



cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH



KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY



Rzeczpospolita
Polska

Sfinansowane przez
Unię Europejską
NextGenerationEU



KRAJOWY PLAN ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI

Kryteria wyboru przedsięwzięć

**Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy
(autobusy)
[pozamiejskie]**

Nabór nr KPOD.09.05-IW.02-001/23

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

- 1. Zgodność z ramami czasowymi planu rozwojowego harmonogram realizacji przedsięwzięcia nie przekracza ram czasowych kwalifikowalności przedsięwzięć określonych w następujących dokumentach tj.:**
 - rozporządzeniu RRF – kwalifikowalne przedsięwzięcie może się zacząć nie wcześniej niż **01.02.2020 r.** i zakończyć nie później niż **31.08.2026 r.**;

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

1. Zgodność z ramami czasowymi planu rozwojowego

- **planie rozwojowym** – uzgodniony w planie rozwojowym (w tym w odpowiedniej decyzji implementacyjnej Rady UE) termin realizacji inwestycji i Przedsięwzięcia – **ramy czasowe dla E.1.1.2 w KPO: I kw 2020 r. - I kw 2026 r.**

WAŻNE:

Konieczność wykazania osiągnięcia kamienia milowego przez Wnioskodawców: ***Nowe nisko- i zeroemisyjne pojazdy w eksploatacji*** – 1738 szt. **do końca I kw. 2026 r.** - dla całej Inwestycji

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

2. Zgodność z planem Rozwojowym, tj.:

- przedsięwzięcie **jest zgodne z rodzajem przedsięwzięć** przewidzianym w opisie właściwego komponentu planu rozwojowego, czyli zakup taboru nisko i zeroemisyjnego;
- **nie przekroczono pułapu maksymalnego poziomu finansowania** dla danego typu przedsięwzięcia;

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

2. Zgodność z planem Rozwojowym, tj.:

- **ostateczny odbiorca** składający wniosek o objęcie wsparciem **jest uprawniony do ubiegania się** przyznanie dofinansowania i **nie jest wykluczony** z dofinansowania **na podstawie art. 207** ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych

(oświadczenie ostatecznego odbiorcy składającego wniosek o objęcie wsparciem).

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

3. Brak podwójnego finansowania

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

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

4. Spójność informacji zawartych we wniosku o objęcie wsparciem, w załącznikach do wniosku o objęcie wsparciem

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

5. Zachowanie zgodności z zasadą równości szans i niedyskryminacji oraz zasadą równości szans kobiet i mężczyzn

Weryfikacja, czy **przedsięwzięcie nie ogranicza równego dostępu do zasobów** (towarów, usług, infrastruktury) ze względu na **płeć, pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.**

Niedyskryminacyjny charakter przedsięwzięcia **oznacza konieczność stosowania zasady uniwersalnego projektowania** i racjonalnych usprawnień zapewniających dostępność oraz możliwości korzystania ze wspieranej infrastruktury, w szczególności **poprzez zastosowanie Standardów dostępności dla polityki spójności na lata 2021-2027**

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

6. Właściwie określone wydatki kwalifikowalne

- Zakup nowych **autobusów niskoemisyjnych**, w tym zasilanych olejem napędowym (diesel, norma nie niższa niż EURO VI);
- Zakup nowych **autobusów zeroemisyjnych**;

z zastrzeżeniem, że wniosek o objęcie przedsięwzięcia wsparciem może obejmować tabor zasilany napędem z jednej grupy rodzaju napędów, tj. zero- lub niskoemisyjnym.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

6. Właściwie określone wydatki kwalifikowalne

- Budowa, zakup i instalacja **stałych elementów infrastruktury technicznej i wyposażenia służących i niezbędnych do ładowania baterii autobusów zakupionych w ramach przedsięwzięcia;**

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

6. Właściwie określone wydatki kwalifikowalne

- **Budowa, zakup i instalacja stałych elementów infrastruktury technicznej i wyposażenia służących i niezbędnych do tankowania autobusów zasilanych paliwami alternatywnymi zakupionych w ramach przedsięwzięcia;**
- **Zakup nowych pojazdów technicznych o napędzie konwencjonalnym (diesel EURO VI), pod warunkiem, że są one wyposażone w mobilne (przewoźne) stacje ładowania autobusów elektrycznych;**
- **Koszty prac koncepcyjnych i wdrożenia elektryfikacji linii autobusowych;**

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

6. Właściwie określone wydatki kwalifikowalne

- **Zakup i wdrożenie teleinformatycznego systemu zarządzania ładowaniem, w tym zakup urządzeń pokładowych do autobusów;**
- **Dodatkowe gwarancje w umowie kupna-sprzedaży z dostawcą pojazdu elektrycznego;**
- VAT nie jest wydatkiem kwalifikowalnym.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

7. Sytuacja finansowa ostatecznego odbiorcy i wykonalność finansowa przedsięwzięcia

Weryfikowane jest czy **sytuacja finansowa ostatecznego odbiorcy nie zagraża realizacji i utrzymaniu rezultatów przedsięwzięcia** oraz czy **przedstawione zostały wiarygodne źródła współfinansowania przedsięwzięcia** – załącznik nr 3

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

8. Pomoc publiczna oraz pomoc de minimis

Weryfikowane jest czy wsparcie będzie stanowiło pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

Jeśli wsparcie nie stanowi pomocy publicznej, sprawdzane jest czy przedstawiono odpowiednie wyjaśnienia. W przypadku gdy przedsięwzięcie nie jest objęte pomocą publiczną, należy wskazać 'nie dotyczy' wraz z uzasadnieniem.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

9. Zgodność z zasadą długotrwałego wpływu przedsięwzięcia na wydajność i odporność gospodarki polskiej

Realizacja przedsięwzięcia zapewnia efekty długoterminowe, tzn. przekraczające ramy czasowe obowiązywania RRF i nie ma charakteru powtarzających się krajowych wydatków budżetowych. W kontekście efektów długoterminowych należy wykazać, **w jaki sposób tabor będzie wykorzystywany w okresie jego użytkowania, a zastosowane materiały oraz technologie zapewnią długotrwałe użytkowanie przy minimalizacji nakładów odtworzeniowych**

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

10. Wpływ na wskaźniki i cele inwestycji w planie rozwojowym i RRF

W jaki sposób przedsięwzięcie ma pozytywny i bezpośredni wpływ na wskaźniki i cele określone w planie rozwojowym (Decyzji Implementacyjnej) oraz wskaźniki wspólne.

Metodyka wyliczenia wskaźników jest wiarygodna.

Realizacja danego przedsięwzięcia powinna przyczyniać się do osiągnięcia celu i/lub wskaźnika dla danej inwestycji w planie rozwojowym i/lub realizuje wspólne wskaźniki na poziomie RRF.

Przedsięwzięcie powinno mieć trwałą, pozytywny i bezpośredni wpływ na kamienie milowe i/lub wskaźniki ustanowione dla danej inwestycji w planie rozwojowym (decyzji implementacyjnej) i realizuje wspólne wskaźniki na poziomie RRF.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

10. Wpływ na wskaźniki i cele inwestycji w planie rozwojowym i RRF

Cel inwestycji E1.1.2:

- Zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi
- Rozwój infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria horyzontalne (0/1)

11. Adekwatność wskaźników własnych przedsięwzięcia

Nie dotyczy

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryterium formalne (0/1)

1. Przedsięwzięcie dotyczy zakupu taboru o jednym rodzaju napędu

- Wnioskodawca może złożyć dwa wnioski na zakup autobusów o różnym rodzaju napędu

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

- 1. Powiązanie wnioskodawcy z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych (FRPA) o charakterze użyteczności publicznej - 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.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

2. Przedsięwzięcia wspierające integrację transportową (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.**

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

3. Promocja linii komunikacyjnych pozamiejskich obsługiwanych przez związki/porozumienia międzygminne/powiatowe/powiatowo-gminne - 4 pkt

Zawarto związek/porozumienie między organizatorami publicznego transportu zbiorowego, obejmujące obsługę linii komunikacji pozamiejskiej, realizującej przewozy zakupionym w ramach przedsięwzięcia taborem autobusowym.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

4. Poprawa dostępności komunikacji publicznej (max 12 pkt)

3 pkt – wszystkie obsługiwane 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

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

4. Poprawa dostępności komunikacji publicznej

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),

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

4. Poprawa dostępności komunikacji publicznej

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 względem Gg/Pp, czyli wartości średniej dla kraju, wynosi $G/P/P-G \leq 0,5 Gg/Pp$,

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 $0,6 Gg/Pp \leq G/P/P-G \leq 0,8 Gg/Pp$,

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

4. Poprawa dostępności komunikacji publicznej

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 $0,9 \text{ Gg/Pp} \leq \text{G/P/P-G} \leq 1,3 \text{ Gg/Pp}$,

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 $\text{G/P/P-G} \geq 1,4 \text{ Gg/Pp}$.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

5. Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO₂ w wyniku realizacji przedsięwzięcia (max 4 pkt)

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 dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

5. Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO₂ w wyniku realizacji przedsięwzięcia

Wszystkie oceniane przedsięwzięcia zostaną uszeregowane malejąco wg wartości X w przedziałach określonych jednokrotnie z datą zamknięcia oceny aplikacji konkursowych, przy zastosowaniu średnich harmonicznnych, 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 – $H2 < X \leq H3$

2 pkt – $H1 < X \leq H2$

1 pkt – $X \leq H1$

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

6. Utrzymanie istniejących lub utworzenie nowych linii (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.**

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

7. Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji (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),

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne I stopnia

7. Przygotowanie przedsięwzięcia do realizacji

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).

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne II stopnia (0/1)

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

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne II stopnia (0/1)

2. Trwałość przedsięwzięcia

Sprawdzone jest zachowanie przez przedsięwzięcie zasady trwałości.

- **Zobowiązanie (oświadczenie) wnioskodawcy do zachowania własności zakupionego środka trwałego (taboru) przez minimum 3 lata .**
- **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.**

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne II stopnia (0/1)

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.**

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne II stopnia (0/1)

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.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne II stopnia (0/1)

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).

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne II stopnia (0/1)

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.

Ocena dokumentacji aplikacyjnej

Kryteria szczegółowe

Kryteria merytoryczne II stopnia (0/1)

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.



Dziękuję za uwagę

*Joanna Świdarska
Dyrektor Departamentu
Projektów Miejskich
CUPT*