne do opracowania takiej dokumentacji, czy będą określone wskaźniki?</p> <p>Ad 3 – określone zostały granice kwalifikowalności przedsięwzięcia od min 150 mln PLN do 500 mln PLN dla pojedynczego beneficjenta. Czy niespełnienie tego kryterium będzie dyskwalifikowało projekt do realizacji?</p> <p>Ad 4 – Weryfikacja będzie następowała na etapie składania wniosku czy również w okresie trwałości Projektu. Czy konieczne będzie legitymowanie się zawartą Umową PSC? Czy w przypadku Organizatora, który ma ustawowy obowiązek organizowania połączeń kolejowych wystarczy stosowne Oświadczenie?</p> <p>Ad 6 – Wskazane jest doprecyzowanie pojęcia „przewozy o charakterze regionalnym”; jaki czynnik będzie wskazywał charakter tych przewozów – zatrzymywanie się na każdej stacji i przystanku? Proponujemy zdefiniowanie „przewozy o charakterze regionalnym”.</p> <p>Ad 7 – Trwałość przedsięwzięcia – od kiedy będzie liczona: od odbioru pojazdu, zakończenia projektu, zakończenia Programu,</p> <p>Ad 8 – Jak należy rozumieć ten punkt, jeżeli zakupu będzie dokonywał Organizator, który ma już zawarte umowy PSC do 2028 roku i jest ustawowo zobowiązany do organizowania połączeń kolejowych. Nadrekompensata występowała będzie tylko w przypadku zakupu taboru przez przedsiębiorstwo kolejowe.</p>	<p>Ad.1 – tak.</p> <p>Ad.3 – tak.</p> <p>Ad. 4 – tak – weryfikacja na etapie składania wniosku, ale oczywiście wymóg wykorzystania taboru w ramach PSC również na późniejszym etapie, zgodnie z zapisami umowy PSC. W odniesieniu do organizatorów nie będzie obowiązku legitymowania się umową PSC, natomiast do rozważenia jest poproszenie o założenia do takiej umowy, np. jej projekt. Tak było praktykowane w POIS 14-20.</p> <p>Ad. 6 – definicja zostanie doprecyzowana.</p> <p>Ad. 7 – od zakończenia realizacji projektu.</p> <p>Ad. 8 – nie wymagane od Organizatora.</p>
--	--	--

10.	PESA Bydgoszcz S.A.	<p>Propozycja uzupełnienia o dodatkowe kryterium:</p> <table border="1" data-bbox="526 268 1512 448"> <thead> <tr> <th data-bbox="526 268 712 311">NAZWA KRYTERIUM</th> <th data-bbox="712 268 913 311">OPIS KRYTERIUM</th> <th data-bbox="913 268 1368 311">ZASADY OCENY KRYTERIUM</th> <th data-bbox="1368 268 1429 311">WAGA</th> <th data-bbox="1429 268 1512 311">MAKS. PUNKTACJA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="526 311 712 448">Wpływ przyszłego taboru na środowisko naturalne</td> <td data-bbox="712 311 913 448">Ocena w jaki sposób planowany do zakupu tabor wpływa na redukcję śladu węglowego (bezemisyjność)</td> <td data-bbox="913 311 1368 448">4 pkt – pojazd zasilany z sieci trakcyjnej i prądem elektrycznym z wodorowych ogniw paliwowych lub silników tłokowych zasilanych paliwem bezemisyjnym (np. wodór, biometan itp.) w ruchu pociągowym poza siecią trakcyjną 2 pkt – pojazd zasilany z sieci trakcyjnej i prądem elektrycznym z baterii akumulatorowej w ruchu pociągowym poza siecią trakcyjną 0 pkt – pojazd zasilany wyłącznie z sieci trakcyjnej</td> <td data-bbox="1368 311 1429 448">2</td> <td data-bbox="1429 311 1512 448">4</td> </tr> </tbody> </table> <p>oraz wyrażona w piśmie obawa o trudności realizacji w narzuconym okresie kwalifikowalności, tj. do końca II kw. 2026 r.</p> <p>Całe pismo dostępne pod PESA_CUPT_dotyczy_konsultacji_kryteriów_KPO.pdf</p>	NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAKS. PUNKTACJA	Wpływ przyszłego taboru na środowisko naturalne	Ocena w jaki sposób planowany do zakupu tabor wpływa na redukcję śladu węglowego (bezemisyjność)	4 pkt – pojazd zasilany z sieci trakcyjnej i prądem elektrycznym z wodorowych ogniw paliwowych lub silników tłokowych zasilanych paliwem bezemisyjnym (np. wodór, biometan itp.) w ruchu pociągowym poza siecią trakcyjną 2 pkt – pojazd zasilany z sieci trakcyjnej i prądem elektrycznym z baterii akumulatorowej w ruchu pociągowym poza siecią trakcyjną 0 pkt – pojazd zasilany wyłącznie z sieci trakcyjnej	2	4	Nie uwzględniono.
NAZWA KRYTERIUM	OPIS KRYTERIUM	ZASADY OCENY KRYTERIUM	WAGA	MAKS. PUNKTACJA									
Wpływ przyszłego taboru na środowisko naturalne	Ocena w jaki sposób planowany do zakupu tabor wpływa na redukcję śladu węglowego (bezemisyjność)	4 pkt – pojazd zasilany z sieci trakcyjnej i prądem elektrycznym z wodorowych ogniw paliwowych lub silników tłokowych zasilanych paliwem bezemisyjnym (np. wodór, biometan itp.) w ruchu pociągowym poza siecią trakcyjną 2 pkt – pojazd zasilany z sieci trakcyjnej i prądem elektrycznym z baterii akumulatorowej w ruchu pociągowym poza siecią trakcyjną 0 pkt – pojazd zasilany wyłącznie z sieci trakcyjnej	2	4									
11.	Koleje Dolnośląskie S.A.	<p>Kryteria merytoryczne I stopnia</p> <p>1. Przygotowanie przedsięwzięcia – kryterium nie uwzględnia Beneficjentów, którzy przeprowadzili i zakończyli postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, zachowując okres kwalifikowalności wydatków wskazany w kryteriach horyzontalnych. Wnosimy o stworzenie kolejnego progu punktowego o wartości 6 pkt dla projektów z podpisaną już umową z Dostawcą taboru. Sytuacja, w której Beneficjent podpisał już umowę z Dostawcą taboru, świadczy nie tylko o zapobiegliwości Beneficjenta, ale też w sposób ekstremalny niweluje ryzyko niezrealizowania projektu. Stan taki powinien być dodatkowo premiowany.</p> <p>2. Przedsięwzięcie partnerskie/grupy zakupowe – proces zawiązania nowej grupy zakupowej jest procesem czasochłonnym i może trwać nawet do roku czasu. Musi być poprzedzony odpowiednimi negocjacjami oraz ustaleniami w zakresie warunków współpracy oraz wymogów technicznych dla wspólnie kupowanego taboru. W sytuacji, gdy ogłoszenie konkursu może nastąpić w ciągu najbliższych dwóch miesięcy, kryterium te może być trudne do spełnienia przez większość organizatorów przewozów i przewoźników kolejowych w Polsce. Należy również wskazać, że fakt wspólnego startu nie przyczynia się do lepszej realizacji celów działania służącego zakupowi nowoczesnego taboru kolejowego (np. dodatkowe korzyści związane z unifikacją taboru nie muszą występować z uwagi na przyszłe użytkowanie taboru przez różnych</p>	<p>Ad. 1 – zapis kryterium zostanie uzupełniony o jeszcze jeden próg – wszczęte lub nawet zakończone postępowanie;</p> <p>Ad. 2 – doprecyzowanie definicji.</p>										

		<p>przewoźników czy możliwość zamówienia taboru o różnych charakterystykach w ramach jednego postępowania). Wspólny start w ramach grupy zakupowej w świetle obecnej sytuacji na rynku nie stanowi wartości dodanej dla organizatora/przewoźnika. Dodatkowo kryterium w takiej formie dyskryminuje większość przewoźników (w tym spółki prowadzące już obsługę wielu organizatorów transportu kolejowego) i organizatorów transportu w Polsce. W związku z tym wnosimy o rezygnację z oceniania projektów wg niniejszego kryterium.</p> <p>3. <i>Wpływ na dostępność kolei dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności</i>- wnosimy o usunięcie z zasad oceny kryterium punktacji (max 2 punkty) dotyczącej wyposażenia taboru w dodatkowe elementy ponad wymagania TSI. Obecnie obowiązujące przepisy w zakresie TSI precyzyjnie i w sposób jednoznaczny definiują wymogi dotyczące dostępności osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej mobilności. Wprowadzenie dodatkowych, niezdefiniowanych od strony technicznej i użytkowej, uznaniowych i nieobiektywnych kryteriów może doprowadzić do sporów i niejasności z tym związanych, a w efekcie do oceny niektórych projektów niezgodnie z zasadą równości szans i niedyskryminacji.</p> <p>4. <i>Efektywność dofinansowania – zakładana praca eksploatacyjna</i> – kryterium wpływa bezpośrednio na lepszą efektywność wykorzystania taboru dofinansowanego ze środków UE. W związku z powyższym wnosimy o zwiększenie wartości kryterium "120 tys pockm/rok ≤ średni przebieg" do 3 pkt.</p> <p>5. <i>Montaż finansowy przedsięwzięcia</i> – w związku z ryzykami, jakimi zawsze obarczone są instrumenty pożyczkowe, różnica w liczbie przyznanych punktów za większościowy udział pożyczki w porównaniu do punktacji za większościowy udział dotacji jest zbyt wysoka. Na chwilę obecną brak jest informacji dotyczących m.in. procedury przyznawania pożyczki oraz jej monitorowania, wskaźników finansowych, czy innych zdarzeń mogących postawić pożyczkę w stan wymagalności. Ponadto nie ma przedstawionych kryteriów i zasad udzielania części pożyczkowej, a także kluczowych parametrów mechanizmu pożyczkowego (m.in. wysokości oprocentowania pożyczki, okresu jej spłaty oraz okresu karencji w spłacaniu zobowiązania). Brak warunków udzielenia pożyczki niesie za sobą ryzyko przedłużenia procedury konkursowej, co z</p>	<p>Ad.3 – zapis bez zmian.</p> <p>Ad. 4 – zapis bez zmian.</p> <p>Ad. 5 - zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK).</p>
--	--	--	---

		<p>kolei będzie skutkowało bardzo krótkim czasem na realizację projektów zakupu kolejowego taboru pasażerskiego, w takim przypadku może to prowadzić do nieukończenia projektu przed 30.06.2026 r. W związku z tym wnioskujemy o zmniejszenie maksymalnej liczby punktów z 8 na 5.</p> <p>Kryteria merytoryczne II stopnia Koleje Dolnośląskie S.A. nie wnoszą uwag do tych kryteriów za wyjątkiem kryterium nr 3:</p> <p>Wartość kwalifikowana przedsięwzięcia wynosi co najmniej 150,00 mln zł i nie przekracza kwoty 500,00 mln zł (nie dotyczy grup zakupowych) – kryterium jest powiązane z kryterium merytorycznym I stopnia, dotyczącym grup zakupowych. W przypadku rezygnacji przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych z oceny projektów pod kątem przynależności do grupy zakupowej, wnioskujemy o zwiększenie górnego limitu wartości projektu do 600 mln zł lub rezygnację z tego kryterium. Wzrost cen materiałów bezpośrednio przekłada się na wzrost wartości zamówień, więc jest dodatkowym uzasadnieniem dla zwiększenia górnej granicy wartości kwalifikowanej.</p>	Ad. 3 - zapis bez zmian.
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	<p>Uwagi do kryteriów merytorycznych I stopnia:</p> <p>Kryterium nr 2 Przedsięwzięcie partnerskie / grupy zakupowe. Zmiana punktacji w zasadach oceny kryterium: 2 pkt – przedsięwzięcie realizowane przez co najmniej dwóch organizatorów przewozów lub organizatora przewozów i przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich (grupy zakupowe). 0 pkt – przedsięwzięcie realizowane jest przez jednego organizatora przewozów lub jedno przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich</p> <p>Uzasadnienie: Utworzenie grupy zakupowej w tak krótkim okresie czasu jest niezmiernie trudne z powodów organizacyjnych – zasady konkursu preferują projekty, w których dokumentacja przetargowa (w tym specyfikacja techniczna) była gotowa. Analiza potrzeb wszystkich partnerów oraz uzgodnienie zapisów specyfikacji technicznej wymaga szeregu spotkań i ustaleń, a niekiedy również przeprowadzenia konsultacji rynkowych. Z tego powodu proponujemy, aby maksymalna liczba punktów (2 pkt.) była</p>	Ad. 2 - doprecyzowanie definicji.

		<p>przyznawana projektom realizowanym przez co najmniej 2 podmioty, a nie - 3 i więcej. Możliwie, że zabraknie chętnych do stworzenia grupy zakupowej zainteresowanej zakupem pojazdów wodorowych, co ogranicza szanse realizacji takich projektów.</p> <p>Kryterium nr 5 Montaż finansowy przedsięwzięcia Zmiana punktacji w zasadach oceny kryterium: 5 pkt – finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację mniejszą niż 50% wnioskowanego wsparcia i część pożyczkową większą niż 50% wnioskowanego wsparcia 3 pkt – finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację stanowiącą od 50 do 70% wnioskowanego wsparcia oraz część pożyczkową stanowiącą 30-50% wnioskowanego wsparcia 1 pkt – finansowanie przedsięwzięcia zakłada dotację większą niż 70% wnioskowanego wsparcia oraz część pożyczkową mniejszą niż 30% wnioskowanego wsparcia</p> <p>Uzasadnienie: Istnieje ryzyko, że przy obecnej punktacji pierwszego przedziału część z potencjalnych Beneficjentów zrezygnuje ze złożenia wniosku o dofinansowanie z powodu braku odpowiedniego wkładu własnego na sfinansowanie części pożyczkowej lub straci znaczną liczbę punktów na tym jednym kryterium, które nie powinno być tak wysoko punktowane.</p> <p>Ponadto proponujemy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Wprowadzenie nowego kryterium promującego projekty innowacyjne tj. zakup taboru wykorzystującego systemy napędowe oparte na wodorze lub napędy akumulatorowe. (za spełnienie tego kryterium proponujemy przyznać min. 8 punktów). 2) Wydłużenie horyzontu czasowego na realizację projektów do co najmniej końca 2027 r. (wynika to z opóźnienia wdrożenia KPO) 	<p>Ad. 5 - zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK), w tym zmiana procentów.</p> <p>Nie wprowadzamy dodatkowego kryterium.</p> <p>Brak możliwości wydłużenia horyzontu czasowego.</p>
13.	POLREGIO S.A.	<p>Uwagi do kryteriów merytorycznych I stopnia: - kryterium nr 1 „Przygotowanie przedsięwzięcia”:</p>	<p>Ad. 1 – zapis kryterium zostanie uzupełniony o jeszcze jeden próg –</p>

	<p>Proponujemy zwiększenie punktacji/wagi tego kryterium. Realizacja projektów KPO będzie odbywać się w bardzo krótkim reżimie czasowym, dlatego też należy znacząco zwiększyć znaczenie faktycznego stanu przygotowania danego projektodawcy do realizacji prac.</p> <p>- kryterium nr 2 „Przedsięwzięcia partnerskie/grupy zakupowe”: Kryterium, w którym punktowana jest realizacja projektu w ramach grupy zakupowej, składającej się z co najmniej dwóch organizatorów przewozów lub przedsiębiorstw kolejowych, należy uznać za kryterium promujące jedną dotychczas zawiązaną grupę zakupową organizatorów przewozów kolejowych.</p> <p>Należy zaznaczyć, że proces zawiązania nowej grupy zakupowej, który musi być poprzedzony odpowiednimi negocjacjami oraz ustaleniami w zakresie warunków współpracy oraz wymogów technicznych dla wspólnie kupowanego taboru, jest procesem czasochłonnym i może trwać nawet do roku. W chwili, gdy ogłoszenie konkursu może nastąpić w ciągu najbliższych dwóch miesięcy, kryterium to może być trudne do spełnienia przez większość organizatorów przewozów i przewoźników kolejowych w Polsce.</p> <p>Należy wskazać, że wspólny start w ramach grupy zakupowej w świetle obecnej sytuacji na rynku nie stanowi wartości dodanej dla organizatora/przewoźnika, ani fakt wspólnego startu nie przyczynia się do lepszej realizacji celów działania służącego zakupowi nowoczesnego taboru kolejowego (np. dodatkowe korzyści związane z unifikacją taboru nie muszą występować z uwagi na przyszłe użytkowanie taboru przez różnych przewoźników, czy możliwość zamówienia taboru o różnych charakterystykach w ramach jednego postępowania). Dodatkowo, kryterium w takiej formie dyskryminuje większość przewoźników (w tym spółki prowadzące już obsługę wielu organizatorów transportu kolejowego) i organizatorów transportu w Polsce. W związku z tym wnosimy o rezygnację z oceniania projektów wg. niniejszego kryterium. Alternatywnie, proponujemy dodanie warunku mówiącego o tym, iż 3 pkt. będą przyznawane również przewoźnikom obsługującym więcej niż jednego organizatora przewozów.</p> <p>Propozycja ostatecznego kształtu kryterium: 3 pkt – przedsięwzięcie realizowane dla więcej niż dwóch organizatorów przewozów lub na obszarze więcej niż dwóch organizatorów przewozów;</p>	<p>wszczęte lub nawet zakończone postępowanie;</p> <p>Ad. 2 – doprecyzowanie definicji;</p>
--	--	--

	<p>2 pkt – przedsięwzięcie realizowane przez dwóch organizatorów przewozów; 0 pkt – przedsięwzięcie realizowane jest przez jednego organizatora przewozów lub jedno przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich.</p> <p>- kryterium nr 4 „Efektywność dofinansowania – zakładana praca eksploatacyjna”: Proponujemy dodanie jeszcze jednego przedziału: 3 pkt - 150 tys pockm/rok ≤ średni przebieg Powyższa zmiana wpłynie na zwiększenie konkurencyjności i zróżnicowania punktacji całkowitej, gdzie tabor będzie wykorzystany w sposób najbardziej efektywny w przeliczeniu na nakłady inwestycyjne w odniesieniu do liczby pockm.</p> <p>- kryterium nr 5 „Montaż finansowy przedsięwzięcia”: Należy zaznaczyć, że na chwilę obecną brak jest informacji dotyczących m.in.: - kryteriów i zasad udzielania części pożyczkowej; - procedury przyznawania pożyczki oraz jej monitorowania - wskaźników finansowych czy innych zdarzeń mogących postawić pożyczkę w stan wymagalności; - kluczowych parametrów mechanizmu pożyczkowego, m.in. wysokości oprocentowania pożyczki, okresu jej spłaty oraz okresu karencji w spłacaniu zobowiązania. Brak tych informacji może mieć znaczący wpływ na podjęcie decyzji o wysokości proporcji w udziale części dotacyjnej i pożyczkowej w źródłach finansowania projektu. W związku z ryzykami, jakimi zawsze obarczone są instrumenty pożyczkowe, dysproporcja w liczbie przyznanych punktów za większościowy udział pożyczki w porównaniu do punktacji za większościowy udział dotacji jest zbyt wysoka. W związku z tym proponujemy, by maksymalna liczba punktów wynosiła 5 pkt. zamiast 8 pkt. Należy także wskazać, że brak warunków udzielenia pożyczki niesie za sobą ryzyko przedłużenia procedury konkursowej, co z kolei będzie skutkowało bardzo krótkim czasem na realizację projektów zakupu kolejowego taboru pasażerskiego, w takim przypadku może to prowadzić do nieukończenia projektu przed 30.06.2026 r. Jednocześnie prosimy o doprecyzowanie pojęcia „Wnioskowanego wsparcia”. Czy w związku z możliwością ubiegania się o pożyczkę</p>	<p>Ad. 4 – zapis bez zmian.</p> <p>Ad. 5 - zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK), w tym zmiana procentów .</p>
--	---	--

	<p>z instrumentu KPO (zakładamy, iż taki instrument pożyczkowy jest przewidziany w ramach niniejszego konkursu) „Wnioskowane wsparcie” należy rozumieć łącznie, jako wnioskowane finansowanie z KPO w formie grantowej i wnioskowaną pożyczkę z KPO (czyli przy przedsięwzięciu o wartości 1 mld zł, przykładowy rozkład finansowania to: 50% grant (500 mln zł) i 50% pożyczka (500 mln zł))?</p> <p>Uwagi do kryteriów merytorycznych II stopnia: - kryterium nr 3 „Wartość kwalifikowana przedsięwzięcia wynosi co najmniej 150,00 mln zł i nie przekracza kwoty 500,00 mln zł (nie dotyczy grup zakupowych)”: Kryterium wartości kwalifikowanej przedsięwzięcia jest powiązane z kryterium merytorycznym I stopnia, dotyczącym grup zakupowych. Ograniczenie projektu do wysokości 500 mln zł, co do zasady jest słuszne i nie powinno promować grup zakupowych. Sam fakt utworzenia grupy zakupowej nie przesądza o liczbie zakupionego taboru. Wskazane rozwiązanie będzie w sposób niesprawiedliwy promowało jedną grupę zakupową, choć sam zakup w tej formie nie będzie miał znaczenia dla efektu transportowego. Dodatkowo, należy wspomnieć, iż wskazany próg 500 mln zł może w niektórych przypadkach utrudnić przygotowanie racjonalnego przedsięwzięcia obejmującego jednego organizatora przewozów („nie dotyczy grup zakupowych lub projektów, które realizują przewozy dla więcej niż jednego organizatora transportu”) W związku z powyższym wnosimy o zwiększenie górnego limitu wartości kwalifikowanej projektu do 1 mld zł lub wyłączenie z górnego limitu przedsięwzięć obejmujących przewozy dla więcej niż jednego organizatora przewozów.</p> <p>- kryterium nr 4 „Tabor przeznaczony do wykonywania przewozów ujętych w umowach PSC”: W przypadku kryterium dotyczącego przeznaczenia taboru do wykonywania przewozów ujętych w umowach PSC prosimy o wyjaśnienie, czy do spełnienia kryterium należy wykazać się posiadaniem podpisanej, zaktualizowanej o plan eksploatacyjny związany z nowym taborem umowy PSC? W naszej opinii, z uwagi na wysoki stopień skomplikowania formalnego aneksowania umowy PSC w krótkim czasie, wystarczającym powinno być pisemne zobowiązanie przewoźnika bądź</p>	<p>Ad. 3 – zapis bez zmian.</p> <p>Ad. 4 – Na etapie aplikowania o środki wnioskodawca zobowiązany będzie do złożenia stosownego oświadczenia. Instytucja zastrzega sobie prawo do późniejszego żądania udokumentowania złożonego</p>
--	--	---

		<p>organizatora, że przewozy z wykorzystaniem planowanego do zakupu taboru będą realizowane przez 3 lata od dnia dostarczenia nowego taboru w ramach umowy PSC (o którym mowa w kryterium 7. Trwałość przedsięwzięcia).</p> <p>Rozumiemy jednocześnie, że z uwagi na uwarunkowania związane z pomocą publiczną, inne wykorzystanie taboru nie będzie możliwe i ewentualne zaprzestanie wykorzystania taboru do przewozów w ramach PSC skutkować będzie koniecznością odpowiedniego rozliczenia dotacji przez przewoźnika bądź organizatora.</p> <p>- kryterium nr 7 „Trwałość przedsięwzięcia”: Prosimy o uwzględnienie sytuacji, w której aktualnie obowiązująca umowa PSC kończy się wcześniej aniżeli wymagany okres 3 lat trwałości (oczywiście zakładając, iż zapisy umowy PSC gwarantują, że na koniec jej obowiązywania dojdzie do odpowiedniego rozliczenia dofinansowania kosztów zakupu taboru udzielonego ze środków publicznych w przypadku braku kontynuacji przez przewoźnika obsługi w ramach umów PSC).</p> <p>Proponujemy, aby wystarczającym warunkiem na etapie składania WoD było tylko posiadanie umowy PSC na dane relacje. Ponadto, mając na uwadze treść możliwych zapisów umów PSC związanych z koniecznością rozliczenia dofinansowania kosztów zakupu taboru na koniec obowiązywania umowy PSC, proponujemy usunięcie z kryterium zobowiązania do zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez 3 lata (pkt 1 kryterium).</p> <p>- kryterium nr 8 „Nadrekompensata”: Rozumiemy, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konieczność rozliczenia nie zaistnieje w przypadku kontynuowania wykorzystania taboru na potrzeby umów PSC, po wygaśnięciu obecnej umowy; - konieczność odpowiedniego wykorzystania taboru będzie uwzględniona w umowach o dofinansowanie i ewentualny brak specyficznych zapisów w umowach PSC zawieranych niekiedy kilka lat temu, nie powinien być warunkiem uniemożliwiającym pozyskanie dofinansowania w ramach KPO. 	<p>oświadczenia (np. przedłożenie umowy PSC przed wypłatą środków).</p> <p>Tak.</p> <p>Ad. 7 – bez zmian.</p> <p>Ad. 8 – zapisy powinny być, jeśli nie ma – odpowiedzialność beneficjenta.</p>
14.	Urząd Marszałkowski	<p>Uwaga do kryteriów merytorycznego I stopnia:</p> <p>- kryterium nr 5 „Montaż finansowy przedsięwzięcia”:</p>	

	Woj. Podkarpackiego	Uwaga dot. wprowadzenia korekty w Kryteriach Szczegółowych, w części pn. Kryteria merytoryczne I stopnia, w punkcie dotyczącym montażu finansowego przedsięwzięcia w zakresie zasad oceny kryterium poprzez zmniejszenie maksymalnej punktacji z poziomu 8 punktów do 4. Przedstawiona korekta wpłynie korzystnie na ocenę wniosków składanych przez beneficjentów, którzy aplikują do otrzymania dotacji dla realizowanych projektów z wielu obszarów, a pozyskanie dużych pożyczek wpłynęłoby niekorzystnie na ich budżety oraz ograniczyłoby ilość realizowanych projektów.	Ad. 5 - zapis zostanie doprecyzowany (omówienie zasad blendingu oraz udzielania pożyczek przez BGK), w tym zmiana procentów.
15.	Urząd Transportu Kolejowego	<p><u>Uwagi do kryteriów merytorycznych I stopnia:</u></p> <p>W zakresie kryteriów szczegółowych podlegających konsultacji, kryteria merytoryczne I stopnia rekomenduję uzupełnić o następujące kryteria, które będą obejmowały dodatkowe punkty oceny za:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zamówienie obejmujące tabor wyposażony w pokładowy system ETCS; - wykorzystanie taboru na liniach sieci bazowej TEN-T w wymiarze powyżej 50% rocznej ogólnej pracy eksploatacyjnej. <p>Zgodnie z przekazaną 3 czerwca 2022 r. analizą Zapotrzebowanie rynku na urządzenia pokładowe ETCS, dążąc do realizacji całej pracy eksploatacyjnej na sieci bazowej TEN-T wyłącznie w oparciu o system ETCS, konieczne jest wykorzystywanie wszelkich możliwości, których efektem będzie zwiększanie liczby pojazdów kolejowych wyposażonych w system ETCS.</p> <p>Dodatkowo, proponowanym kryterium merytorycznym powinno być także wykazanie pracy eksploatacyjnej na sieci bazowej TEN-T, czyli uwzględnienie premii dla projektów zakładających planowany stopień pracy eksploatacyjnej pojazdów na liniach sieci bazowej TEN-T w wymiarze wyższym niż 50% ogólnej rocznej pracy eksploatacyjnej. Premiowanie projektów według wskazanych kryteriów pozwoli stopniowo zwiększać wielkość pracy eksploatacyjnej pod nadzorem ETCS, a tym samym odczuwać realne korzyści, jakie niesie ze sobą wykorzystanie ETCS w przewozach.</p> <p><u>Uwaga do kryteriów merytorycznych II stopnia:</u></p> <p>- kryterium nr 5 „Tabor zgodny z wymogami TSI lub przepisami krajowymi”:</p>	<p>Wyposażenie w urządzenia pokładowe ETCS – Kryteria wskazują na konieczność zapewnienia zgodności taboru z TSI w tym TSI CCS wskazującego na obowiązek montażu ETCS w nowych pojazdach.</p> <p>Z uwagi na charakter przewozów regionalnych wykorzystanie na sieci bazowej może być znacząco niższe niż postulowane 50%. Możliwe są sytuacje wykorzystywania taboru na liniach sieci kompleksowej lub całkowicie poza TEN-T.</p>

		W odniesieniu do kryteriów merytorycznych II stopnia, w opisie kryterium w punkcie 5 należy zaktualizować ostatnie zdanie, poprzez wskazanie, że w każdym przypadku tabor musi zostać wprowadzony do obrotu zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.).	kryterium 5 – wprowadzono postulowaną zmianę.
16.	Koleje Śląskie sp. z o.o.	<p><u>Pytania:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - co będzie w przypadku, gdy do sierpnia 2026 beneficjent nie zdąży z realizacją projektu z przyczyn niezależnych od siebie np. z powodu opóźnienia dostawy taboru kolejowego przez Wykonawcę? Czy w takiej sytuacji, o której jest mowa w zdaniu poprzednim beneficjent traci dofinansowanie? - W kryterium merytorycznym pod nazwą przedsięwzięcie partnerskie/grupy zakupowe, czytamy 2 pkt- przedsięwzięcie realizowane przez dwóch organizatorów przewozów lub organizatora przewozów i przedsiębiorstwo kolejowych przewozów pasażerskich (grupy zakupowe). Czy w związku z powyższym zapisem dobrze rozumiem, że jeden organizator (urząd marszałkowski) i jeden przewoźnik jako operator może otrzymać 2 pkt w tym kryterium? Proszę o potwierdzenie. - Podatek VAT jest kosztem niekwalifikowanym w KPO w projektach taborowych. Czy będą jeszcze inne koszty niekwalifikowane których nie będzie można pokryć z pożyczki z BGK oraz dotacji ? jeśli tak to jakie? 	<p>Beneficjent zobowiązany będzie do realizacji przedsięwzięcia w terminach i zakresie określonym umową o dofinansowanie przedsięwzięcia pod rygorem rozwiązania umowy.</p> <p>Tak.</p> <p>Typ kosztów kwalifikowanych do wsparcia z KPO zostanie dookreślony w dokumentacji konkursowej.</p>
17.	POLREGIO S.A.	<p><u>Kryteria merytoryczne I stopnia:</u></p> <p>Kryterium nr 1: Przygotowanie przedsięwzięcia</p> <p>Zgodnie z informacjami przekazanymi podczas spotkania podsumowującego konsultacje, planowana jest zmiana w kryterium przyznająca największą liczbę punktów dla przedsięwzięć, w których rozstrzygnięty został przetarg. Proponujemy ograniczenie zmiany kryterium poprzez przyznanie największej punktacji projektom, w których został ogłoszony przetarg.</p>	<p>Ponowienie pytań zgłoszonych na wcześniejszym etapie.</p> <p>kryterium 1 – mając na uwadze ograniczony okres realizacji projektów celem jest wybór projektów jak najlepiej przygotowanych. Wprowadzono kolejny poziomy tego kryterium: 5 pkt – projekty z ogłoszonym postępowaniem, 6 pkt – projekty z rozstrzygniętym postępowaniem.</p>

	<p>Kryterium nr 2: Przedsięwzięcie partnerskie/grupy zakupowe Wnosimy o ponowne rozważenie uwzględnienia jako grupa zakupowa sytuacji, gdy przedsięwzięcie przygotowywane jest dla więcej niż jednego organizatora przewozów. POLREGIO S.A. prowadzi obsługę wielu organizatorów przewozów jednocześnie - realizuje przewozy na terenie 15 województw. Tym samym planowane przedsięwzięcie obejmować będzie więcej niż jednego organizatora przewozów, co daje rękojmię pozyskania dużej liczby taboru kolejowego o jednakowych parametrach, na co wskazuje CUPT jako uzasadnienie propozycji tego kryterium.</p> <p>Kryterium nr 5: Montaż finansowy przedsięwzięcia Zgodnie z informacjami przekazanymi podczas spotkania planowana jest zmiana w kryterium poprzez wprowadzenie obligatoryjnego udziału części pożyczkowej we wnioskowanym wsparciu na poziomie co najmniej 30%. Proponujemy przywrócenie poprzedniej wersji kryterium, tj. dopuszczenie udziału części pożyczkowej na poziomie mniejszym niż 30%</p> <p><u>Kryteria merytoryczne II stopnia</u> Kryterium nr 3: Wartość kwalifikowana przedsięwzięcia wynosi co najmniej 150,00 mln zł i nie przekracza kwoty 500,00 mln zł (nie dotyczy grup zakupowych lub projektów, które realizują przewozy dla więcej niż jednego organizatora transportu) Wnosimy o ponowne rozważenie zniesienia ograniczenia kwotowego projektu do 500 mln zł poprzez zwiększenie górnego limitu wartości kwalifikowanej projektu do 1 mld zł lub wyłączenie z górnego limitu przedsięwzięć obejmujących zakup taboru dla więcej niż jednego organizatora przewozów.</p> <p>Kryterium nr 4: Tabor przeznaczony do wykonywania przewozów ujętych w umowach PSC Zgodnie z informacjami przekazanymi podczas spotkania, kryterium oceniane będzie na podstawie oświadczenia beneficjenta wraz z informacją organizatora o przyjęciu taboru do realizacji w ramach umowy PSC. Proponujemy ograniczenie oceny spełnienia kryterium wyłącznie do oświadczenia beneficjenta.</p>	<p>kryterium 2 – wprowadzono definicję grupy zakupowej oparte o Ustawę Pzp.</p> <p>kryterium 5 – jak wskazano w trakcie spotkania konsultacyjnego kluczowe jest wykorzystanie pełnej dostępnej alokacji na tabor kolejowy zarówno w formie dotacji jak i pożyczek. Kryterium zostało doprecyzowane. Minimalny udział pożyczek: 30%.</p> <p>kryterium 3 – jak wskazano w trakcie spotkania konsultacyjnego poziomy wsparcia zostały określone przez jednostkę odpowiedzialną za inwestycje tj. Ministerstwo Infrastruktury.</p> <p>kryterium 4 – doprecyzowano kryterium.</p>
--	---	--

		<p>Kryterium nr 7: Trwałość przedsięwzięcia Zgodnie z przekazanymi podczas spotkania informacjami, kryterium będzie oceniane na podstawie oświadczenia beneficjenta. Mając na uwadze treść możliwych zapisów umów PSC związanych z koniecznością rozliczenia dofinansowania kosztów zakupu taboru na koniec obowiązywania umowy PSC, ponownie proponujemy usunięcie z kryterium zobowiązania do zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez 3 lata (pkt 1 kryterium), zwłaszcza gdy KPO (Rozporządzenie RRF) nie formułuje takiego materialnego obowiązku.</p> <p>Kryterium nr 8: Nadrekompensata Proponujemy, by na etapie dokumentacji aplikacyjnej do spełnienia kryterium wystarczające było oświadczenie beneficjenta o wprowadzeniu stosownych zapisów do Umów PSC do dnia podpisania Umowy o dofinansowanie. Alternatywnie, proponujemy usunięcie kryterium.</p>	<p>kryterium 7 – doprecyzowano kryterium i dopuszczono sprzedaż na rzecz organizatora przewozów PSO.</p> <p>kryterium 8 – jak szczegółowo wyjaśniono na spotkaniu kryterium zostanie zachowane w obecnym kształcie.</p>
18.	Koleje Dolnośląskie S.A.	<p><u>Kryteria horyzontalne</u></p> <p>Kryterium nr 1: Zgodność z ramami czasowymi planu rozwojowego Obecnie realizujemy projekt zakupu 25 pięcioczęłonowych pojazdów elektrycznych PESA. Postępowanie dotyczące zakupu tych pojazdów zostało wszczęte 17.02.2020. Rozstrzygnięcie przetargu (zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty) nastąpiło 30.06.2020. Podpisanie umowy z PESA nastąpiło 29.09.2020. Umowa dotyczyła zakupu 5 pojazdów w ramach projektu CUPT z perspektywy 2014-2021 (obecnie realizowany) oraz możliwości skorzystania z opcji zakupu kolejnych 20 pojazdów.</p> <p>1 opcję w postaci zakup 8 pojazdów, zgłosiliśmy w dniu 25.03.2021. Dostawa tych pojazdów planowana jest na marzec i kwiecień 2023. Przewidziane finansowanie: kredyt bankowy (umowy podpisane) + wkład własny ok. 24%</p> <p>2 opcję w postaci zakupu 12 pojazdów, zgłosiliśmy 28.03.2022. Dostawa tych pojazdów planowana jest na 2-3 kwartał 2024 roku. Przewidziane finansowanie: kredyt bankowy (umowy podpisane) + wkład własny ok. 12 %.</p> <p>NASZE WĄTPLIWOŚCI.</p> <p>1. Czy finansowanie zakupu 20 pojazdów z obydwu opcji (planowane kredyty bankowe + wkład własny) będą mogły zostać zrealizowane z KPO (dotacja + pożyczka)?</p>	Kryteria horyzontalne nie są przedmiotem konsultacji.

	<p>2. Czy w przypadku niepodpisania umowy KPO przed dostarczeniem pierwszych pojazdów z pierwszej opcji (planowane marzec 2023) zaciągnięte transze kredytu i wkład własny zostaną nam zrefinansowane przez dotację KPO i pożyczkę BGK?</p> <p>3. Dostawca PESA sygnalizuje możliwość przyspieszenia dostaw – zamiast marca 2023, 4 kwartał 2022 (listopad-grudzień). Z uwagi na nagły wzrost frekwencji w naszych pociągach i planowane uruchomienie nowych połączeń, wcześniejsza dostawa jest dla nas korzystna. Czy taka zmiana harmonogramu dostaw nie będzie przeszkadzała w pozyskaniu dotacji KPO i pożyczki BGK - również refinansowanie zaciągniętych transz kredytowych i wkładu własnego?</p> <p>4. Czy zakup 20 pojazdów będzie zrealizowany w ramach jednego projektu, czy będzie możliwość ew. podziału tego zakupu na 2 projekty (8+12 pojazdów).</p>	
--	---	--