



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Warszawa, data: 5 marca 2024 r.

znak sprawy: DPI-I.054.1.2024DPI-I.054.1.2024.EW

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację nr 1385 Pani Poseł Pauliny Matysiak
w sprawie niezłożenia wniosków do CEF przez spółkę CPK na finansowanie
kolei dużych prędkości na odcinku Łódź-Warszawa oraz węzła kolejowego CPK**

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację, przedstawiam następujące informacje.

W nawiązaniu do stwierdzenia ze wstępu treści interpelacji, należy sprostować, że przygotowane przez Spółkę, a ostatecznie niezłożone wnioski aplikacyjne, nie dotyczyły całości inwestycji wskazanych w zapytaniu tylko ich ograniczonego zakresu i dotyczyły trzech (a nie dwóch, jak wspomniano w treści interpelacji) projektów:

- w związku z budową linii kolejowej między Warszawą a Łodzią zostały przygotowane, a nie zostały złożone **dwa wnioski w ramach projektów: Budowa linii kolejowej na odcinku Bolimów-Las Wiączyński** (tzw. odcinek łódzki) oraz **Budowa linii kolejowej na odcinku Kotowice – Bolimów** (tzw. odcinek warszawski), natomiast nie należały do zakresu tych projektów pozostałe inwestycje niezbędne do utworzenia ciągu komunikacyjnego dla linii KDP Warszawa-Łódź. Do zakresu rzeczowego przedmiotowych wniosków nie zaliczały się: inwestycja w budowę tunelu w rejonie Warszawa Zachodnia, budowa tunelu w rejonie Łódź Niciarniana, prace budowlane w rejonie węzła CPK (Etap I mający zapewnić przejezdność linii kolejowej, dla którego jak wskazane zostanie w kolejnym akapicie dopiero planowano wnioskować o środki na projektowanie) oraz odcinek od Węzła CPK do Węzła w Bolimowie.

- Spółka (powołując się na niedostępne MFiPR decyzje poprzedniego Zarządu) wskazywała, że większość robót na odcinku Warszawa-Łódź, w tym najdroższe elementy, będzie realizować ze środków własnych lub innych środków (w toku prac nad wnioskami nie doprecyzowała tych źródeł);
- w związku z przygotowaniem dokumentacji technicznej węzła CPK - został przygotowany, natomiast nie został złożony wniosek na *Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy Węzła CPK*, którego zakres nie obejmuje całej wspomnianej inwestycji. Spółka podzieliła projektowanie Węzła na III etapy. Przedmiotowy wniosek obejmował wyłącznie Etap I tzn. projektowanie linii kolejowej nr 85 łącznie z fragmentami linii kolejowych nr 5 i 88 na północ i na południe od linii kolejowej nr 85.

Niżej przedstawiam odpowiedzi na poszczególne pytania zamieszczone w interpelacji:

1. Dlaczego spółka CPK nie złożyła wniosków do CEF na finansowanie kolei dużych prędkości na odcinku Łódź-Warszawa oraz węzła kolejowego CPK?

Żeby precyzyjnie odpowiedzieć na to pytanie w pierwszej kolejności należy wyjaśnić czym charakteryzuje się realizacja projektów w ramach Instrumentu Łącząc Europę (CEF) i czym różni się od procesu wdrażania projektów finansowanych w ramach polityki spójności, w ramach której realizowanych jest większość inwestycji infrastrukturalnych, dofinansowanych ze środków UE w Polsce.

CEF to instrument finansowy zarządzany centralnie przez Komisję Europejską. Nabory organizowane są przez Komisję Europejską (KE) we współpracy z Europejską Agencją Wykonawczą ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA).

Obecny nabór, ogłoszony 26 września 2023 r. z terminem składania wniosków do 30 stycznia 2024 r., dysponował ograniczonym budżetem w wysokości 7 mld euro dla wszystkich Państw Członkowskich. Ogłaszając konkurs KE/CINEA publikuje warunki, które projekty mają spełniać aby mogły być kwalifikowalne w konkursie. Między innymi w zapisach konkursu jest kluczowy warunek dotyczący terminu realizacji inwestycji, tj.:

The foreseen duration of the works and mixed projects should be 4-5 years maximum. For studies projects it should be 2-3 years maximum. In both cases, the end date set in the Grant Agreement will not be later than 31.12.2028;

z którego wynika m.in., że projekt nie może trwać dłużej niż do końca 2028 roku.

Ponadto, warto podkreślić, że złożenie wniosku do KE/CINEA nie jest jednoznaczne z otrzymaniem dofinansowania w ramach CEF, a szansa na otrzymanie tego dofinansowania jest niewielka. W przedmiotowym naborze złożono ogółem 408 wniosków o dofinansowanie na łączną kwotę 22 mld euro (trzykrotność puli środków dostępnych w naborze).

Polscy beneficjenci złożyli 24 wnioski aplikacyjne na łączną kwotę dofinansowania CEF w wysokości 2,4 mld euro (w tym ok 0,5 mld euro w ramach wniosków CPK Sp. z o.o.) dotyczące polskich inwestycji.

Jednocześnie, należy podkreślić, że w odróżnieniu od inwestycji realizowanych w ramach polityki spójności, w przypadku niepowodzenia w realizacji projektu (np. powstania znacznych opóźnień) przyznana kwota dofinansowania przepada i nie może zostać wykorzystana na inne polskie inwestycje – wraca do puli środków dostępnych dla pozostałych Państw Członkowskich.

Z uwagi na powyższe, tj. dużą konkurencję, ograniczony budżet naboru w stosunku do potrzeb, ryzyko utraty środków - do dofinansowania w ramach CEF rekomendowane są tylko wnioski najlepiej przygotowane, najbardziej „dojrzałe” (najlepiej już znacznie zaawansowane w realizacji) i/lub najmniej ryzykowne.

Wydanie tzw. listu poparcia Państwa Członkowskiego poprzedzone jest konsultacjami z innymi podmiotami oraz weryfikacją całego wniosku. Weryfikacja obejmuje nie tylko sprawdzenie czy wgrano wszystkie załączniki do systemu, ale odnosi się także do zawartości merytorycznej podlegającej ocenie ekspertów KE w oparciu o 5 kryteriów (priorytetowość i pilność, dojrzałość, jakość, wpływ, efekt katalityczny), które zostały zaktualizowane przed ogłoszeniem III naboru wniosków. Każdy z projektów, żeby mógł być rozpatrywany przez KE do przyznania dofinansowania musi w każdym z ww. kryteriów otrzymać ocenę co najmniej 3 punktów na 5 możliwych do zdobycia.

We wspomnianym w odpowiedzi na pytanie nr 2 kryterium „dojrzałości” oceniane jest m.in. zaawansowanie przygotowania projektu, tj. gotowość do realizacji, w tym technologiczna, możliwość do zrealizowania projektu w terminie określonym w naborze, w tym przypadku do końca 2028 roku, status/etap postępowań przetargowych w projekcie i pozyskiwania zgód/pozwoleń/decyzji administracyjnych, posiadanie zabezpieczeń finansowania (potwierdzenie planu finansowego).

Dodatkowo, badana jest spójność zarówno pomiędzy załącznikami jak też pomiędzy różnymi propozycjami składanymi w tym samym naborze. W przypadku gdy wnioski dotyczą kontynuacji projektów, które uzyskały już dofinansowanie, badana jest także spójność w tym zakresie.

Ostateczna decyzja została podjęta przez Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego.

2. Jak przedstawia się opinia Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej? Proszę o przesłanie kopii tej opinii odnośnie do obydwu projektów, a także o jej zacytowanie w treści odpowiedzi na niniejszą interpelację.

Notatka służbowa do Kierownictwa resortu przekazująca opinię Departamentu Programów Infrastrukturalnych (DPI) nie dotyczyła tylko i wyłącznie inwestycji wskazanych w zapytaniu. Z tego względu poniżej przedstawiamy wyciąg z opinii w zakresie dotyczącym przedmiotowej interpelacji.

Zdaniem DPI wnioski złożone przez Spółkę na dokumentację projektową na chwilę obecną nie budzą zastrzeżeń odnośnie ich kwalifikowalności w naborze i spełnienia formalnych wymogów.

Wnioski CPK, w stosunku do których Departament Programów Infrastrukturalnych oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych ma poważne zastrzeżenia:

Na etapie weryfikacji w DPI są także wnioski na roboty budowlane, które na 3 dni robocze przed końcem naboru, w naszej ocenie, mogą nie osiągnąć wystarczającej dojrzałości (zgodnie z założeniami konkursu inwestycje powinny się zakończyć nie później niż z końcem 2028 roku). W przedmiotowych wnioskach nie zostały uwzględnione także uwagi CUPT dot. minimalnych wymogów w zakresie Analizy Kosztów i Korzyści oraz kwestii środowiskowych. Z tego względu 25 stycznia br. zorganizowano online spotkanie konsultacyjne z udziałem DPI MFiPR, CPK Sp. z o.o. oraz CUPT.

Podczas spotkania przedstawiciele Spółki nadal, tj. na końcowym etapie prac nad dokumentacją aplikacyjną, nie byli w stanie przedstawić informacji w zakresie:

- posiadania niezbędnych do realizacji, zgodnie z zaproponowanym harmonogramem, uzgodnień z innymi zarządcami infrastruktury oraz organami administracji;*
- ostatecznej decyzji odnośnie aktualizacji harmonogramów, które w obecnej wersji, w opinii ekspertów z CUPT i DPI MFiPR, są nierealne do realizacji zarówno w zakresie uzyskania brakującej dokumentacji jak też realizacji robót budowlanych;*
- decyzji wnioskodawcy o aktualizacji założeń dla projektu globalnego, w tym skrócenie planowanego zakończenia robót w węźle CPK z 2030 (wskazanego w zatwierdzonym wniosku) na 2028 rok;*
- zapewnienia odpowiedniego taboru, który według CPK już od 2029 r. kursować ma na odcinku Warszawa Łódź (tabor dwusystemowy dostosowany do innego zasilania) – Spółka poinformowała, że do czasu zakończenia audytu inwestycji wstrzymała działania w tym zakresie.*

Poniżej najważniejsze identyfikowane na obecnym etapie ryzyka:

(...)

W ramach dwóch projektów na linii Warszawa-Łódź, tj.:

- **Budowa linii kolejowej na odcinku Kotowice-Bolimów** (tzw. odcinek warszawski) (bez węzła w Bolimowie i węzła CPK) Wartość kwalifikowalna projektu 540 376 000 euro, dofinansowanie (30%): 162 112 800 euro. Wydatki niekwalifikowane (odcinek od węzła CPK do Bolimowa) – 343 008 000 euro;
- **Budowa linii kolejowej na odcinku Bolimów-Las Wiączyński** (tzw. odcinek łódzki) Wartość kwalifikowalna projektu: 1 095 292 000 euro, dofinansowanie (30%): 328 587 600 euro.

Oba projekty wymagają (obligatoryjnie przed ich przekazaniem do KE w dniu 30 stycznia br. - warunek formalny udziału w naborze) uzyskania deklaracji RZGW w Warszawie. Obecnie Spółka deklaruje, że istnieje szansa jej uzyskania w poniedziałek 29 stycznia br., tym samym dopiero 29 lub 30 stycznia (w ostatnim dniu naboru) prześlą do MFiPR ostateczną wersję dokumentacji do weryfikacji. Harmonogram uzyskania niezbędnej dokumentacji na 2024 r. jest nierealny, wnioskodawca nie skłania się do jego aktualizacji zastaniając się założeniami umów z wykonawcami. W szczególności zastrzeżenie budżą następujące założenia przyjęte w harmonogramie:

- Spółka planuje złożyć wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w marcu i uzyskać decyzję w czerwcu br. Na spotkaniu Spółka, pomimo wcześniejszych pytań DPI, nadal nie była w stanie odpowiedzieć jakimi na chwilę obecną dysponuje załącznikami do wniosku do Wojewody. Postępowanie obejmować będzie województwa mazowieckie i łódzkie. Decyzja ta stanowić będzie podstawę do złożenia wniosku o pozwolenie na budowę jak też przymusowych wywłaszczeń;
- Spółka planuje złożyć wniosek o wydanie pozwoleń na budowę w lipcu i uzyskać w październiku br. Nie założono jakichkolwiek buforów czasowych względem decyzji o lokalizacji linii kolejowej, na podstawie DŚU nałożono na to postępowanie także obowiązek oceny postępowania na środowisko, w opinii CUPT i MFiPR realny termin to minimum 8 miesięcy od złożenia kompletnych wniosków, realnie ponad rok;
- pomimo braku ww. dokumentów wnioskodawca chce w 2024 r. ogłosić i rozstrzygnąć postępowania na roboty przygotowawcze oraz na roboty zasadnicze. W opinii MFiPR i CUPT do czasu zakończenia postępowań i pozyskania gruntów (w tym przymusowych wywłaszczeń) nie będzie możliwe rozstrzygnięcie przedmiotowych postępowań – wnioskodawca nie dysponuje gruntami pod realizację inwestycji kolejowej – budowę linii w nowym śladzie.

W obecnym naborze kwalifikowane są wydatki do końca 2028 roku – ww. projekty na roboty zakładają już obecnie maksymalne terminy realizacji pomimo, jak wskazano powyżej, nierealistycznych harmonogramów. Nie można zagwarantować, że CINEA wyrazi zgodę na wydłużenie realizacji (kwalifikowalności wydatków) w przypadku decyzji o dofinansowaniu któregokolwiek projektów z CEF, tym bardziej, że w obecnej perspektywie finansowej do terminów określonych w umowach grantowych służby unijne podchodzą bardzo restrykcyjnie.

Ponadto, każdy projekt w tej perspektywie finansowej powinien mieć uwzględniony margines na jego finansowe rozliczenie, więc w praktyce wszelkie roboty budowlane powinny być zakończone do połowy 2028 roku. Jednocześnie, w opinii DPI MFiPR, poza aspektami wskazanymi powyżej ogólny poziom przygotowania wniosków na chwilę obecną jest bardzo niski, nadal wymagają one rozbudowanych korekt, nie załączono do wniosków wszystkich wymaganych dokumentów oraz nie uwzględniono uwag DPI MFiPR i CUPT.

Dodatkowym aspektem rzutującym na wykonalność linii „Y” w terminie jest fakt, że we wnioskach pojawiają się niekwalifikowane integralne elementy linii dla których źródło finansowania jest wskazane jako środki własne CPK lub inne środki (nieznane). Spółki odmawia wyjaśnień z jakiego źródła na ten cel zaplanowała środki.

(...)

Złożenie wniosków w obecnym kształcie może spowodować ich niską ocenę przez Komisję Europejską i CINEA, co zmniejszy wiarygodność Państwa Członkowskiego, które wyraziło zgodę na wydanie listów poparcia. Ewentualne wycofanie przedmiotowych wniosków aplikacyjnych w trakcie trwania ich oceny przez służby unijne (np. na skutek audytu, decyzji nowego Zarządu CPK) może obniżyć wiarygodność strony PL a tym samym zmniejszyć szansę na otrzymanie dofinansowania przez pozostałych polskich wnioskodawców (...)."

3. Jak przebiegała korespondencja między spółką CPK a Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej w tej sprawie? Proszę o przekazanie kopii stosownych pism wraz z wyszczególnieniem tej korespondencji z datami i informacją o jej formie (np. pisma lub maila).

Po ogłoszeniu konkursu MFiPR publikuje na stronie internetowej www.cef.gov.pl informację nt. harmonogramu naboru, wskazując terminy obowiązujące na etapie krajowym i unijnym.

Taka informacja odnośnie przedmiotowego konkursu zamieszczona została pod linkiem:

<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/program-laczac-europe/cef-2021-2027/nabory-wnioskow/nabory->

W naborach CEF Transport, aby wesprzeć polskich wnioskodawców w aplikowaniu o środki CEF, MFiPR prowadzi preselekcję projektów. W ramach preselekcji wnioskodawcy, na podstawie informacji o planowanych projektach, otrzymują opinię resortu w zakresie kwalifikowalności zgłaszanych propozycji, a także wsparcie w przygotowaniu kompletnej aplikacji. Propozycje projektów powinny zostać złożone do DPI w MFiPR na adres poczty elektronicznej cef@mfipr.gov.pl najpóźniej **do 20 października 2023 r.** Po akceptacji wstępnej propozycji, kompletny wniosek o dofinansowanie należało złożyć do DPI w MFiPR, w celu uzyskania akceptacji Państwa Członkowskiego, **do 6 grudnia 2023 r.** Ostateczny termin składania wniosków do KE poprzez dedykowany system elektroniczny upływał **30 stycznia 2024 r., godz. 17.00.**

Poniżej przedstawiam przebieg weryfikacji dokumentacji aplikacyjnej, będący przedmiotem interpelacji:

A) Preselekcja

- dla projektów dot. inwestycji **na linii Warszawa-Łódź** propozycje projektów wpłynęły do MFiPR w dniu 20 października 2023 r., ocena fiszek wysłana została do Beneficjenta w dniu 26 października 2023 r. W ocenie wskazano m.in. że:
 - ograniczony jest budżet naboru;
 - konieczne będzie odniesienie się w dokumentacji aplikacyjnej szczegółowo do zapisów „call paper” (zaplanowano na etapie propozycji projektu ogłoszenie postępowania w marcu 2024 r. oraz zakończenie robót w 2027 r.) oraz wskazanie realnego harmonogramu (warunkiem konkursu jest, aby projekty zostały zrealizowane do końca 2028 roku);
 - projekt nie posiada jeszcze niezbędnych pozwoleń, konieczne będzie bardzo szczegółowe opisanie dojrzałości w tym w wymiarze technicznym, posiadanych uzgodnień z innymi interesariuszami itp.;
 - dodatkowo w przypadku decyzji o składaniu tych projektów w ramach trwającego naboru konieczne będzie odniesienie się do ujęcia w dokumentach strategicznych, wskazanie luki finansowej i sposobu jej finansowania, jak też przedstawienie odpowiedniego uzasadnienia w ramach oceny tzw. efektu katalitycznego uzasadniającego wsparcie dla projektu ze środków UE.

- dla projektu **Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy Węzła CPK** propozycja projektu wpłynęła 29 sierpnia 2023 r. Ocena propozycji została przekazana Beneficjentowi 6 września 2023 r., nie zgłoszono uwag.

Jednocześnie, przekazano Beneficjentowi, wraz z ww. oceną, następującą informację:

Chcielibyśmy jednak zauważyć, że z uwagi na fakt, że znaczna część środków w ramach CEF 2 została już rozdysponowana oraz że priorytety w które wpisują się inwestycje kolejowe w ramach CEF 2 spotykają się z dużym zainteresowaniem (w ramach każdego z dotychczasowych naborów występuje tzw. oversubscription, tj. złożone wnioski przekraczają dostępny budżet), możliwość otrzymania w całości dofinansowania na dwa najdroższe Państwa projekty, tj:

- (...)

- „Budowa linii kolejowej Kolei Dużych Prędkości nr 85 Warszawa Zachodnia – Łódź Niciarniana na odcinku LK11 – Łódź Niciarniana, usprawniającego połączenie kolejowe na sieci bazowej TEN-T”, może być ograniczona.

Dlatego rekomendujemy rozważyć czy istnieje szansa ograniczenia zakresu tych projektów lub ew. podziału na kilka projektów o mniejszej wartości.

B) Weryfikacja wniosków aplikacyjnych

- pierwsze wersje wniosków dot. inwestycji wpłynęły 20 października 2023 r. (dokumentacja dot. Węzła) oraz 6 grudnia 2023 r. (roboty budowlane na linii Warszawa – Łódź), jednak były niekompletne. Ostateczne, kompletne wnioski na roboty budowlane wpłynęły dopiero 29 stycznia 2024 r., tj. na dzień przed terminem złożenia wniosków do KE;
- dokumentację aplikacyjną przekazano do Ministerstwa Infrastruktury i do Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego do zaopiniowania, nie zgłoszono uwag do przekazanej dokumentacji;
- wnioski podlegały weryfikacji MFiPR i CUPT (w odniesieniu do CUPT weryfikacja w zakresie kwestii środowiskowych i Analizy Kosztów i Korzyści dotyczyła tylko wniosków na roboty budowlane). Liczne uwagi przekazywane były aż do ostatniego dnia trwania naboru, tj. do 30 stycznia br. (mailowo, telefonicznie oraz podczas spotkań roboczych). Dokumentacja dla tych trzech wniosków aplikacyjnych jest rozległa, zawarta jest w kilku segregatorach.

Ostateczna decyzja została podjęta przez Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego po otrzymaniu finalnej wersji dokumentacji tj. w dniu 30 stycznia br.

4. Jaki będzie dalszy los wspomnianych inwestycji?

Wnioski dla projektów: *Budowa linii kolejowej na odcinku Kotowice-Bolimów* (tzw. odcinek warszawski) oraz *Budowa linii kolejowej na odcinku Bolimów-Las Wiączyński* (tzw. odcinek łódzki) zostaną przez Spółkę CPK poprawione, a następnie wezmą udział w kolejnym naborze wniosków rozpoczynającym się we wrześniu br.

Trzeci wniosek, obejmujący dokumentację projektową dla I etapu węzła kolejowego CPK, zostanie złożony po podjęciu decyzji kierunkowych dla projektu.

Ponadto, należy wskazać, że istnieje możliwość ubiegania się o unijne dofinansowanie dla inwestycji CPK Sp. z o.o. także z innych źródeł niż CEF. M.in. rozważana jest możliwość sfinansowania projektu dotyczącego budowy linii kolejowych nr 85 i 86 Łódź – Sieradz Północny – Kępno – Czernica Wrocławska – Wrocław Główny (dokumentacja projektowa), tj. połączenie KDP Y Łódź – Wrocław, ze środków KPO.

Z poważaniem

z up. Ministra

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/