



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej

Załącznik do Uchwały nr 58/2023

Komitetu Monitorującego Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
z 8 września 2023 r.

PROGRAM FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT, ŚRODOWISKO 2021-2027

Specyficzne kryteria wyboru projektów
(działanie 5.5)

Działanie FENX.05.05 Tabor kolejowy

Typy projektów:

1. Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym,
2. Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze aglomeracyjnym.

Projekty oceniane są kryteriami: horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami obligatoryjnymi ocenianymi zerojedynkowo oraz horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)			
1.	Aglomeracyjny/ponadregionalny zasięg przewozów	Ocena zasięgu realizowanych przewozów. Weryfikacji podlegają trasy, po których będzie się poruszał zakupiony w ramach projektu tabor, tj. czy projekt obejmuje zakup taboru do wykonywania: – przewozów ponadregionalnych – przewozów aglomeracyjnych na obszarze funkcjonalnym miasta wojewódzkiego zorientowanych na obsługę ruchu aglomeracyjnego na podstawie regionalnego planu transportowego lub SUMP. ¹	TAK/NIE

¹ Realizacja projektu będzie mogła wykraczać poza obszar funkcjonalny w zależności od ułożenia i przebiegu linii kolejowej oraz lokalizacji stacji pasażerskich. Dopuszczenie ww. odstępstwa powinno nastąpić tylko w uzasadnionych przypadkach, np. gdy wynika to z obiektywnych przyczyn technicznych i jest niezbędne dla prawidłowej realizacji projektu takich jak konieczność dojazdu do stacji, na której jest możliwa „zmiana toru bądź techniczne odwrócenie biegu pociągu) bądź do stacji kolejowej o dużym znaczeniu, której obsługa jest racjonalna z punktu widzenia generowania potoków pasażerów, a nade wszystko ze względu na realizację potrzeb

2.	Przeznaczenie taboru do wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej	Potwierdzenie wykorzystania taboru w ramach umów PSC. Tabor będzie wykorzystywany do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej ujętych w umowach PSC wykonywanych przez operatorów wyłonionych zgodnie z prawem UE (w tym z tzw. czwartym pakietem kolejowym) w procedurze przetargowej w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 ² .	TAK/NIE
3.	Zgodność z wymogami pomocy publicznej	Rozliczenie korzyści wynikającej z dofinansowania. Realizowane będą projekty, w których nastąpi pełne rozliczenie korzyści wynikającej z dofinansowania inwestycji taborowej (np. przejęcie taboru przez organizatora po cenie rynkowej pomniejszonej o otrzymane przez operatora wsparcie (pomoc publiczną) bądź udostępnienie taboru innym uczestnikom rynku na niedyskryminujących warunkach ³ .	TAK/NIE
4.	Zgodność taboru z aktualnymi wymogami TSI	Ocena zgodności z obowiązującymi TSI. Dla nowego taboru warunek jest spełniony, jeśli spełnia obowiązujące wymagania TSI. Dla systemów kolejowych wydzielonych fizycznie i/lub organizacyjnie, które nie wymagają spełnienia wszystkich wymagań TSI przez pojazdy, warunek uznaje się za spełniony, jeśli tabor spełnia wymagania TSI w wymaganym zakresie.	TAK/NIE

ludności (dojazdy do pracy, szkoły itp. z danej stacji do miasta wojewódzkiego)”.

² Z zastrzeżeniem wyjątków wskazanych w tym rozporządzeniu. Po 31 grudnia 2020 r. w regionalnych przewozach kolejowych stosowanie innego trybu powierzenia przewozów niż konkurencyjny jest możliwe w szczególnie wyjątkowych przypadkach. np. gdy operator jest (zgodnie z prawem UE) zintegrowany z zarządcą infrastruktury (brak obowiązku rozdzielania działalności polegającej na wykonywaniu przewozów i zarządzaniu infrastrukturą).

³ Realizowane będą te projekty, w których umowy o świadczenie usług publicznych (PSC) będą zawierały odpowiednie postanowienia (klauzule), zapewniające pełne rozliczenie korzyści wynikającej z dofinansowania inwestycji taborowej. M.in. możliwe będzie przejęcie taboru przez organizatora po cenie rynkowej pomniejszonej o otrzymane przez operatora wsparcie (pomoc publiczną) bądź udostępnienie taboru innym uczestnikom rynku na niedyskryminujących warunkach. Niedopuszczalne jest zastąpienie postanowień umownych w przedmiotowym zakresie np. oświadczeniami beneficjenta.

5.	Efektywność ekonomiczna	Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto. Ocena kosztów i korzyści projektu wykazuje pozytywny stosunek korzyści do kosztów społeczno-ekonomicznych, m.in. poprzez dodatni wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto, ENPV > 0.	TAK/NIE
6.	Zapewnienie równego dostępu do informacji	Ocenie podlega, czy tabor wytworzony w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom nieposługującym się językiem polskim. W ramach projektu przewidziano realizację działań informacyjnych dla pasażerów, przy wykorzystaniu zakupionego sprzętu, prowadzonych w językach obcych, np. w angielskim czy ukraińskim.	TAK/NIE
7.	Zeroemisyjność taboru	Ocenie podlega czy tabor spełnia kryterium zeroemisyjności.	TAK/NIE

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania)			
1.	Przygotowanie przedsięwzięcia	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji. Zakup taboru (w rozumieniu art.7 pkt.4 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych Dz. U. 2019 poz. 2019 j.t. z późniejszymi zmianami). 5 pkt. – rozstrzygnięto postępowanie (wybrano wykonawcę zgodnie z Pzp) 4 pkt. – wszczęto postępowanie (ogłoszenie zgodnie z Pzp)	maks. 5 pkt. Punkty nie sumują się Kryterium rozstrzygające

		<p>3 pkt. – sporządzono pełną dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentację przetargową)</p> <p>2 pkt. – sporządzono Specyfikacje Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego przedsięwzięcia (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>1 pkt – sporządzono specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego przedsięwzięcia (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p> <p>0 pkt. – brak dokumentacji przetargowej</p>	
2.	Dodatkowe ułatwienia dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się	<p>Ocena dodatkowych ułatwień dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej mobilności.</p> <p>Tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia będzie wyposażony w dodatkowe (ponad wymagania TSI PRM) elementy zwiększające dostępność, takie jak np. instalacja pętli indukcyjnych w całym składzie, tłumaczenie PJM (Polski Język Migowy) do wszystkich informacji wyświetlanych na wyświetlaczach w pojeździe, wydzielone miejsca dla osób ze spektrum autyzmu, itp:</p> <p>4 pkt. – dwa lub więcej dodatkowych elementów wykraczających poza obowiązkowe elementy TSI PRM</p> <p>2 pkt. – dodatkowy jeden element wykraczający poza obowiązkowe elementy TSI PRM</p>	<p>maks. 4 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się</p>
3.	Wzmocniona dostępność transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej mobilności	<p>Ocena wpływu inwestycji na zwiększoną dostępność transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej mobilności.</p> <p>4 pkt. – tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia (przynajmniej częściowo) zastąpi tabor, który nie był dostosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się</p> <p>2 pkt. – tabor zakupiony w ramach przedsięwzięcia zwiększy liczbę połączeń realizowanych taborom dostosowanym do przewozu osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się</p>	<p>maks. 4 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się</p>

4.	Efektywność ekonomiczna	<p>Ocena ERR - ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu z inwestycji.</p> <p>Wszystkie oceniane projekty zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR, po odrzuceniu skrajnych wyników:</p> <p>8 pkt. – $H3 < ERR$;</p> <p>6 pkt. – $H2 < ERR \leq H3$;</p> <p>4 pkt. – $H1 < ERR \leq H2$;</p> <p>2 pkt. – $i < ERR \leq H1$,</p> <p>gdzie:</p> <p>i – oznacza ekonomiczną stopę dyskontową</p> <p>$H2$ - średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników</p> <p>$H1$ - średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz $H2$</p> <p>$H3$ - średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz $H2$</p>	<p>maks. 8 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się</p>
5.	Ułatwienia językowe dla pasażerów pociągów nieposługujących się językiem polskim	<p>2 pkt. – w pojazdach zapewniona zostanie ponadpodstawowa informacja w języku angielskim i innym (np. ukraińskim), w tym np. komunikaty głosowe o ruchu pociągu</p> <p>1 pkt – w pojazdach zapewniona zostanie ponadpodstawowa informacja w języku angielskim, w tym np. komunikaty głosowe o ruchu pociągu</p>	<p>maks. 2 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się</p>
6.	Wykorzystanie taboru w ramach sieci TEN-T	<p>2 pkt. – trasy, po których będzie się poruszał zakupiony w ramach projektu tabor są w całości zlokalizowane na sieci TEN-T</p> <p>1 pkt – trasy, po których będzie się poruszał zakupiony w ramach projektu tabor są w części zlokalizowane na sieci TEN-T lub tabor będzie wykorzystywany na trasach dowozowych, wpływając pozytywnie na dostęp pasażerów do pociągów ponadregionalnych poruszających się po sieci TEN-T</p>	<p>maks. 2 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się</p> <p>Kryterium rozstrzygające</p>

7.	Poprawa oferty przewozowej	<p>Projekt spowoduje uruchomienie nowych przewozów transportu publicznego albo zwiększenie długości lub częstotliwości wykonywanych dotąd połączeń:</p> <p>10 pkt. – uruchomienie nowych przewozów w całości na trasach dotąd nie obsługiwanych</p> <p>8 pkt. – wydłużenie dotychczas obsługiwanych tras połączone ze zwiększeniem częstotliwości przewozów</p> <p>6 pkt. – wydłużenie dotychczas obsługiwanych tras bez zwiększenia częstotliwości przewozów lub zwiększenie częstotliwości przewozów w całości na dotychczas obsługiwanych trasach lub zwiększenie pojemności pojazdów (w wymaganych porach dnia – np. godziny pikowe) przy utrzymaniu częstotliwości przewozów i długości tras</p>	<p>maks. 10 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się</p> <p>Kryterium rozstrzygające</p>
Maksymalna liczba punktów: 35			