

Załącznik 8 do Regulaminu Konkursu KPOD.10.02-IW.02-001/24

Warunki konkursu
Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
Komponent E – Zielona, inteligentna mobilność
Investycja: E 1.2.1 Zeroemisyjny transport zbiorowy w miastach (tramwaje)

Spis treści

CEL KONKURSU.....	2
WARUNKI WSTĘPNE.....	2
1. Przedmiot przedsięwzięć objętych konkursem	2
2. Wnioskodawcy	2
3. Zakres rzeczowy przedsięwzięcia, kwalifikowalność wydatków.....	2
4. Kryterium „Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej” (zerojedynkowe)	2
5. Zgodność z zasadą DNSH.....	3
6. Zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju	4
7. Informacja dot. występowania pomocy publicznej	4

CEL KONKURSU

Poprawa jakości transportu szynowego oraz zwiększenie jego udziału w przewozach w miastach poprzez wsparcie tego segmentu transportu miejskiego.

WARUNKI WSTĘPNE

1. Przedmiot przedsięwzięć objętych konkursem

Wsparcie mogą uzyskać przedsięwzięcia dotyczące zakupu nowego taboru tramwajowego.

Tabor powinien być przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Kryteria wyboru uwzględniają dodatkową punktację dla obszarów, gdzie wprowadzono lub planowane jest wprowadzenie stref czystego transportu.

2. Wnioskodawcy

Organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego.

3. Zakres rzeczowy przedsięwzięcia, kwalifikowalność wydatków

- Zakup **nowego taboru tramwajowego, w tym dodatkowych gwarancji w umowie kupna-sprzedaży** z dostawcą taboru tramwajowego na cały okres trwałości przedsięwzięcia, określony przepisami ogólnymi, płatne z góry w momencie rozliczenia dostawy z tytułu tychże umów kupna-sprzedaży, przed datą wniosku o płatność końcową, koszty dostarczonych części zamiennych jako integralna część zamówienia, wchodzące w skład tzw. „pakietu startowego”), szkoleń dotyczących dostarczanego taboru;
- **Działania informacyjno-promocyjne**
- Koszty przygotowania **dokumentacji aplikacyjnej, w tym Studium Wykonalności.**

Koszty niekwalifikowalne

- podatek VAT nie jest wydatkiem kwalifikowalnym i nie może być finansowany ze środków RRF w ramach żadnej z inwestycji/przedsięwzięcia, niezależnie od możliwości lub braku możliwości jego odzyskania przez Wnioskodawcę;
- wydatki osobowe nie mogą być uznane za koszt kwalifikowalny;
- koszty operacyjne związane z bieżącą eksploatacją zakresu rzeczowego przedsięwzięcia nie są wydatkami kwalifikowalnymi.

4. Kryterium „Poprawność analizy finansowej i ekonomicznej” (zerojedynkowe)

Załącznikiem do wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem jest dokument pn. Studium Wykonalności (dalej: SW).

Założenia dla Studium Wykonalności do przedsięwzięć zakupu taboru tramwajowego:

Wszystkie analizy dotyczące przedsięwzięcia należy przeprowadzić zgodnie z wytycznymi obowiązującymi w perspektywie finansowej 2021-2027, wskazanymi m.in. w *Niebieskiej Księdze. Wydanie uaktualnione. Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach, Inicjatywa JASPERS, 2023¹* oraz *Wytycznych dotyczących zagadnień związanych*

¹ Zaktualizowane koszty jednostkowe znajdują się na stronie internetowej CUPT: https://www.cupt.gov.pl/wp-content/uploads/2023/05/koszty-jednostkowe_21-27-2023-05_3431_456.xlsx.

z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027. Zakup tramwajów musi wiązać się ze zmianami podziału międzygałęziowego w transporcie pasażerskim, a tym samym zmianami w prognozach ruchu, aby mógł być efektywny ekonomicznie². Zmiana popytu wiąże się m.in. z przejściem pasażerów z transportu indywidualnego na skutek zwiększenia i/lub ulepszenia oferty przewozowej dla poszczególnych linii tramwajowych. Prognozy ruchu powinny zostać oparte o model symulacyjny układu komunikacyjnego miasta. Wyniki prognozy ruchu należy zaprezentować w arkuszu kalkulacyjnym zawierającym analizę finansową i ekonomiczną. Dokumentem opisowym zawierającym streszczenie przeprowadzonej analizy jest studium wykonalności. Rekomendowane bloki tematyczne studium wykonalności w ramach przedmiotowego konkursu obejmują:

- 1) ogólną charakterystykę przedsięwzięcia i działalności ostatecznego odbiorcy wsparcia,
- 2) cele i rezultaty przedsięwzięcia,
- 3) analizę opcji inwestycyjnych,
- 4) szczegółową charakterystykę przedsięwzięcia, wraz z harmonogramem oraz analizą operacyjną,
- 5) analizę popytu,
- 6) analizę finansową, wraz z analizą trwałości finansowej i instytucjonalnej,
- 7) analizę ekonomiczną,
- 8) analizę ryzyka i wrażliwości.

Szczegóły znajdują się w *Vademecum Beneficjenta* Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej Unii Europejskiej, CUPT, 2016³ (dalej: *Vademecum Beneficjenta*).

5. Zgodność z zasadą DNSH

Przedsięwzięcia w ramach inwestycji: E 1.2.1 nie będzie czyniło poważnych szkód dla celów środowiskowych w rozumieniu art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/8523 (zasada „nie czyni poważnych szkód”). W całym cyklu musi być zgodne z zasadą DNSH (należy przez to rozumieć zasadę „nie czyni poważnych szkód” ‘Do No Significant Harm’). W ramach potwierdzenia zgodności z zasadą DNSH na etapie przygotowania wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem należy przedłożyć dokumenty, o których mowa poniżej.

Analiza (załącznik 3.1) zgodności z zasadą DNSH powinna wykazać, że przedmiotowy typ przedsięwzięcia będzie zgodny z celami środowiskowymi:

- Łagodzenie zmian klimatu,
- Adaptacja do zmian klimatu,
- Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,

² Zakłada się, że przedsięwzięcia polegające jedynie na prostej wymianie taboru 1:1 bez materialnego wpływu na prognozy ruchu nie są w stanie wygenerować materialnych korzyści ekonomicznych ponieważ zmiana nakładów odtworzeniowych i kosztów utrzymania nie jest wystarczająco duża w porównaniu do wysokich nakładów na zakup nowego taboru.

³ <https://www.cupt.gov.pl/strefa-beneficjenta/wdrazanie-projektow/analiza-kosztow-i-korzysci/metodyka-analazy-kosztow-i-korzysci/vademecum-beneficjenta/>

- Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling,
- Zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola,
- Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

Przy opracowywaniu analiz należy posilkować się ustaleniami, dokonanymi w dokumentach:

- „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przedstawionych w KPO”
<https://www.gov.pl/attachment/035d99d8-c439-4c84-b77b-f2cb5d4772e8>
- Council Implementing Decision (CID) <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo> oraz
ustalenia operacyjne w sprawie KPO <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo>
- Wytyczne techniczne dotyczące stosowania zasady „nie czyn poważnych szkód” na
podstawie rozporządzenia ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania
Odporności (2021/C 58/01)
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52021XC0218%2801%29>

W sytuacji gdy w dokumentach określono kryteria, warunki czy progi dla Inwestycji: E 1.2.1
wykazać należy ich wdrożenie lub wskazać na etap ich wdrożenia.

Udzielone odpowiedzi powinny zostać dostosowane do wymagań indywidualnych
przedsięwzięcia, tj. planowanego do zakupu taboru w całym cyklu życia przedsięwzięcia (od
etapu studialnego do etapu likwidacji).

Należy także wskazać kamienie milowe realizacji przedsięwzięcia oraz sposób wykazania
potwierdzenia zgodności z celami środowiskowymi DNSH.

Wnioskodawca powinien wypełnić załączniki nr 3.1 – 3.4, wskazane w Załączniku nr 2 do
Regulaminu konkursu.

6. Zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju

Analiza powinna wskazywać jak planowane przedsięwzięcie wpisuje się w zasadę
zrównoważonego rozwoju – racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych.

Analiza powinna odpowiadać/uwzględniać treści zapisane w Agendzie 2030 na rzecz
zrównoważonego rozwoju w zakresie wykorzystania zasobów naturalnych oraz wytycznych
InvestEU⁴. W ramach prezentacji spełnienia przez projekt celów zrównoważonego rozwoju ONZ
należy odnieść się do tych celów, które dotyczą danego rodzaju projektów.

Zasada zrównoważonego rozwoju jest zachowana, jeżeli w ramach przedsięwzięcia zakłada się
podejmowanie działań ukierunkowanych na:

- racjonalne gospodarowanie zasobami,
- ograniczenie presji na środowisko,
- uwzględnianie efektów środowiskowych w zarządzaniu,
- podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa.

Należy przedstawić również jak projekt wspiera działania respektujące standardy i priorytety
klimatyczne UE (np. ustalenia Porozumienia Paryskiego).

⁴ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/fundusz-investeu>

7. Informacja dot. występowania pomocy publicznej

W świetle przepisów prawa unijnego, w gestii państw członkowskich pozostaje zapewnienie świadczenia publicznego transportu pasażerskiego przez odpowiednio do tego przygotowane przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne. Zapewnienie usług w powyższym zakresie odbywa się w Polsce w ramach świadczenia usług publicznych transportu zbiorowego.

Podstawowym aktem normatywnym regulującym na poziomie unijnym kwestie obowiązku świadczenia usług publicznych w transporcie pasażerskim jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz. U. L 315 z 3.12.2007, str. 1), dalej rozporządzenie 1370/2007. Podstawowym aktem w tym zakresie w systemie prawa krajowego jest ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.

Zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych to zobowiązanie, którego dany operator niepodjąłby się bez świadczenia wzajemnego, w szczególności rekompensaty, w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, a którego podjęcie jest konieczne z punktu widzenia organów władzy publicznej ze względu na interes publiczny.

Według prawa polskiego, obowiązek zapewnienia transportu zbiorowego w wymiarze lokalnym ciąży na gminach i powiatach. Obowiązek zaspokajania zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie regionalnego transportu zbiorowego jest jednym z zadań własnych województwa. Obowiązek ten może być realizowany w różnych formach (przewozy autobusowe, tramwajowe, kolejowe itd.). W celu zapewnienia realizacji tych zadań jednostki samorządu terytorialnego mogą wykorzystać przyznaną przez przepisy krajowe i unijne możliwość zobowiązania operatorów do świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym.

Jednostka samorządu terytorialnego realizuje swe zadania w formie samorządowego zakładu budżetowego, poprzez kontrolowane przez jednostkę samorządu terytorialnego spółki prawa handlowego (tzw. spółki komunalne), albo powierza ich wykonywanie przedsiębiorcom zewnętrznym w drodze umowy cywilnoprawnej. Tym samym jednostka samorządu terytorialnego może powierzyć świadczenie usługi publicznej albo nałożyć obowiązek świadczenia usług publicznych (co jest bezpośrednio związane z realizacją zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego) na ww. podmioty, tj. samorządowy zakład budżetowy, spółkę komunalną oraz przedsiębiorcę zewnętrznego, które to podmioty stają się wówczas operatorem publicznego transportu zbiorowego.

W zakresie dopuszczalnym przez przepisy prawa, jednostka samorządu terytorialnego może realizować swoje zadania również za pośrednictwem innej jednostki samorządu terytorialnego, na podstawie porozumienia, albo za pośrednictwem związku międzygminnego.

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych podlega ocenie w świetle art. 107 ust. 1 TFUE, ponieważ operatorzy otrzymujący dofinansowanie prowadzą działalność o charakterze gospodarczym, w związku z czym są przedsiębiorcami w rozumieniu przyjętym w orzecznictwie TSUE.

Składniki majątkowe dofinansowane z programów operacyjnych stanowią część rekompensaty. Oznacza to, że kwalifikacja prawna dofinansowania ze środków funduszy UE w zakresie przepisów o pomocy publicznej powinna być dokonywana przez pryzmat oceny charakteru rekompensaty przekazywanej operatorowi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Brak pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

Kryteriami pozwalającymi ustalić, czy dane wsparcie przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, są cztery kryteria wskazane w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/00⁵. Łączne spełnienie tych kryteriów powoduje, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy publicznej.

Treść tych kryteriów jest następująca:

- a) przedsiębiorstwo jest zobowiązane do świadczenia usługi publicznej i ją wykonuje, a jednocześnie usługa ta jest jasno zdefiniowana;
- b) w celu uniknięcia przyznania korzyści ekonomicznej, która może faworyzować wybrane przedsiębiorstwo w stosunku do konkurencji, parametry, na podstawie których ustala się rekompensatę, powinny być określone obiektywnie i transparentnie zanim nastąpi nałożenie zobowiązania do świadczenia usług publicznych;
- c) rekompensata nie może przekroczyć kosztów poniesionych w związku z realizacją usługi publicznej z uwzględnieniem wpływów z tej usługi oraz rozsądnego zysku;
- d) jeżeli przedsiębiorstwo nie zostało wybrane zgodnie z procedurami zamówień publicznych gwarantującymi, że usługa będzie zapewniona po najmniejszym koszcie dla społeczności, rekompensata nie może przekraczać kosztów, jakie poniosłoby typowe przedsiębiorstwo, dobrze zarządzane i odpowiednio wyposażone do realizacji usługi publicznej, z uwzględnieniem wpływów generowanych przez usługę i rozsądnego zysku.

W odniesieniu do kryterium przywołanego w lit. d, należy zauważyć, że wybór operatora w drodze przetargu, zgodnie z wszelkimi zasadami dotyczącymi udzielania zamówień publicznych, przy spełnieniu pozostałych kryteriów wskazanych w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/00, gwarantuje, co do zasady, że przepływ środków publicznych nie ma charakteru pomocy publicznej, ponieważ operator nie uzyskuje korzyści (na zasadach odbiegających od rynkowych), w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Zastosowanie przetargowej procedury wyboru operatora nie wyklucza wystąpienia pomocy publicznej, jeśli nie stwarza ona warunków do odpowiednio otwartej i rzeczywistej konkurencji, np. w przetargu została złożona tylko jedna oferta lub tylko jeden podmiot dysponuje infrastrukturą niezbędną do świadczenia usług.

Dofinansowanie ze środków funduszy UE w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych może spełniać kryteria zawarte w orzeczeniu TSUE w sprawie *Altmark* tylko i wyłącznie, jeśli było uwzględnione w momencie powierzania świadczenia usług (wyboru operatora), tj. np. w przypadku trybów powierzenia świadczenia usług, w których sporządzana jest specyfikacja istotnych warunków zamówienia, w specyfikacji było wskazane, że elementem wynagrodzenia będzie dofinansowanie ze środków funduszy UE bądź możliwe jest wykazanie, że dofinansowanie ze środków funduszy UE zastąpi część wynagrodzenia obliczonego zgodnie z postanowieniami specyfikacji, które pierwotnie miało pochodzić z innych źródeł. W przypadku powierzenia świadczenia usług podmiotowi wewnętrznemu, powyższe uwagi, dotyczące

⁵ Wyrok Trybunału z 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 *Altmark Trans GmbH* przeciwko *Regierungspräsidium Magdeburg*, Zb. Orz. 2003 r., s. I-07747

specyfikacji istotnych warunków zamówienia, należy odnosić analogicznie do treści pierwotnego aktu powierzenia.

Spełnienie warunków określonych przez TSUE w orzeczeniu w sprawie *Altmark* nie zwalnia z obowiązku przestrzegania rozporządzenia nr 1370/2007 (a także ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Należy bowiem pamiętać, że rozporządzenie to ma charakter powszechnie obowiązującego aktu prawnego.

Pomoc zgodna z rynkiem wewnętrznym i niepodlegająca notyfikacji

W sytuacji, gdy w danym przypadku kryteria określone w orzeczeniu TSUE w sprawie *Altmark* nie zostały spełnione rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

W odniesieniu do operatorów, którym zostało powierzone świadczenie usług publicznych:

- a) w sposób władczy (samorządowy zakład budżetowy, spółka komunalna spełniająca kryteria podmiotu wewnętrznego),
- b) a także w drodze procedury konkurencyjnej innej niż wymieniona powyżej należy przyjąć, że środki przekazywane przez jednostkę samorządu terytorialnego operatorom w formie rekompensaty stanowią pomocą publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie stanowi pomoc publiczną zgodną z zasadami rynku wewnętrznego na podstawie art. 93 TFUE i nie podlega obowiązkowi notyfikacji, o ile przy jej udzielaniu zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia nr 1370/2007.

Mając powyższe na uwadze, we wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem oraz Studium Wykonalności (w rozdziale dotyczącym analizy trwałości finansowej i instytucjonalnej) należy zawrzeć następujący zakres informacji w odniesieniu do zawartych lub planowanych do zawarcia umów przewozowych:

- informacja nt. zawartej lub planowanej do zawarcia umowy przewozowej – tryb zawarcia, okres obowiązywania, podstawa prawna,
- informacja, kto będzie właścicielem taboru / infrastruktury ładowania lub tankowania po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia,
- informacja, na jakich zasadach ww. tabor / infrastruktura będą udostępniane przewoźnikowi (jeżeli dotyczy),
- informacja nt. podmiotu, z którym zawarta jest umowa przewozowa – w przypadku spółek samorządowych informacja nt. struktury własnościowej, posiadania statusu podmiotu wewnętrznego w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007,
- informacja nt. metodologii liczenia rekompensaty związanej ze świadczeniem usług przewozowych,
- informacja nt. zasad monitorowania rekompensaty oraz rozwiązań w zakresie unikania nadmiernej rekompensaty,
- informacja czy przewoźnik prowadzi odrębną ewidencję dla działalności związanej z realizacją usługi oraz dla pozostałej działalności gospodarczej,
- planowane wykorzystanie dofinansowanego taboru / infrastruktury po zakończeniu obowiązywania aktualnej umowy przewozowej.