**KRYTERIUM FORMALNE**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Kryterium** | **Opis Kryterium** | **Ocena Tak/Nie** |
| 1 | **Przedsięwzięcie dotyczy zakupu taboru o jednym rodzaju napędu** | Ocenie podlega, czy przedsięwzięcie dotyczy zakupu taboru zasilanego jednym rodzajem napędu, tj. z tej samej grupy napędów zero- lub niskoemisyjnych. W ramach konkursu nie dopuszcza się określania w jednym wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem zakresu rzeczowego obejmującego zakup taboru z różnych grup rodzaju napędów.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. |  |

| **Lp.** | **Kryterium** | **Opis kryterium** | **Zasady oceny kryterium** | **Waga** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **KRYTERIA MERYTORYCZNE I STOPNIA** | | | | |
| 1 | **Powiązanie wnioskodawcy z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych (FRPA) o charakterze użyteczności publicznej** | Ocenie podlega, czy wnioskodawca otrzymał dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. | Liczba punktów (**max 8 pkt**)  **8 pkt** – wnioskodawca udokumentował fakt, iż na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem lub w okresie poprzedzającym, miał zapewnione dofinansowanie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w oparciu o Ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. | **1** |
| 2 | **Przedsięwzięcia wspierające integrację transportową** | Ocena, czy realizowane przedsięwzięcie wspiera połączenia z transportem kolejowym, miejskim, podmiejskim.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. | Przyznane punkty sumują się (**max 4 pkt**)  **2 pkt** - linie komunikacyjne obsługiwane przez zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowy zapewniają połączenia (przesiadkę) z transportem kolejowym i/lub miejskim/podmiejskim,  **2 pkt** – linie obsługiwane przez zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowy zapewniają integrację rozkładów jazdy różnych form transportu[[1]](#footnote-1). | **1** |
| 3 | **Promocja linii komunikacyjnych[[2]](#footnote-2)pozamiejskich obsługiwanych przez związki/porozumienia międzygminne/powiatowe/powiatowo-gminne** | Ocena, czy zawarto związek/porozumienie między organizatorami publicznego transportu zbiorowego, określonymi w art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na obsługę linii komunikacji pozamiejskiej, obsługiwaną przez zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowy.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. | Liczba punktów (**max 2 pkt**)  **2 pkt –** zawarto związek/porozumienie między organizatorami publicznego transportu zbiorowego, obejmujące obsługę linii komunikacji pozamiejskiej, realizującej przewozy zakupionym w ramach przedsięwzięcia taborem autobusowym. | **2** |
| 4 | **Poprawa dostępności komunikacji publicznej** | Ocena, czy realizowane przedsięwzięcie wpłynie pozytywnie na dostępność komunikacji publicznej dla mieszkańców z obszarów wykluczonych komunikacyjnie/zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. | Przyznane punkty sumują się (**max 12 pkt**)  **3 pkt –** wszystkieobsługiwane przez zakupiony tabor linie zapewniają dostęp do ośrodków użyteczności publicznej województwa i/lub powiatu i/lub gminy, w tym m.in. urzędów, szkół (w tym szkół średnich), ośrodków kultury, ośrodków zdrowia itd. w ich godzinach funkcjonowania,  **2 pkt** – przedsięwzięcie wpływa na poprawę oferty przewozowej poprzez zwiększenie planowanego przebiegu zakupionego w ramach przedsięwzięcia taboru o co najmniej 50 tyś. km/rok/szt w stosunku do stanu przebiegu na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem,  **1 pkt –** realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zapewnieniem możliwości wyszukiwania połączeń w wyszukiwarce, w której obecne są wszystkie połączenia wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego funkcjonujących na obszarze, który obsługiwany będzie przez zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor,  **1 pkt -** polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego (wzajemne honorowanie biletów lub wspólna oferta taryfowa ze wszystkimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego funkcjonującymi na obszarze, który obsługiwany będzie przez zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor, zwolnienie z opłat za postój w strefie P&R użytkowników pojazdów indywidualnych, kontynuujących podróż transportem zbiorowym),  Oraz poniższe (**max 5 pkt**)[[3]](#footnote-3)  **5 pkt** – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej, gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków[[4]](#footnote-4) względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi G/P/P-G ≤0,5 Gg/Pp,  **4 pkt** – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej, gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi 0,6 Gg/Pp≤G/P/P-G ≤0,8 Gg/Pp,  **2 pkt** – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej, gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi 0,9 Gg/Pp ≤G/P/P-G ≤1,3 Gg/Pp,  **1 pkt** – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał linie zlokalizowane na sieci komunikacyjnej, gdzie średni wskaźnik G/P/P-G dla gminy/powiatu lub ich związków względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi G/P/P-G ≥1,4 Gg/Pp. | **1** |
| 5 | **Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia** | Ocena, na ile - w ujęciu procentowym - zmniejszą się emisje z linii transportu autobusowego objętych przedsięwzięciem w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia.  Ocena opierać się będzie na zmonetyzowanej bieżącej wartości netto emisji w niższych warstwach atmosfery (NMHC/NMVOC, NOx, PM, SO2) oraz CO2 ‘bez przedsięwzięcia (W0)’ i ‘z przedsięwzięciem (WI)’ pochodzącej z analizy przedsięwzięcia przedłożonego przez beneficjenta. Na potrzeby kalkulacji nie będą uwzględniane emisje przy produkcji energii wykorzystywanej przez autobusy.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. | Liczba punktów (**max 4 pkt**)  Wszystkie oceniane przedsięwzięcia zostaną uszeregowane malejąco wg wartości X w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznych, wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości NPV emisji niskich oraz CO2 przedsięwzięć zaakceptowanych do listy rankingowej, po odrzuceniu skrajnych wyników:  **4 pkt – H3 < X**  **3 pkt – H2 < X ≤ H3**  **2 pkt – H1 < X ≤ H2**  **1 pkt – X ≤ H1**  Gdzie:  X to wartość obniżenia niskich emisji oraz CO2 wyliczona ze wzoru (wartość X powinna być większa od 1)  X = ’NPV emisji w niskich warstwach atmosfery oraz CO2 w W0’ / ‘NPV emisji niskich warstwach atmosfery oraz CO2 w WI’  H2 to średnia harmoniczna X przedsięwzięć konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników  H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku X oraz H2  H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku X oraz H2 | **2** |
| 6 | **Utrzymanie istniejących lub utworzenie nowych linii** | Ocenie podlega, czy zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie obsługiwał nową linię autobusową i / lub będzie wykorzystany do wymiany taboru na wybranych liniach zagrożonych likwidacją[[5]](#footnote-5), obsługiwanych przez przestarzały tabor autobusowy (diesel) lub inny.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. | Przyznane punkty sumują się (**max 4 pkt**)  **1 pkt –** zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor będzie wykorzystany do wymiany taboru na wybranych liniach komunikacyjnych zagrożonych likwidacją.  **3 pkt** – zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor obsługuje nowe linie autobusowe[[6]](#footnote-6). | **1** |
| 7 | **Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji** | Ocena stanu przygotowania przedsięwzięcia do realizacji.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. | Przyznane punkty sumują się (**max 7 pkt**)  **1 pkt** – przygotowano opis przedmiotu zamówienia (opz) dla zakupionego taboru (w przypadku taboru autobusów elektrycznych również opz na stacje ładowania),  **1 pkt** – przygotowano dokumentację przetargową dla zakupionego taboru (pełną dokumentację niezbędną do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. W przypadku taboru autobusów elektrycznych również na stacje ładowania),  **2 pkt** – wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na zakup taboru (w przypadku taboru autobusów elektrycznych również na stacje ładowania),  **2 pkt** – podpisano umowę z wybranym wykonawcą na zakup taboru (w przypadku taboru autobusów elektrycznych również na stacje ładowania),  **1 pkt** - przedstawiono dokument potwierdzający zabezpieczenie dostaw energii w ilości niezbędnej do zapewnienia funkcjonowania przedsięwzięcia, np. warunki przyłączenia lub inny dokument wystawiony przez operatora sieci przesyłowej, potwierdzający techniczną możliwość zamówienia wymaganej mocy do obsługi stacji ładowania (o ile dotyczy).  Dla przedsięwzięć zakończonych uznaje się to kryterium za spełnione w całości. | **1** |

| **Lp.** | **Kryterium** | | **Ocena**  **Tak/Nie** |
| --- | --- | --- | --- |
| **DODATKOWE KRYTERIA MERYTORYCZNE II STOPNIA specyficzne dla przedsięwzięcia:** | | | |
| 1 | **Poprawność analizy finansowej** | Kluczowymi elementami wymaganymi dla spełnienia kryterium są:  - analiza zapotrzebowania na przedsięwzięcie,  - uzasadnienie wyboru zakresu przedsięwzięcia do realizacji,  - analiza operacyjna,  - jakościowa analiza ekonomiczna wraz z analizą parametrów emisyjności,  - udowodnienie trwałości finansowej i instytucjonalnej.  Ilościowa analiza ekonomiczna nie jest wymagana.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. |  |
| 2 | **Trwałość przedsięwzięcia** | Sprawdzane jest zachowanie przez przedsięwzięcie zasady trwałości.   * Zobowiązanie (oświadczenie) wnioskodawcy do zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez minimum 3 lata[[7]](#footnote-7). * Zobowiązanie (oświadczenie) wnioskodawcy, iż tabor zakupiony w ramach KPO, będzie wykorzystywany na podstawie umów PSC przez minimum 3 lata na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.   Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. |  |
| 3 | **Planowany przebieg taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej** | Sprawdzana jest ilość planowanego przebiegu taboru na obsługiwanej linii komunikacyjnej, która powinna wynosić minimum 70 tys. km/rok/szt oraz oświadczenie wnioskodawcy potwierdzające zapewnienie utrzymania planowanej pracy eksploatacyjnej zakupionego taboru w okresie 3 lat od płatności końcowej.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. |  |
| 4 | **Zapewnienie środków na przedsięwzięcie** | Wnioskodawca udokumentował zapewnienie środków na wkład własny przedsięwzięcia, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie przedsięwzięcia w całym okresie przedsięwzięcia podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej. Kwoty wykazane w tych analizach znajdują odzwierciedlenie w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej organizatora transportu, stanowiącej załącznik do wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. |  |
| 5 | **Gotowość przedsięwzięcia do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji** | Gotowość do eksploatacji zgodnie z przeznaczeniem/funkcją bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji (w przypadku zakupu taboru autobusów elektrycznych zapewniono ładowanie taboru).  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. |  |
| 6 | **Zasada zapobiegania dyskryminacji osób z niepełnosprawnościami** | Zakupiony w ramach przedsięwzięcia tabor autobusowy posiada/posiadać będzie rozwiązania ułatwiające osobom z niepełnosprawnościami korzystanie ze środków transportu publicznego (systemy umożliwiające wsiadanie/wysiadanie oraz bezpieczne unieruchomienie osób poruszających się na wózkach inwalidzkich podczas jazdy autobusu), systemy głosowej komunikacji wewnętrznej w autobusach informujące o przystankach, systemy wizualizacji przebiegu trasy.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. |  |
| 7 | **Lokalizacja linii komunikacji stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia ma charakter pozamiejski** | Wsparciem objęte są przewozy na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim. Nie są objęte wsparciem przewozy w ramach komunikacji miejskiej, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.  Istnieje możliwość poprawy/uzupełnienia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem w zakresie niniejszego kryterium na etapie oceny spełnienia kryteriów wyboru. |  |

1. Przyjmuje się, że integracja rozkładów jazdy różnych form transportu zachodzi, jeżeli co najmniej 90% kursów linii o mniejszej liczbie kursów na dobę ma zapewnioną przesiadkę z/na kurs realizowany inną formą transportu zbiorowego lub kurs innego przewoźnika/operatora o czasie oczekiwania nie przekraczającym 15 min. [↑](#footnote-ref-1)
2. Zgodnie z definicją w art. 4 ust 1. pkt. 5 lit. a) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym *linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych* *wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy.* [↑](#footnote-ref-2)
3. podczas wyliczania wskaźnika należy stosować zaokrąglenia matematyczne do 1 miejsca po przecinku (zaokrąglenie do części dziesiętnych w górę). [↑](#footnote-ref-3)
4. wskaźniki G/P/P-G – wskaźniki dochodów podatkowych w przeliczeniu na jednego mieszkańca dla poszczególnych gmin/powiatów, stanowiące podstawę do wyliczenia rocznych kwot części wyrównawczej subwencji ogólnej i wpłat do budżetu państwa na 2023 r. dla gmin/powiatów (wg zasad określonych w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego - Dz.U. z 2021 r. poz. 1672, z późn. zm.). Średni wskaźnik G/P dla większej liczby gmin/powiatów należy liczyć, jako średnią ważoną liczbą mieszkańców. Dla związków powiatowo – gminnych oblicza się wskaźnik P-G, będący średnią wskaźników G dla gmin wchodzących w skład związku powiatowo – gminnego, z wyłączeniem powiatu. Średnią dla kraju przyjmuje się wartość Gg/Pp. W przypadku wyliczania dochodu dla związków gminno-gminnych i powiatowo-powiatowych powinna być to średnia z wyliczonych wskaźników dla każdego z członków związku.

   źródło: <https://www.gov.pl/web/finanse/wskazniki-dochodow-podatkowych-gmin-powiatow-i-wojewodztw-na-2023-r> [↑](#footnote-ref-4)
5. Przez linie zagrożone likwidacją należy rozumieć linie, które w ciągu 3 lat (nie licząc okresu pandemii) wykazywały się stałym spadkiem pasażerów lub liczby realizowanych połączeń. [↑](#footnote-ref-5)
6. Nową linią komunikacyjną jest również wydłużenie istniejącej linii o co najmniej 30% jej obecnej długości na dzień złożenia wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem. [↑](#footnote-ref-6)
7. Liczonego od dnia dokonania ostatniej płatności w ramach przedsięwzięcia. [↑](#footnote-ref-7)