

Załącznik nr 4 do Regulaminu wyboru projektów

Kwalifikowalność FENiKS 2021-2027

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027

Priorytet FENX.03 Transport miejski

Działanie FENX.03.01 Transport miejski

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI KWALIFIKOWALNOŚCI:

W ramach typów projektów wskazanych w § 2 ust. 1 Regulaminu wyboru projektów oraz w Załączniku nr 3b do Regulaminu pn. „Specyficzne kryteria wyboru projektów” w Działaniu 3.1 Transport miejski, kosztami kwalifikowalnymi mogą być m.in. następujące elementy:

1. Parkingi Park&Ride w ramach węzłów przesiadkowych

Budowa lub przebudowa¹ obiektów Park&Ride jest kwalifikowana wyłącznie **poza centrami miast** Weryfikacja lokalizacji parkingów Park&Ride będzie dokonywana w oparciu o SUIKZP Poniżej przedstawiono możliwe sytuacje w tym zakresie:

- a) miasto posiada SUIKZP wraz z wyznaczonym obszarem śródmiejskim - przez centrum miasta/strefę śródmiejską uznaje się obszar wyznaczony granicą w SUIKZP jako

¹ USTAWA z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane z póź. zm.

Art. 3 ust. 6 - Ilekroć w ustawie jest mowa o: **budowie** – należy przez to rozumieć wykonywanie obiektu budowlanego w określonym miejscu, a także odbudowę, rozbudowę, nadbudowę obiektu budowlanego;

7a) **przebudowie** – należy przez to rozumieć wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego;

funkcjonalny obszar² śródmiejski o istniejącej i planowanej dominującej funkcji usługowej i usługowo/mieszkalnej wraz z funkcjonalnie powiązаныmi³ terenami komunikacji drogowej i kolejowej;

- b) miasto posiada SUIKZP bez wyznaczonego obszaru śródmiejskiego - w przypadku braku obszaru centrum miasta/strefy śródmiejskiej wyznaczonego granicą w SUIKZP, przez centrum miasta/strefę śródmiejską uznaje się centralny obszar funkcjonalny² o istniejącej i planowanej dominującej funkcji usługowej i usługowo/mieszkalnej wraz z funkcjonalnie powiązаныmi³ terenami komunikacji drogowej i kolejowej;
- c) miasto nie posiada SUIKZP - przypadku braku SUIKZP, przez centrum miasta/strefę śródmiejską uznaje się centralny obszar funkcjonalny² o istniejącej i planowanej dominującej funkcji usługowej i usługowo/mieszkalnej wraz z funkcjonalnie powiązаныmi³ terenami komunikacji drogowej i kolejowej, wynikający z posiadanych przez wnioskodawcę dokumentów planistycznych określających politykę zagospodarowania przestrzennego oraz ich treści.

W przypadku Planu ogólnego:

- a) miasto posiada Plan ogólny wraz z wyznaczonym obszarem śródmiejskim - przez centrum miasta/strefę śródmiejską uznaje się obszar wyznaczony granicą w Planie ogólnym jako funkcjonalny obszar² śródmiejski o istniejącej i planowanej dominującej funkcji usługowej i usługowo/mieszkalnej wraz z funkcjonalnie powiązаныmi³ terenami komunikacji drogowej i kolejowej;
- b) miasto posiada Plan ogólny bez wyznaczonego obszaru śródmiejskiego - w przypadku braku obszaru centrum miasta/strefy śródmiejskiej wyznaczonego granicą w Planie ogólnym, przez centrum miasta/strefę śródmiejską uznaje się centralny obszar funkcjonalny² o istniejącej i planowanej dominującej funkcji usługowej i usługowo/mieszkalnej wraz z funkcjonalnie powiązаныmi³ terenami komunikacji drogowej i kolejowej;
- c) miasto nie posiada Planu ogólnego - w przypadku braku Planu ogólnego, przez centrum miasta/strefę śródmiejską uznaje się centralny obszar funkcjonalny² o istniejącej

² Przez obszar funkcjonalny rozumie się obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju.

(Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 września 2018 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz.U. 2018 poz. 1945 z dnia 14 września 2018 r. art. 2. pkt 6a)

³ Przez powiązania funkcjonalne rozumie się wzajemne powiązanie przestrzenne projektu, uwzględniające inwestycję główną oraz inwestycje towarzyszące niezbędne w zakresie funkcjonowania inwestycji głównej, związane z dostępnością przestrzenną dla transportu publicznego, dostępnością dla pieszych i rowerzystów oraz przepływem towarów i innych użytkowników. Ze względu na przestrzenny charakter, powiązania funkcjonalne mogą obejmować inwestycje towarzyszące wybiegające poza granice inwestycji głównej, które są kluczowe do funkcjonowania inwestycji głównej lub skutecznie podnoszą jej efektywność.

i planowanej dominującej funkcji usługowej i usługowo/mieszkalnej wraz z funkcjonalnie powiązаныmi³ terenami komunikacji drogowej i kolejowej, wynikający z posiadanych przez wnioskodawcę dokumentów planistycznych określających politykę zagospodarowania przestrzennego oraz ich treści.

W przypadku obszarów wiejskich budowa lub rozbudowa obiektów Park&Ride (niezależnie od tego, czy lokalizacja ww. obiektu będzie w centrum czy nie) może być kosztem kwalifikowalnym pod warunkiem, że lokalizacja projektu wynika ze zdiagnozowanych potrzeb komunikacyjnych gminy zidentyfikowanych w ramach dokumentu strategicznego dotyczącego rozwoju zrównoważonego transportu (oceniane w ramach kryterium „Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej”).

Zasadność budowy/przebudowy obiektów P&R oceniana będzie również w świetle analiz ruchu. Parkingi powinny przyczyniać się do zwiększenia wykorzystania komunikacji miejskiej (zwiększenia udziału transportu zbiorowego).

Budowa lub przebudowa **zatk autobusowych** zlokalizowanych poza węzłem przesiadkowym jest niekwalifikowalna.

2. Kiss&Ride oraz postoje taksówek

Budowa lub przebudowa obiektów Kiss&Ride oraz postojów taksówek **jest dopuszczalna wyłącznie poza centrami miast** (pojęcie centrum miasta zostało zdefiniowane w pkt 1 niniejszego dokumentu).

W przypadku obszarów wiejskich budowa lub przebudowa obiektów Kiss&Ride oraz postojów taksówek jest dopuszczalna niezależnie od tego, czy lokalizacja ww. obiektu będzie w centrum czy nie.

W obydwu przypadkach budowa lub przebudowa obiektu Kiss&Ride oraz postoju taksówek powinna stanowić element większego projektu infrastrukturalnego np. węzła przesiadkowego, czy obiektu Park&Ride. W przeciwnym wypadku będzie stanowić koszt niekwalifikowalny projektu.

3. Buspasy

Budowa lub przebudowa **buspasów stałych** może stanowić element kwalifikowalny większego projektu infrastrukturalnego, np. węzła przesiadkowego, obiektu Park&Ride, czy budowy/przebudowy torowiska. Na etapie oceny WOD konieczne będzie uzasadnienie, w jaki sposób ww. zakres stanowi element wspierający osiągnięcie głównego celu projektu. Infrastruktura jaką jest buspas dofinansowana w ramach działania 3.1 FENiKS może być jedynie elementem projektu - co oznacza, że musi wspierać założony przez projekt cel i w ten sposób być z nim związana. Jako element wspierający ww. zakres nie powinien stanowić dominującej

(np. kosztowo lub zakresowo) części projektu. Ponadto budowa/przebudowa takiej infrastruktury musi wynikać ze zdiagnozowanych potrzeb poprawy systemu publicznego transportu zbiorowego (np. priorytet dla autobusów).

Budowa lub przebudowa **buspasów czasowych** jest niekwalifikowana.

4. Infrastruktura drogowa (kolizje)

Budowa lub przebudowa infrastruktury drogowej służącej do ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym może być kosztem kwalifikowalnym **wyłącznie jako element kolizji** niezbędnej do usunięcia w ramach realizacji zakresu rzeczowego projektu.

5. Torowiska, po których prowadzony jest także ruch samochodowy

Budowa lub przebudowa torowisk, po których prowadzony jest także ruch samochodowy, **jest dopuszczalna w wyjątkowych sytuacjach**, tj. na obszarach, gdzie ze względu na gęstą zabudowę nie ma możliwości budowy/przebudowy wydzielonego torowiska i ruch pojazdów transportu zbiorowego i indywidualnego musi odbywać się po tym samym śladzie.

6. Ładowanie pojazdów elektrycznych

Budowa **infrastruktury ładowania taboru autobusowego** może być kosztem kwalifikowalnym jako działanie wyłącznie uzupełniające budowę/przebudowę węzła przesiadkowego oraz obiektów Park&Ride.

Budowa lub przebudowa **infrastruktury ładowania elektrycznych samochodów** osobowych jest niekwalifikowalna.

7. Infrastruktura piesza i rowerowa

Działania towarzyszące w ramach projektu związane z obsługą i integracją transportu publicznego np. ścieżki rowerowe czy infrastruktura piesza, muszą wspierać założony główny cel projektu i nie mogą stanowić dominującej (kosztowo lub zakresowo) części projektu.

8. OZE

Kosztem kwalifikowalnym może być zakup i montaż infrastruktury do produkcji energii z OZE, która będzie wykorzystana:

- na etapie eksploatacji projektu **na potrzeby własne** (np.: instalacje fotowoltaiczne, z których zasilany jest węzeł przesiadkowy lub elementy węzła),
- na **potrzeby funkcjonującego transportu publicznego** w mieście (zasilanie taboru/infrastruktury transportu publicznego), co oznacza, że OZE mogą być również wykorzy-

stywane do zasilania taboru, który nie jest finansowany w niniejszym naborze lub zasilania istniejącej infrastruktury transportu publicznego (np. wiat przystankowych, zapleczy technicznych, itp.).

Zakup i montaż infrastruktury do produkcji energii z OZE⁴ powinien stanowić element większego projektu i tylko pod takim warunkiem może stanowić wydatek kwalifikowalny. Należy również uwzględnić limit kosztów wskazany w pkt 13 niniejszego dokumentu.

9. Systemy lub sieć BRT (Bus Rapid Transit)

Kosztem kwalifikowalnym w ramach działania 3.1 FENIKS może być budowa/przebudowa infrastruktury w ramach systemu/sieci szybkiej komunikacji autobusowej (BRT), na który składają się m.in. oddzielne pasy ruchu wyznaczone wyłącznie dla autobusów, czy ITS z priorytetem dla autobusów dla systemu/sieci BRT.

10. Działania edukacyjne

Możliwe jest sfinansowanie w projekcie wydatków na działania edukacyjne w zakresie podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz/albo na współpracę, w tym wymianę wiedzy i doświadczeń oraz konsultacje, z partnerami z innych Państw Członkowskich, kandydujących lub stowarzyszonych, pod warunkiem, że będzie to bezpośrednio związane z realizowanym projektem⁵.

11. Koszty pośrednie

W projektach, w ramach których udzielana będzie pomoc publiczna zgodnie z **Rozporządzeniem (WE) NR 1370/2007** Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, koszty pośrednie stanowią **wydatki niekwalifikowalne**. Przy ocenie kwalifikowalności brany będzie pod uwagę status wnioskodawcy (organizator lub operator transportu publicznego).

Koszty pośrednie w projektach bez pomocy publicznej, o której mowa powyżej będą rozliczane uproszczoną metodą rozliczania wydatków – stawką ryczałtową. Jest to jedyna metoda rozliczania kosztów pośrednich w projekcie. Wysokość stawki ryczałtowej w ramach przedmiotowego naboru, na podstawie metody określonej w art. 54 lit. a) rozporządzenia nr

⁴ Wydatki na działania związane z OZE są dodatkowo punktowane w ramach oceny specyficznego kryterium rankingującego nr 4 „Efektywność energetyczna i oszczędność gospodarowania zasobami” dla projektów typu:

- inwestycje infrastrukturalne liniowe: infrastruktura szynowa (tramwajowa, metro), systemy BRT;
- inwestycje infrastrukturalne: węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast);
- tabor szynowy (tramwaje, metro).

⁵ Wydatki na działania edukacyjne są dodatkowo punktowane w ramach oceny horizontalnego kryterium rankingującego nr 2 „Zastosowanie elementów edukacyjnych w projekcie”.

2021/1060[1] określa się **do wysokości 1%** kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich w projekcie.

Katalog kosztów pośrednich w Programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027 (FENiKS) dla priorytetów I – VII stanowi załącznik do wzoru umowy o dofinansowanie⁶.

12. Działania towarzyszące a efektywność ekonomiczna

Projekt będzie podlegał ocenie efektywności ekonomicznej, gdzie $ENPV > 0$. Działania towarzyszące (np. ścieżki rowerowe, czy infrastruktura pieszna) w ramach głównych typów projektów nie generują kwantyfikowalnych korzyści ekonomicznych i jako takie stanowią jedynie element kosztowy. Wpływ takich elementów może być uwzględniony jedynie w ramach analizy jakościowej, która nie jest uwzględniana w kalkulacji ENPV.

13. Wysokość kosztów kwalifikowalnych na działania towarzyszące

Dodatkowe elementy projektu takie jak zaplecza techniczne dla taboru, obiekty Kiss&Ride, postoje taksówek, buspasy stałe, infrastruktura ładowania taboru autobusowego, infrastruktura pieszna i rowerowa, OZE, czy działania edukacyjne mogą być realizowane wyłącznie jako część składowa (części składowe) projektu w ramach typów projektów określonych w § 2 ust. 1 Regulaminu wyboru projektów. Wymienione powyżej elementy nie mogą stanowić przeważającej (zakresowo lub kosztowo) części projektu. Koszt dodatkowych elementów powinien wynosić **łącznie nie więcej niż 49%** wszystkich kosztów kwalifikowalnych projektu.

⁶ Dla projektów fazowanych (faza II) koszty pośrednie są kwalifikowalne począwszy od 1 stycznia 2024 r.