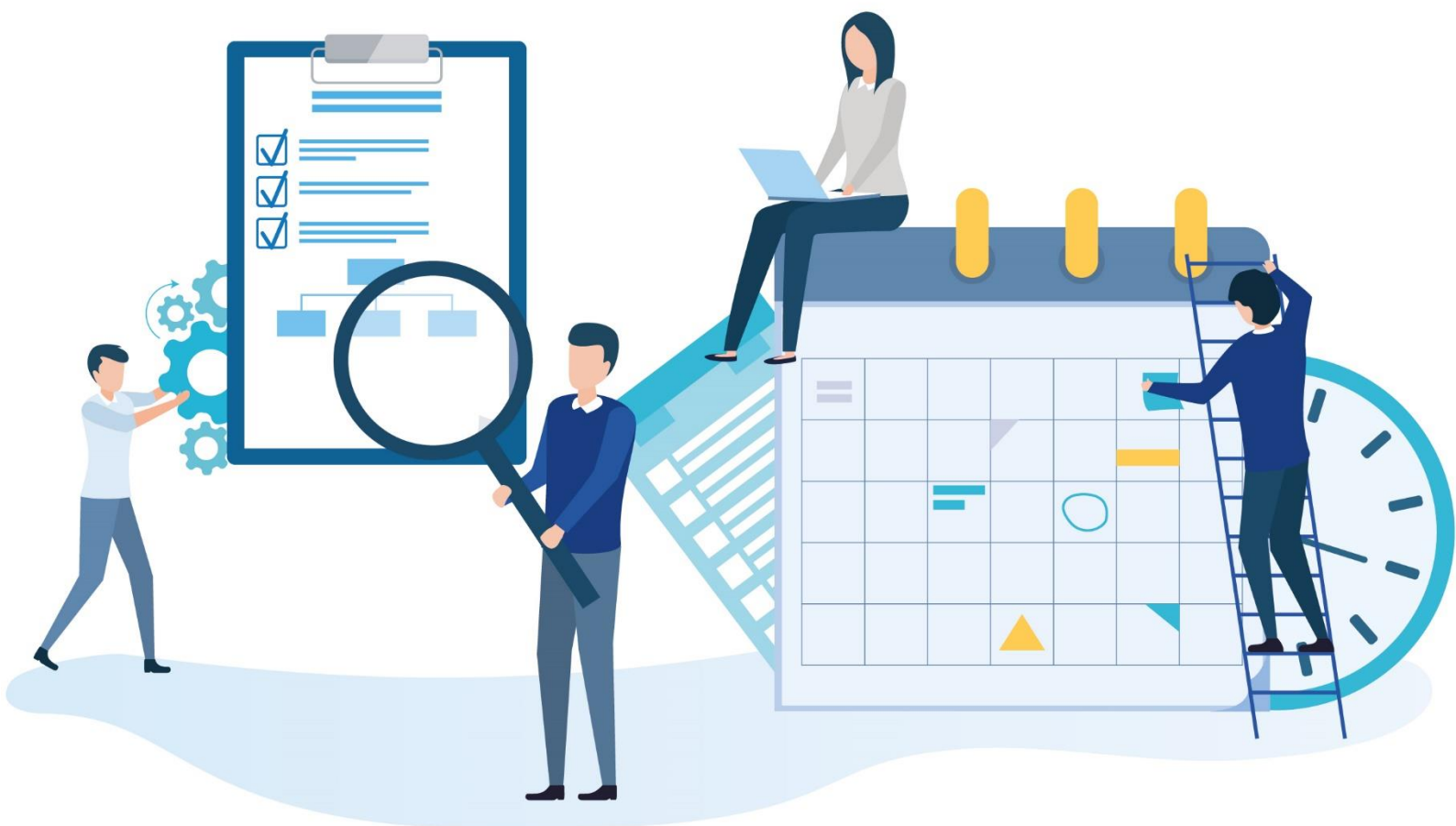


Ewaluacja bieżąca kryteriów wyboru projektów i systemu wyboru projektów

w ramach Priorytetów nr III, IV i V Programu Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027

Raport końcowy



Zamawiający:

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2

00-844 Warszawa



Wykonawca:

EU-CONSULT sp. z o.o.

ul. Toruńska 18 C, lokal D

80-747 Gdańsk

Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o.

ul. Leszno 14

01-192 Warszawa

Polska Agencja Ewaluacji Sektora Publicznego S.A.

ul. Chłodna 51

00-867 Warszawa



1. Spis treści

1.	Spis treści.....	3
2.	Streszczenie	5
3.	Summary	13
4.	Skróty wykorzystane w raporcie.....	21
5.	Wprowadzenie.....	23
6.	Skrócony opis przyjętej metodologii	26
6.1.	Analiza danych zastanych w zakresie dokumentów źródłowych (desk research)	26
6.2.	Ankiety elektroniczne (CAWI) skierowane do Beneficjentów i Wnioskodawców oraz potencjalnych Beneficjentów	26
6.3.	Pogłębione wywiady indywidualne (IDI) z pracownikami CUPT odpowiedzialnymi za proces wyboru.....	27
6.4.	Zogniskowany wywiad grupowy (FGI) z przedstawicielami Instytucji Zarządzającej FEnIKS 2021-2027	27
6.5.	Pogłębione wywiady indywidualne (IDI) z potencjalnymi Wnioskodawcami oraz Wnioskodawcami, którzy złożyli wnioski w naborach trwających w chwili realizacji badania	27
6.6.	Panel ekspercki	28
7.	Opis wyników badania.....	29
7.1.	System oraz proces wyboru i oceny projektów	29
7.1.1.	Kompletność i zrozumiałość dokumentacji związanej z naborami	29
7.1.2.	Rozplanowanie naborów w czasie.....	40
7.1.3.	Zakres wymaganych dokumentów	51
7.1.4.	System oceny i wyboru projektów oraz potrzeby Wnioskodawców w zakresie aplikowania do Programu.....	55
7.2.	Kryteria wyboru projektów.....	59
7.2.1.	Zgodność kryteriów wyboru projektów z celami Programu i poszczególnych priorytetów.....	59
7.2.2.	Główne wyzwania w zakresie tworzenia kryteriów wyboru projektów.....	63
7.2.3.	Poprawność, spójność i zrozumiałość kryteriów wyboru projektów	65
7.2.4.	Zgodność kryteriów wyboru projektów z założeniami polityk horyzontalnych .	70
7.2.5.	Wpływ kryteriów wyboru projektów na wybór najlepszych projektów i ich jakość	76

7.2.6.	Wpływ kryteriów wyboru projektów na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania	86
7.2.7.	Analiza możliwości występowania zjawiska dyskryminacji związanego ze stosowanymi kryteriami wyboru projektów	97
7.2.8.	Wpływ kryteriów wyboru projektów na wybór projektów zgodnych z zasadą DNSH (zasada „nie czynić poważnej szkody”) oraz odpornych na zmiany klimatu	99
8.	Syntetyczne odpowiedzi na pytania badawcze	103
9.	Wnioski, rekomendacje i zalecenia pozasystemowe	114
10.	Załączniki	117
10.1.	Wzory wykorzystanych narzędzi badawczych.....	117
10.2.	Zebrane w trakcie badania dane ilościowe i jakościowe	117
10.3.	Dodatkowe tabele wykorzystane podczas analizy	117
10.4.	Bibliografia	117

2. Streszczenie

Niniejszy dokument stanowi raport końcowy z badania ewaluacyjnego pn. *Ewaluacja bieżąca kryteriów wyboru projektów i systemu wyboru projektów w ramach Priorytetów nr III, IV i V Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS) 2021-2027*, którego celem była **bieżąca ewaluacja kryteriów i systemu wyboru projektów** w ramach Priorytetów FEnIKS:

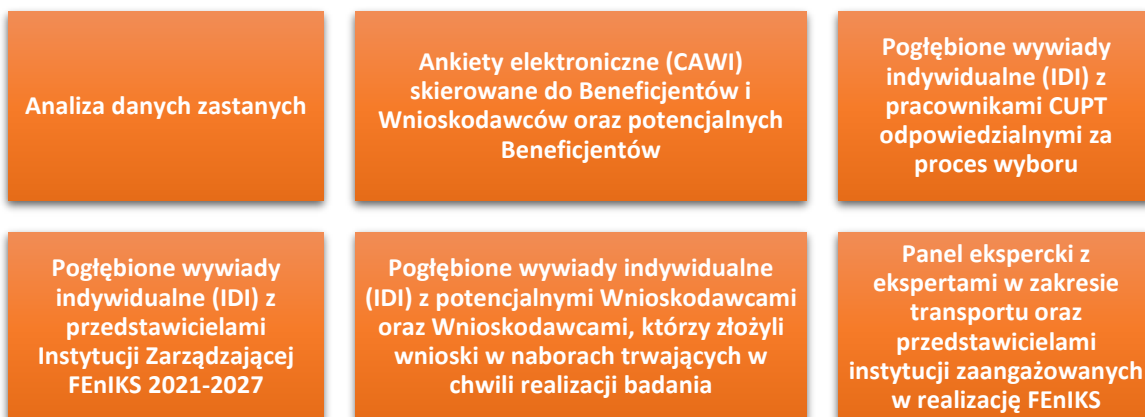
- III. *Transport miejski*¹;
- IV. *Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności*;
- V. *Wsparcie sektora transportu z EFRR*.

Przedmiotem badania był proces oceny i wyboru projektów. Analizą zostały objęte kryteria wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027, tj. zestaw określonych wymogów formalnych i merytorycznych, które muszą spełnić projekty, aby uzyskać dofinansowanie.

W badaniu wyróżnione zostały dwa główne obszary przedmiotowe ewaluacji:

1. Ocena systemu oraz procesu wyboru i oceny projektów (poza kryteriami), tj. zasad i sposobu realizacji naboru i oceny wniosków dot. przedkładanych projektów.
2. Ocena jakości kryteriów wyboru projektów, tj. zestawu określonych wymogów formalnych i merytorycznych, zawartych w Szczegółowym Opisie Priorytetów, które muszą spełnić projekty, aby uzyskać dofinansowanie z publicznych środków wspólnotowych.

W toku ewaluacji wykorzystano następujące techniki badawcze:



¹ Dotyczy celu szczegółowego w zakresie mobilności miejskiej określonego w art. 3 ust. 1 lit. b) ppkt (viii) Rozporządzenia UE 2021/1058.

Pierwsza część niniejszego dokumentu odnosi się do oceny systemu oraz procesu wyboru i oceny projektów. W oparciu o wyniki przeprowadzonych badań, **ogłoszenia o naborach wniosków należy ocenić jako zrozumiałe dla odbiorców, jednoznaczne i kompletne**, co potwierdziła zdecydowana większość beneficjentów i wnioskodawców oraz potencjalnych beneficjentów² uczestniczących w badaniu ilościowym i jakościowym. Ewentualne negatywne oceny badanych w ramach ww. kwestii uzasadniano m.in. problemami w zrozumieniu publikowanych treści, ich zbytym sformalizowaniem, pojawiającymi się wątpliwościami co do możliwości aplikowania o wsparcie, oraz problemem w odnalezieniu wszystkich wymaganych załączników i wytycznych w momencie ogłoszenia naboru. Zdaniem potencjalnych i faktycznych Wnioskodawców i Beneficjentów uczestniczących w wywiadach, szeroki zakres dokumentacji wymaganej od Wnioskodawców w ramach FENIKS, opóźnienia w publikowaniu informacji o naborach i/lub niedostępność części niezbędnych dokumentów mogą potencjalnie stanowić barierę dla podmiotów, które po raz pierwszy chcą ubiegać się o wsparcie z Funduszy Unijnych.

Choć informacje udostępniane na stronach Funduszy Europejskich i CUPT ogółem należy uznać za czytelne i zrozumiałe, analizując obie ww. strony, wątpliwości budzą rozbieżności między zamieszczanymi na nich naborami. Zgodnie z informacjami opublikowanymi na stronie www Funduszy Europejskich³, w dniu 12.03.2024 r. realizowano łącznie 8 naborów (w tym 1 nabór do Działania FENX.03.01, 3 nabory do Działania FENX.04.02 i 4 nabory do Działania FENX.05.04) oraz zakończono 1 nabór (do Działania FENX.04.03). W tym samym czasie na stronie CUPT udostępniano informacje o tylko jednym aktualnym naborze (do Działania FENX.03.01) oraz o 1 zakończonym naborze (do Działania FENX.04.03), co wynika z publikowania na stronie CUPT informacji o projektach niekonkurencyjnych wyłącznie w postaci newsów, bez umieszczania ich w zakładkach dotyczących naborów.

W związku z powyższym, **rekomenduje się ujednoczenie informacji publikowanych na obu stronach internetowych.** Brak uwzględnienia części naborów na stronie CUPT skutkuje zatem ograniczoną dostępnością do informacji.

Zdaniem Zespołu Badawczego, treść regulaminów naborów i pozostałej dokumentacji można uznać za jednoznaczne i kompletne. W sposób jasny i zrozumiały określają one bowiem poszczególne etapy naboru WoD i wyboru projektów do dofinansowania, określając zarówno prawa i obowiązki Wnioskodawców, jak i podmiotów zaangażowanych w proces oceny wniosków. Analizowane regulaminy konkursu sformułowane zostały w sposób zrozumiały dla Wnioskodawców. Wykorzystane w nich skróty oraz pojawiające się w pojęcia zostały objaśnione, a sam dokument opracowany został z wykorzystaniem – na ile to możliwe – nieskomplikowanego języka i przejrzystej formy.

² Definicja wskazanych grup znajduje się w dalszej części opracowania (*Skrócony opis przyjętej metodologii*).

³ www.funduszeuropejskie.gov.pl

Analiza wyników badań ilościowych i jakościowych z Wnioskodawcami i Beneficjentami oraz potencjalnymi Wnioskodawcami i Beneficjentami umożliwi również pozytywną ocenę **rozplanowania naborów w czasie**. Udział ankietowanych wybierających oceny negatywne był bowiem bardzo niski (niecałe 5%), również wśród respondentów badania IDI zdecydowanie dominowały oceny pozytywne. Wśród uzasadnień ocen niskich znalazły się wskazania m.in. na negatywny wpływ czasochłonnych procedur uzyskiwania wymaganych decyzji, stosunkowo późną publikację kryteriów wyboru projektów, możliwy negatywny wpływ terminu wyborów samorządowych na zabezpieczenie środków na realizację projektów w ramach Działania FENX.03.01 czy ryzyko rozliczania projektów poza okresem programowania (n+2), wynikające z terminu planowanych naborów (sytuacja ta dotyczy konkursu taborowego, który w momencie przeprowadzenia badania przewidziany był na 2026 r.⁴). Badani zwrócili również uwagę na trudność odnosząca się do naboru skierowanego do ZIT, w którym to jednym z warunków, by ubiegać się o środki jest pozytywna opinia dotycząca Strategii ZIT. Zdaniem jednego z ankietowanych na tę chwilę jedynie połowa związków ZIT ma przyjęty dokument, co stwarza ryzyko braku możliwości aplikacji dla części z nich.

Biorąc pod uwagę wyniki badania jakościowego z Wnioskodawcami i Beneficjentami (faktycznymi i potencjalnymi), część respondentów była ponadto przekonana, że o ile informacje dotyczące planowanych naborów publikowane są z wyprzedzeniem, to ich zakres jest niewystarczający. Wskazane jest tym samym, aby przy publikowaniu harmonogramu naboru udostępnić również linki odsyłające do miejsca gdzie są zgromadzone informacje o naborach: planowany termin naboru, przewidywana data udostępnienia regulaminu oraz dostępne na dany moment dokumenty tj. m.in. kryteria, ogólne wzory instrukcji do wniosku, wytyczne do SW, podręczniki).

Rekomendowano ponadto, by przed naborami instytucje zarządzające Programem przygotowały i opublikowały kompendium dla Wnioskodawców dotyczące kwalifikowalności wydatków. Zdaniem respondentów, nadmierna ogólność zapisów wytycznych w tym zakresie może powodować trudności na etapie rozliczania projektów i skutkować koniecznością zwrotu części dofinansowania.

Zgodnie z wynikami badania ilościowego, jedynie nieco ponad 7% ogółu ankietowanych Wnioskodawców i Beneficjentów oraz potencjalnych Wnioskodawców i Beneficjentów negatywnie oceniło możliwość zgromadzenia niezbędnych dokumentów w czasie wynikającym z ogłoszonych terminów naborów.

W ramach badania jakościowego z przedstawicielami tej samej grupy wskazano, że o ile podmioty uprawnione do realizacji projektów w trybie konkursowym i/lub posiadające doświadczenie w korzystaniu ze środków unijnych nie mają większych trudności z przygotowaniem dokumentacji projektowej w wyznaczonych terminach, to podmioty

⁴ Zapis ten usunięto w aktualnie przyjętym harmonogramie, tj. wg stanu na 29 marca 2024 r., zastępując go informacją o braku planowanego naboru w ciągu najbliższych 12 miesięcy.

ubiegające się o wsparcie z UE po raz pierwszy nierzadko natrafiają na bariery wynikające m.in. ze zbyt krótkiego czasu trwania naborów w stosunku do zakresu wymaganych informacji. Również przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu jakościowym potwierdzili, że terminy te mogą być gorzej oceniane przez podmioty nie mające doświadczenia w korzystaniu ze środków unijnych i nieposiadające świadomości konieczności wcześniejszego kompletowania wymaganej dokumentacji i zezwoleń.

Druga część opracowania dotyczy z kolei kwestii związanych z oceną jakości kryteriów wyboru projektów. Przeprowadzona analiza wykazała, że oceniane **kryteria wyboru projektów są adekwatne względem celu głównego oraz celów szczegółowych wspomnianych Priorytetów, a także celów FEnIKS 2021-2027**, w tym biorąc pod uwagę cele poszczególnych Działań, wskaźniki ich pomiaru i konieczność realizacji Ram Wykonania, jak również specyfikę branży, przedmiot projektów czy charakterystykę Beneficjentów. Zaznaczyć należy, że poszczególne kryteria są oczywiście w różnym stopniu ukierunkowane na realizację ww. celów. Można bowiem wskazać takie, które odnoszą się do nich w sposób bezpośredni (np. kryteria rankingujące *uwzględnienie aspektów środowiskowych w procesie przygotowania SUMP* czy też *realizacja celów osi priorytetowej*⁵), jak i takie które jedynie w pośredni sposób determinują realizację założeń zbieżnych z określonymi celami. Jednocześnie jednak nie zidentyfikowano występowania kryteriów, które ograniczałyby w jakiś sposób możliwość osiągnięcia celów Programu i poszczególnych priorytetów. Niewątpliwie pozytywnym aspektem było korzystanie z dotychczasowych doświadczeń zebranych podczas wdrażania poprzedniej perspektywy finansowej. Treść poszczególnych kryteriów w znacznej mierze bazuje bowiem na dotychczas stosowanych (i sprawdzonych) definicjach. Zdaniem Zespołu Badawczego, **właściwie przypisano również wagi poszczególnych kryteriów, biorąc pod uwagę cele Priorytetów III-V**. Wykorzystana punktacja w wystarczającym stopniu determinuje uwzględnienie w projektach aspektów związanych bezpośrednio z realizacją ww. celów.

Dokonana przez Zespół Badawczy **analiza kryteriów wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V potwierdziła ponadto, że umożliwiają one ich całościową ocenę**. Z powyższym wnioskiem w zdecydowanej większości zgadzali się również przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu jakościowym, potwierdzając, że kryteria wyboru projektów pozwalają na kompleksową ocenę każdego projektu i nie ma potrzeby ich rozszerzania czy zmiany.

Przeprowadzona analiza wykazała również, że **w zdecydowanej większości omawiane kryteria zostały sformułowane w sposób prawidłowy. Zastosowane definicje są zwykle precyzyjne i zrozumiałe dla przeciętnego odbiorcy, zawierają również niezbędne odniesienia do wytycznych czy regulacji, do których spełnienia zobligowany jest**

⁵ Kryterium rankingujące „Realizacja celów osi priorytetowej” w ramach Działania 4.4 RIS na śródlądowych drogach wodnych.

Wnioskodawca. Kryteria wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V są także poprawne pod względem merytorycznym, mierzalne i obiektywne.

Należy zaznaczyć, że doświadczenia z poprzednich perspektyw finansowych miały wpływ na poprawność merytoryczną, mierzalność i jednoznaczność obecnie stworzonych kryteriów. Stanowiły one bowiem podstawę do tworzenia aktualnego systemu oceny projektów, w tym zakresu i kształtu kryteriów ich wyboru.

Nie zidentyfikowano również sytuacji, w której poszczególne kryteria byłyby wewnątrz sprzeczne lub wykluczałyby się wzajemnie. Analiza systemu wyboru projektów pozwala zatem pozytywnie ocenić zdolność tegoż systemu do zapewnienia odpowiedniego poziomu komplementarności projektów infrastrukturalnych realizowanych w jego ramach względem siebie. Istotne znaczenie w tym zakresie ma m.in. wykorzystanie specyficznego kryterium: *Komplementarność*, w ramach którego ocenie podlega, czy projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.

Na podstawie przeprowadzonych badań należy pozytywnie ocenić poprawność opisów znaczeń kryteriów wyboru projektów. Jak wynika z przeprowadzonej ankietyzacji, jedynie niecałe 2% badanych było zdania, że kryteria wyboru projektów nie zostały właściwie sformułowane (tj.: pod względem zrozumiałości, poprawności merytorycznej, mierzalności, obiektywności, jednoznaczności). Warto przy tym wspomnieć jednak, że Wnioskodawcy mają możliwość udziału w szkoleniach, w ramach których wyjaśniane są niejasne kwestie dotyczące aplikowania do Programu, jak również wysyłania zapytań do IP w tym zakresie.

W oparciu o wyniki przeprowadzonych badań można wskazać, iż **przyjęte kryteria wyboru projektów, w tym kryteria horyzontalne i specyficzne, sformułowane zostały w sposób umożliwiający wybór do dofinansowania inwestycji wspierających realizację zasad horyzontalnych.** Znacząca część przyjętych kryteriów, zwłaszcza horyzontalnych, bezpośrednio odnosi się bowiem do poszczególnych zasad horyzontalnych, czego przykładem jest np. kryterium *Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czyni poważnej szkody”* wprost tyżące się zasady DNSH, czy kryterium *Zgodność projektu z zasadami równości szans, włączenia społecznego i niedyskryminacji*. Inne z kolei w sposób pośredni wpływają na wybór projektów umożliwiających realizację polityk horyzontalnych, jak np. kryteria *Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu i Zapewnienie retencji i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie*, wspierając wypełnianie zasad zrównoważonego rozwoju. Zaznaczyć należy, że zastosowany zestaw kryteriów odnosi się do realizacji polityk horyzontalnych w sposób kompleksowy i dostosowany jednocześnie do charakteru projektów przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych Działań. Biorąc jednocześnie pod uwagę doświadczenie ewaluatora zaznaczyć należy, że obecne podejście do formułowania kryteriów mających na celu realizację polityk horyzontalnych jest istotnie szersze i

ukierunkowane na holistyczne oddziaływanie planowanych inwestycji na wszystkie zasady wchodzące w skład ww. polityk.

Przeprowadzona przez Zespół Badawczy **analiza kryteriów wyboru projektów wykazała ponadto, że zostały one dobrane i sformułowane w sposób zapewniający wytypowanie inwestycji, które w największym stopniu przyczynią się do osiągnięcia celów analizowanych Priorytetów**. Wybór projektów umożliwiających osiągnięcie zakładanych rezultatów zapewniają przede wszystkim specyficzne kryteria wyboru projektów, dostosowane do specyfiki działań planowanych do wdrożenia w ramach poszczególnych Priorytetów i mające bardziej szczegółowy charakter niż kryteria horyzontalne, wspólne dla całego Programu. Powyższe wnioski potwierdzili przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie Programu.

Przeprowadzona analiza założeń Programu pozwala również pozytywnie ocenić wpływ kryteriów wyboru projektów na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania. Z uwagi na obowiązujące kryteria, inwestycje wybrane do dofinansowania muszą bowiem wykazać m.in. zgodność z logiką interwencji Programu i danego Priorytetu w ramach obligatoryjnego kryterium horyzontalnego *Zgodność z Programem Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Szczegółowym opisem priorytetów FENIKS oraz regulaminem wyboru projektów (dokumenty aktualne na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie)*. Tym samym kryteria wyboru projektów obligują Beneficjentów do realizacji inwestycji wspierających osiągnięcie celów szczegółowych danego Priorytetu i przypisanych do niego wskaźników wykonania, a także celów pośrednich i końcowych. Realizację wskaźników Ram Wykonania pośrednio wspierają również takie obligatoryjne kryteria horyzontalne, jak *Trwałość projektu, Stabilność finansowa projektu, Gotowość organizacyjno-instytucjonalna Wnioskodawcy w obszarze zawierania umów, a także Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska czy Odporność infrastruktury na zmiany klimatu*, zabezpieczające zarówno realizację inwestycji, jak i trwałość osiągniętych w jej ramach efektów, wpływających na wypełnienie przyjętych zobowiązań. Istotne znaczenie w tym zakresie mają również kryteria specyficzne, weryfikujące m.in. gotowość techniczną projektu do realizacji, lokalizację inwestycji czy promujące dodatkowe rozwiązania w zakresie ochrony środowiska.

Przeprowadzona przez Zespół Badawczy **analiza kryteriów wyboru projektów wykazała jednocześnie, że mają one realny wpływ na jakość projektów wybranych do dofinansowania**. Wniosek ten potwierdzili przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie Programu, uczestniczący w badaniu IDI. Wskazano przy tym, że podczas oceny WoD pod uwagę brane są takie aspekty, jak dojrzałość projektu, trwałość jego planowanych rezultatów, stabilność finansowa inwestycji, odporność na zmiany klimatu itd., zapewniające największe szanse powodzenia inwestycji, jak i utrzymanie się jej efektów w dłuższym czasie.

Szczegółowa analiza kryteriów wyboru projektów, zarówno kryteriów horyzontalnych, jak i specyficznych oraz kryteriów dla projektów stanowiących drugie Fazy (FAZA II) projektów podlegających procedurze fazowania pomiędzy POIiŚ 2014-2020 a FEnIKS 2021-2027 nie wykazała, by któreś z nich mogły dyskryminować jakieś grupy potencjalnych Beneficjentów. Wniosek ten potwierdzili również przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu jakościowym. Omawiane kryteria zostały opracowane w sposób umożliwiający weryfikację możliwości skorzystania ze wsparcia konkretnych grup podmiotów (typów Beneficjentów), jak i poszczególnych podmiotów, analizując m.in. sytuację Wnioskodawców i posiadane przez nich zasoby pod kątem zdolności do realizacji zaplanowanych działań. Nie wykluczają one jednak możliwości skorzystania z Programu przez podmioty spełniające te podstawowe warunki.

Realizację projektów zgodnych z zasadą DNSH zapewnia obligatoryjne kryterium horyzontalne *Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czyni poważnej szkody”* oraz – w przypadku projektów fazowanych – kryterium *Zgodność projektu z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czyni poważnych szkód” (Do No Significant Harm)*. W ramach badania jakościowego z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji kilkakrotnie wskazywano jednak, że do tej pory zasada ta budzi znaczne wątpliwości interpretacyjne i do momentu przejścia pierwszej kontroli ze strony UE, trudno określić, jak realizacja wspomnianej zasady będzie oceniana. Również zdaniem ewaluatora odpowiednie podejście do wypełniania tej zasady wypracowane zostanie w najbliższym czasie, tj. w momencie przedstawienia szerszego stanowiska KE. Niemniej przyjęte kryteria wyboru oraz szczegółowe zapisy *Analizy spełniania zasady „nie czyni poważnej szkody”(...)* ocenić należy pozytywnie. Przedstawione listy kontrolne opracowane zostały w sposób szczegółowy, kompleksowo odnosząc się do wszystkich przewidzianych typów inwestycji. Oczywiście ze względu na pionierski charakter tejże zasady, sposób jej uwzględniania przez poszczególnych beneficjentów powinien być objęty szczególną analizą w przyszłości (tj. w ramach kolejnych badań ewaluacyjnych). Niewątpliwie w przyszłości możliwe będzie również opracowanie dokumentu podsumowującego doświadczenia w tym obszarze i wytypowanie dobrych praktyk, możliwych do powielania w ramach przyszłych, podobnych projektów (zaznaczyć należy, że w planie ewaluacji przewidziano już opracowanie tego typu publikacji⁶).

Przyjęte kryteria wyboru projektów w ramach Programu zostały zaprojektowane jednocześnie w sposób zapewniający wsparcie inwestycji odpornych na zmiany klimatu, co gwarantuje wykorzystanie obligatoryjnego kryterium horyzontalnego *Odporność infrastruktury na zmiany klimatu*, a także kryterium rankingującego *Zastosowanie elementów z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym, poprawy efektywności energetycznej i OZE, ochrony przyrody (w tym różnorodności biologicznej) oraz adaptacji do zmian klimatu*. Wniosek ten potwierdziły wyniki badań reaktywnych, zarówno ilościowych, jak i

⁶ Ocena stosowania zasady DNSH w projektach transportowych FEnIKS 2021-2027, przewidywany termin rozpoczęcia badania – 2027 r.

jakościowych. Zdaniem ewaluatora, zastosowane kryteria (zarówno obligatoryjne, jak i rankingujące), jak i sposób ich uzasadnienia (oparty m.in. na szczegółowych zapisach analizy klimatycznej) w wystarczający sposób warunkują wybór projektów odpornych na zmiany klimatu.

W wyniku przeprowadzonej analizy sformułowany został szereg **wniosków** (rekomendacje z nich wynikające znajdują się w końcowej części dokumentu):

- Analiza wykazała występowanie istotnych rozbieżności między informacjami dotyczącymi naborów publikowanych Portalu Funduszy Europejskich oraz stronie CUPT, na której to w zakładkach dotyczących naborów opublikowano informacje o mniejszej liczbie naborów. Sytuacja ta wynika z informowania o naborach niekonkurencyjnych wyłącznie w formie newsów publikowanych na stronie CUPT;
- Potencjalni Beneficjenci badanych Działań (w tym w szczególności JST) wskazywali na problem ograniczonej promocji Programu i organizowanych naborów. Przeprowadzone badania pozwoliły jednak potwierdzić, że dotychczas prowadzone działania promocyjne obejmowały szeroki zakres kanałów promocji, właściwych dla charakterystyki grupy docelowej;
- Przeprowadzone badania wykazały występowanie zapotrzebowania na informacje dotyczące dobrych praktyk w realizacji projektów z zakresu transportu (realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020), które potencjalnie mogłyby wpłynąć na zwiększenie skuteczności i użyteczności projektowanych rozwiązań. Jest to szczególnie istotne ze względu na bogate doświadczenie zdobyte przez Beneficjentów w ramach realizowanych dotychczas projektów z tego zakresu oraz stosunkowo niewielki zakres informacji publikowanych w ramach dotychczasowych badań ewaluacyjnych (które to w większym stopniu skupiały się na dobrych praktykach w projektowaniu i zarządzaniu Programem, niż realizacji samych projektów);
- Jak potwierdziły wyniki przeprowadzonych badań, środowiskowe kryteria wyboru projektów są w wystarczający sposób skoncentrowane na aspektach związanych z odpornością na zmiany klimatu. Zidentyfikowano jednak zapotrzebowanie na realizację szkoleń z zakresu właściwego uwzględnienia w projektach transportowych (w tym w ich poszczególnych rodzajach) założeń wynikających z Wytycznych dotyczących weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027.

3. Summary

This document is the final report from the evaluation study entitled: *Ongoing evaluation of the project selection criteria and the project selection system under Priorities No. III, IV and V of the European Funds for Infrastructure, Climate, Environment (EFICE) 2021-2027 Program*, the purpose of which was **the ongoing evaluation criteria and project selection system** under the FEnIKS Priorities:

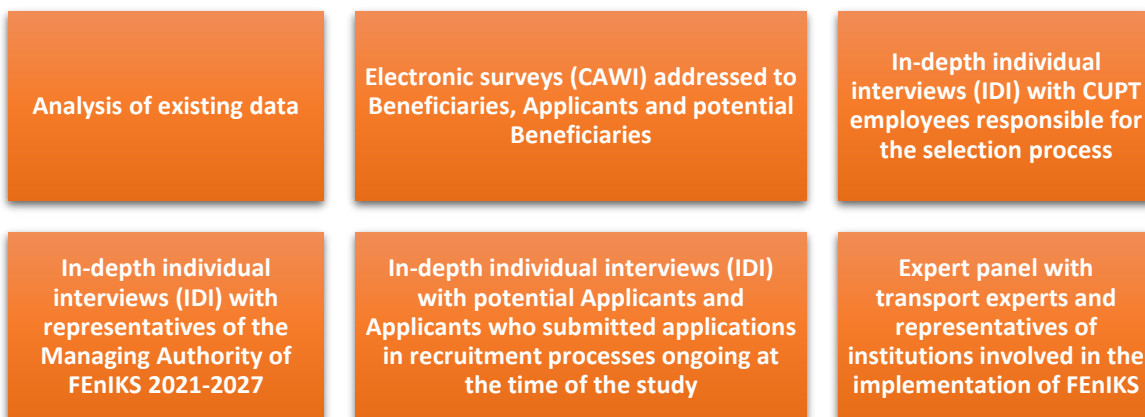
- III. *City transport* ⁷;
- IV. *Support for the transport sector from the Cohesion Fund* ;
- V. *Support for the transport sector from the ERDF*.

The subject of the study was the process of project evaluation and selection. The analysis covered the project selection criteria under Priorities III-V EFICE 2021-2027, i.e. a set of specific formal and substantive requirements that projects must meet in order to obtain funding.

The study distinguished two main subject areas of evaluation:

3. Assessment of the system and the process of project selection and evaluation (outside the criteria), i.e. the principles and method of implementing the recruitment and assessment of applications for submitted projects.
4. Assessment of the quality of project selection criteria, i.e. a set of specific formal and substantive requirements included in the Detailed Description of Priorities, which projects must meet in order to obtain funding from public Community funds.

The following research techniques were used during the evaluation:



The first part of this document refers to the system assessment and the project selection and evaluation process. Based on the results of the conducted research, **announcements of calls for proposals should be assessed as understandable to recipients, clear and complete,**

⁷Concerns the specific objective in the field of urban mobility specified in Art. 3 section 1 letter b) point (viii) of EU Regulation 2021/1058.

which was confirmed by the vast majority of beneficiaries, applicants and potential beneficiaries.⁸ participating in quantitative and qualitative research. Possible negative assessments of respondents under the above-mentioned the issue was justified, among others, problems in understanding the published content, its excessive formalization, emerging doubts as to the possibility of applying for support, and problems in finding all required attachments and guidelines when the recruitment is announced. According to potential and actual Applicants and Beneficiaries participating in the interviews, the wide scope of documentation required from Applicants under FEnIKS, delays in publishing information about calls for proposals and/or unavailability of some of the necessary documents may potentially constitute a barrier for entities that want to apply for support for the first time. from EU Funds.

Although the information provided on the websites of the European Funds and the CUPT in general should be considered readable and understandable, analyzing both of the above-mentioned websites, there are doubts about the discrepancies between the recruitment offers posted there. According to the information published on the website of the European Funds⁹, on March 12, 2024, a total of 8 recruitments were carried out (including 1 recruitment for Measure FENX.03.01, 3 recruitments for Measure FENX.04.02 and 4 recruitments for Measure FENX.05.04) and completed 1 recruitment (for Action FENX.04.03). At the same time, information about only one current recruitment process (for Measure FENX.03.01) and 1 completed recruitment process (for Measure FENX.04.03) was available on the CUPT website, which is sent from the publication on the CUPT website of information about non-competitive projects, only in the form of news, without placing them in recruitment plants.

Therefore, **it is recommended to standardize the information published on both websites.** Failure to include some recruitments on the CUPT website results in limited availability of information.

According to the Research Team, the content of the recruitment regulations and other documentation can be considered clear and complete. They define in a clear and understandable way the individual stages of the WoD recruitment process and the selection of projects for co-financing, specifying both the rights and obligations of Applicants and entities involved in the application evaluation process. The analyzed competition regulations were formulated in a manner understandable to the Applicants. The abbreviations used and the concepts appearing in them have been explained, and the document itself has been prepared using - as far as possible - uncomplicated language and a transparent form.

⁸The definition of the indicated groups can be found later in the study (*Short description of the adopted methodology*).

⁹www.funduszeuropee.gov.pl

Analysis of the results of quantitative and qualitative research with Applicants and Beneficiaries as well as potential Applicants and Beneficiaries also allows for a positive assessment **of the timing of the recruitment process**. The share of respondents choosing negative assessments was very low (less than 5%), and positive assessments clearly dominated among the IDI survey respondents. The justifications for low ratings included, among others: on the negative impact of time-consuming procedures for obtaining the required decisions, relatively late publication of project selection criteria, possible negative impact of the date of local government elections on securing funds for the implementation of projects under Measure FENX.03.01 or the risk of settling projects outside the programming period (n+2), resulting from the deadline planned recruitments (this situation concerns the rolling stock competition, which at the time of the study was scheduled for 2026¹⁰). The respondents also drew attention to the difficulty related to the recruitment addressed to ITI, in which one of the conditions to apply for funds is a positive opinion on the ITI Strategy. According to one of the respondents, currently only half of ITI associations have the accepted document, which creates a risk of inability to apply for some of them.

Taking into account the results of the qualitative study with Applicants and Beneficiaries (actual and potential), some respondents were also convinced that while information regarding planned recruitments is published in advance, its scope is insufficient. Therefore, when publishing the recruitment schedule, it is advisable to also provide links to the place where information about recruitment is collected: planned recruitment date, expected date of publication of the regulations and documents available at a given moment, i.e., among others: criteria, general templates of application instructions, SW guidelines, textbooks).

It was also recommended that before the recruitment, the institutions managing the Program should prepare and publish a compendium for Applicants regarding the eligibility of expenditure. According to respondents, excessive generality of the provisions of the guidelines in this area may cause difficulties at the stage of project settlement and result in the need to return part of the funding.

According to the results of the quantitative survey, only slightly over 7% of all surveyed Applicants and Beneficiaries and potential Applicants and Beneficiaries negatively assessed the possibility of collecting the necessary documents within the time specified in the announced recruitment deadlines.

As part of a qualitative study with representatives of the same group, it was indicated that while entities authorized to implement projects in a competitive manner and/or having experience in using EU funds do not have major difficulties in preparing project documentation within the prescribed deadlines, entities applying for support from the EU for the first time often encounter barriers resulting from, among others, from too short a recruitment period in relation to the scope of required information. MA representatives

¹⁰This provision was removed in the currently adopted schedule, i.e. as of March 29, 2024, and replaced by information about the lack of planned recruitment in the next 12 months.

participating in the qualitative study also confirmed that these deadlines may be assessed less favorably by entities that have no experience in using EU funds and are unaware of the need to complete the required documentation and permits in advance.

The second part of the study concerns issues related to assessing the quality of project selection criteria. The analysis conducted showed that the assessed **project selection criteria are adequate to the main objective and specific objectives of the mentioned Priorities, as well as the objectives of EFICE 2021-2027**, including taking into account the objectives of individual Measures, their measurement indicators and the need to implement the Performance Framework, as well as the specificity of the industry and the subject of the projects or the characteristics of the Beneficiaries. It should be noted that individual criteria are, of course, aimed at achieving the above-mentioned goals to varying degrees. It is possible to indicate those that refer to them directly (e.g. ranking criteria *for taking into account environmental aspects in the SUMP preparation process or the implementation of the objectives of the priority axis*¹¹), as well as those that only indirectly determine the implementation of assumptions consistent with specific objectives. At the same time, however, no criteria have been identified that would in any way limit the possibility of achieving the Program objectives and individual priorities. Undoubtedly, a positive aspect was the use of experience gained during the implementation of the previous financial perspective. The content of individual criteria is largely based on previously used (and proven) definitions. According to the Research Team, **the weights of individual criteria were also appropriately assigned, taking into account the objectives of Priorities III-V**. The scoring used sufficiently determines the inclusion in the projects of aspects directly related to the implementation of the above-mentioned goals.

carried out by the Research Team **under Priorities III-V also confirmed that they enable their overall assessment**.

The vast majority of representatives of institutions involved in the implementation of the intervention also agreed with the above conclusion participating in the qualitative study, confirming that the project selection criteria allow for a comprehensive assessment of each project and there is no need to extend or change them.

The analysis also showed that **in the vast majority of cases the discussed criteria were formulated correctly. The definitions used are usually precise and understandable to the average recipient, and also contain the necessary references to the guidelines or regulations that the Applicant is obliged to meet. The criteria for selecting projects under Priorities III-V are also substantively correct, measurable and objective**.

It should be noted that experience from the previous financial perspectives influenced the substantive correctness, measurability and unambiguity of the currently created criteria.

¹¹Ranking criterion "Implementation of the objectives of the priority axis" under Measure 4.4 RIS on inland waterways.

They were the basis for creating the current project evaluation system, including the scope and shape of their selection criteria.

There has also been no situation identified in which individual criteria would be internally contradictory or mutually exclusive. Therefore, the analysis of the project selection system allows for a positive assessment of the system's ability to ensure an appropriate level of complementarity between infrastructure projects implemented within it. What is important in this respect is, among others: the use of a specific criterion: *Complementarity*, which assesses whether the project is related to projects already implemented, in progress or accepted for implementation.

Based on the research conducted, the correctness of the descriptions of the meanings of the project selection criteria should be positively assessed. According to the survey, only less than 2% of respondents believed that the project selection criteria were not properly formulated (i.e. in terms of understandability, substantive correctness, measurability, objectivity, unambiguity). It is worth mentioning, however, that Applicants have the opportunity to participate in training, during which unclear issues regarding applying for the Program are explained, as well as sending inquiries to the IB in this regard.

Based on the results of the conducted research, it can be indicated that **the adopted project selection criteria, including horizontal and specific criteria, were formulated in a way that allows for the selection of investments supporting the implementation of horizontal principles for co-financing.** A significant part of the adopted criteria, especially the horizontal ones, directly refer to individual horizontal principles, an example of which is the criterion *Principle of sustainable development, including the principle "do no serious harm"* directly relating to the DNSH principle, or the criterion *Compliance of the project with the principles of equal opportunities, social inclusion and non - discrimination*. Others, in turn, indirectly influence the selection of projects enabling the implementation of horizontal policies, such as the criteria *Transport policy aimed at reducing the emission intensity of transport and Ensuring retention and purification of rainwater using green infrastructure and nature-based solutions*, supporting the fulfillment of the principles of sustainable development. It should be noted that the set of criteria used refers to the implementation of horizontal policies in a comprehensive manner and at the same time adapted to the nature of the projects to be implemented under individual Measures. At the same time, taking into account the evaluator's experience, it should be noted that the current approach to formulating criteria aimed at implementing horizontal policies is significantly broader and focused on the holistic impact of planned investments on all the principles included in the above-mentioned policies.

Carried out by the Research Team **also showed that they were selected and formulated in a way that ensures the selection of investments that will contribute to the greatest extent to achieving the objectives of the analyzed Priorities.** The selection of projects enabling the

achievement of the expected results is ensured primarily by specific project selection criteria, adapted to the specificity of activities planned to be implemented under individual Priorities and having a more detailed nature than the horizontal criteria common to the entire Program. The above conclusions were confirmed by representatives of the institutions responsible for implementing the Program.

The analysis of the Program assumptions also allows for a positive assessment of the impact of the project selection criteria on the fulfillment of obligations arising from the adopted Performance Framework. Due to the applicable criteria, investments selected for co-financing must demonstrate, among others: compliance with the intervention logic of the Program and a given Priority under the obligatory horizontal criterion *Compliance with the European Funds for Infrastructure, Climate, Environment 2021-2027 Program, detailed description of FEnIKS priorities and project selection regulations (documents valid as of the date of submission of the application for funding)*. Thus, the project selection criteria oblige the Beneficiaries to implement investments supporting the achievement of the specific objectives of a given Priority and the performance indicators assigned to it, as well as intermediate and final objectives. The implementation of the Performance Framework indicators is also indirectly supported by such obligatory horizontal criteria as *Project Sustainability, Financial Stability of the Project, Organizational and Institutional Readiness of the Applicant in the area of concluding contracts, as well as Compliance of the project with the requirements of environmental protection law or Resistance of infrastructure to climate change*, securing both the implementation investment, as well as the durability of the effects achieved as part of it, affecting the fulfillment of the assumed obligations. Specific criteria are also important in this respect, verifying, among others, technical readiness of the project for implementation, location of the investment or promoting additional environmental protection solutions.

Carried out by the Research Team **also showed that they have a real impact on the quality of projects selected for funding.** This conclusion was confirmed by representatives of the institutions responsible for implementing the Program who participated in the IDI study. It was also pointed out that during the WoD assessment, aspects such as the maturity of the project, the durability of its planned results, the financial stability of the investment, resistance to climate change, etc. are taken into account, ensuring the greatest chance of success of the investment and the maintenance of its effects in the long term.

A detailed analysis of the project selection criteria, both horizontal and specific criteria, as well as criteria for projects constituting the second phase (PHASE II) of projects subject to the phasing procedure between POIiŚ 2014-2020 and FEnIKS 2021-2027, did not show that any of them could discriminate against any groups of potential Beneficiaries. This conclusion was also confirmed by representatives of institutions involved in the implementation of the intervention, participating in the qualitative study. The discussed criteria have been developed in a way that enables verification of the possibility of benefiting

from the support of specific groups of entities (types of Beneficiaries) as well as individual entities, analyzing, among others, the situation of the Applicants and the resources they have in terms of their ability to implement the planned activities. However, they do not exclude the possibility of using the Program by entities that meet these basic conditions.

The implementation of projects consistent with the DNSH principle is ensured by the obligatory horizontal criterion *The principle of sustainable development, including the principle of "do no serious harm"* and - in the case of phased projects - *the criterion of compliance of the project with the principle of sustainable development and the principle of "do no significant harm" (Do No Significant Harm)*. As part of a qualitative study with representatives of institutions involved in the implementation of the intervention However, it has been pointed out several times that so far this principle raises significant interpretation doubts and until the first inspection by the EU is passed, it is difficult to determine how the implementation of the said principle will be assessed. Also, according to the evaluator, an appropriate approach to fulfilling this principle will be developed in the near future, i.e. when a broader position of the EC is presented. Nevertheless, the adopted selection criteria and the detailed provisions *of the Analysis of compliance with the principle "do no serious harm" (...)* should be assessed positively. The presented checklists have been developed in detail, comprehensively referring to all planned types of investments. Of course, due to the pioneering nature of this principle, the way it is taken into account by individual beneficiaries should be subject to special analysis in the future (i.e. as part of subsequent evaluation studies). Undoubtedly, in the future it will also be possible to develop a document summarizing experiences in this area and to identify good practices that can be replicated in future, similar projects (it should be noted that the evaluation plan already provides for the development of this type of publication¹²).

The adopted criteria for selecting projects under the Program have been designed in a way that ensures support for investments resistant to climate change, which guarantees the use of the obligatory horizontal criterion *Infrastructure resistance to climate change*, as well as the ranking criterion *Application of elements in the field of circular economy, improvement of energy efficiency and renewable energy sources, nature conservation (including biodiversity) and adaptation to climate change*. This conclusion was confirmed by the results of reactive research, both quantitative and qualitative. According to the evaluator, the criteria used (both mandatory and ranking) and the method of their justification (based, among others, on detailed provisions of the climate analysis) sufficiently determine the selection of projects resistant to climate change.

As a result of the analysis, a number of conclusions were formulated (the resulting recommendations can be found at the end of the document):

¹² *Assessment of the application of the DNSH principle in transport projects FEnIKS 2021-2027*, expected start date of the study - 2027.

- The analysis showed significant discrepancies between the information regarding calls for proposals published on the European Funds Portal and the CUPT website, where information on a smaller number of calls for proposals was published in the calls for proposals tabs. This situation results from information about non-competitive recruitment only in the form of news published on the CUPT website;
- Potential Beneficiaries (including in particular local government units) pointed to the problem of limited promotion of the Program and the organized recruitment processes. However, the research conducted allowed us to confirm that the promotional activities carried out so far covered a wide range of promotion channels appropriate to the characteristics of the target group;
- The research conducted showed the need for information on good practices in the implementation of transport projects (implemented under the 2014-2020 financial perspective), which could potentially increase the effectiveness and usability of the designed solutions. This is particularly important due to the extensive experience gained by the Beneficiaries as part of the projects implemented so far in this field and the relatively small scope of information published as part of the previous evaluation studies (which focused more on good practices in the design and management of the Program than on the implementation projects themselves);
- As confirmed by the results of the conducted research, the environmental criteria for project selection are sufficiently focused on aspects related to resistance to climate change. However, a need was identified for training on the proper consideration of the assumptions resulting from the Guidelines for the verification of infrastructure in terms of climate impact in transport projects (including their individual types) in the years 2021–2027.

4. Skróty wykorzystane w raporcie

Skrót	Rozwinięcie
AKK	Analiza kosztów i korzyści
BRT	System szybkiej komunikacji autobusowej (z ang. <i>bus rapid system</i>)
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
DNSH	Zasada „nie czyni poważnej szkody” (z ang. <i>do not significant harm</i>)
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
ERMTS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
FEniKS, Program	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
GDDKIA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
IDI	Indywidualny wywiad pogłębiony
IP	Instytucja Pośrednicząca
IT	Technologia informacyjna
ITS	Inteligentny system transportowy
IZ	Instytucja Zarządzająca
JST	Jednostka samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KM	Komitet Monitorujący
KOP	Komisja oceny projektów
KPO	Krajowy Plan Odbudowy
KRTI	Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
MFiPR	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
MOF	Miejski obszar funkcjonalny
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji
OZE	Odnawialne Źródła Energii
P&R	Park and Ride
POiIŚ 2014-2020	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020
Pzp	Prawo zamówień publicznych
RIS	System informacji rzecznej
Rozporządzenie ogólne, CPR	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej
RPO	Regionalny Program Operacyjny
SESAR	Program stanowiący technologiczny filar Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, którego celem jest opracowanie i wdrożenie nowoczesnego systemu zarządzania ruchem lotniczym,

Skrót	Rozwinięcie
	pozwalającego zwiększyć przepustowość sieci ATM, aby sprostać stale rosnącej ilości operacji lotniczych, przy jednoczesnej poprawie wskaźników bezpieczeństwa. Zastosowanie nowoczesnych technologii i procedur pozwoli również na zredukowanie negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko naturalne (z ang. <i>Single European Sky ATM Research</i>)
SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
SzOOP	Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
TFUE	Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
TSI	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności
UoD	Umowa o dofinansowanie
WoD	Wniosek o dofinansowanie
WoUPP	Wniosek o udzielenie pomocy publicznej
WPF	Wieloletnia Prognoza Finansowa
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

5. Wprowadzenie

Badanie miało na celu **bieżącą ewaluację kryteriów i systemu wyboru projektów** w ramach priorytetów FEnIKS:

- III. *Transport miejski*¹³;
- IV. *Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności*;
- V. *Wsparcie sektora transportu z EFRR*.

Przedmiotem badania był tym samym proces oceny i wyboru projektów. Badaniem zostały objęte kryteria wyboru projektów w ramach priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027, tj. zestaw określonych wymogów formalnych i merytorycznych, które muszą spełnić projekty, aby uzyskać dofinansowanie.

W badaniu wyróżnione zostały dwa główne obszary przedmiotowe ewaluacji:

1. Ocena systemu oraz procesu wyboru i oceny projektów (poza kryteriami), tj. zasad i sposobu realizacji naboru i oceny wniosków dot. przedkładanych projektów.

Dokonana została ocena **sposobu organizacji i sprawności realizacji procesu wyboru projektów** w kontekście celów priorytetów III-V oraz celów FEnIKS, w tym:

- prawidłowość rozplanowania naborów w kontekście celów FEnIKS (w tym wskaźników realizacji oraz kluczowych etapów wdrażania uwzględnionych w ramach wykonania), potrzeb i możliwości potencjalnych Wnioskodawców, cech projektów oraz potencjału instytucjonalnego (rozplanowanie w czasie oraz podział środków);
- transparentność i bezstronność systemu oceny i wyboru projektów;
- sposób organizacji i sprawność realizacji procesu wyboru projektów w kontekście celów FEnIKS;
- ogłoszenie naboru tj.: dostępność informacji o naborach, czytelność i poprawność dokumentacji dot. naboru, trafność zakresu i treści regulaminów naborów w kontekście celów programu i celów działania, zakres wymaganych dokumentów od Wnioskodawców;
- proces naboru wniosków, w tym czas potrzebny na nabór i ocenę wniosków;
- funkcjonalności systemów informatycznych wspierających proces wyboru projektów;
- zdolność systemu do zapewnienia odpowiedniego poziomu komplementarności projektów infrastrukturalnych wobec siebie w ramach FEnIKS;
- zdolność systemu wyboru projektów FEnIKS do zapewnienia odpowiedniego poziomu komplementarności fazowanych i etapowanych projektów infrastrukturalnych z PO liŚ.

¹³ Dotyczy celu szczegółowego w zakresie mobilności miejskiej określonego w art. 3 ust. 1 lit. b) ppkt (viii) Rozporządzenia UE 2021/1058.

2. Ocena jakości kryteriów wyboru projektów, tj. zestawu określonych wymogów formalnych i merytorycznych, zawartych w Szczegółowym Opisie Priorytetów, które muszą spełnić projekty, aby uzyskać dofinansowanie z publicznych środków wspólnotowych.

Podczas badania dokonana została ocena **jakości kryteriów**, tj. sposobu ich sformułowania oraz ich definicji z uwzględnieniem w szczególności:

- obiektywności;
- mierzalności;
- weryfikowalności;
- jednoznaczności i precyzyjności;
- poprawności merytorycznej;
- spójności wewnętrznej, tj.: braku sprzeczności wewnętrznej kryterium i pomiędzy kryteriami, spójności z dokumentami programowymi.

Podczas badania dokonana została również ocena **skuteczności systemu** kryteriów wyboru projektów, tj. zdolności do wyboru projektów optymalnych z punktu widzenia logiki interwencji i celów FEnIKS, m.in.:

- spójność kryteriów do założeń i celów priorytetów III-V FEnIKS, w tym do poszczególnych obszarów interwencji (w tym do wskaźników realizacji oraz Kluczowych etapów wdrażania Programu);
- adekwatność znaczenia (wagi) przypisanego danemu kryterium z punktu widzenia celów priorytetów III-V FEnIKS;
- istotność kryteriów (m.in. identyfikacja kryteriów pominiętych a istotnych z punktu widzenia celów priorytetów III-V FEnIKS i/lub eliminacja kryteriów, które nie mają istotnego wpływu na wybór projektów);
- wpływ kryteriów na realną jakość przedkładanych projektów;
- zagrożenie dyskryminacji lub nierównego traktowania określonych grup potencjalnych Beneficjentów oraz grup docelowych;
- spójność z zasadami realizacji polityk horyzontalnych.

W badaniu uwzględnione zostały następujące **kryteria ewaluacji**:

1. **Trafność** – pozwoliła ocenić adekwatność kryteriów wyboru projektów oraz systemu wyboru i oceny projektów do potrzeb i uwarunkowań realizacji poszczególnych typów projektów.
2. **Skuteczność** - pozwoliła ocenić, w jakim stopniu kryteria wyboru projektów oraz system wyboru i oceny projektów przyczyniają się do wyboru projektów najlepiej realizujących cele priorytetów III-V FEnIKS (spójność z założeniami i celami interwencji, adekwatność nadanych wag z punktu widzenia celów interwencji, istotność kryteriów, zdolność do kształtowania dobrych jakościowo projektów).



3. **Efektywność** - pozwoliła ocenić stosunek nakładów poniesionych na funkcjonowanie systemu wyboru i oceny projektów do uzyskanych rezultatów, tj.: czy przyjęty system oceny i wyboru zapewnia wybór projektów najlepszych jakościowo.
4. **Spójność wewnętrzna** – pozwoliła ocenić czy kryteria wyboru projektów i system wyboru projektów nie są wewnątrznie sprzeczne z celami priorytetów III-V FEnIKS.

6. Skrócony opis przyjętej metodologii

Poniżej opisano techniki badawcze, jakie Wykonawca wykorzystał w toku ewaluacji.

6.1. Analiza danych zastanych w zakresie dokumentów źródłowych (desk research)

Zestawienie źródeł objętych analizą zaprezentowane zostało w bibliografii (znajdującej się w końcowej części niniejszego dokumentu).

6.2. Ankiety elektroniczne (CAWI) skierowane do Beneficjentów i Wnioskodawców oraz potencjalnych Beneficjentów

Populacja badana: Beneficjenci i Wnioskodawcy oraz potencjalni Beneficjenci FEnIKS 2021-2027.

Respondenci dzielą się na 3 zasadnicze grupy:

- podmioty, które już złożyły WoD;
- podmioty, które jeszcze nie złożyły WoD, ale rozważają to i w związku tym zapoznały się z ogłoszeniami o naborach wniosków, treścią regulaminów, terminami naborów, wymaganiami dotyczącymi dokumentacji, kryteriami oceny projektów itp.;
- podmioty, które jeszcze nie złożyły WoD i które nie zapoznały się z ogłoszeniami o naborach wniosków, treścią regulaminów, terminami naborów, wymaganiami dotyczącymi dokumentacji, kryteriami oceny projektów itp.

Liczebność populacji:

- Wnioskodawcy i Beneficjenci: 2 podmioty¹⁴:
 - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (2 umowy podpisane);
 - Urząd Transportu Kolejowego (1 wniosek złożony).
- potencjalni Beneficjenci:
 - JST (2 857 w Polsce¹⁵);
 - Pozostałe podmioty (85 podmiotów¹⁶).

Liczebność i struktura próby:

- Wnioskodawcy i Beneficjenci: 2
- potencjalni Wnioskodawcy i Beneficjenci:
 - JST: 339
 - pozostałe podmioty: 66:

¹⁴ Stan na dzień 5.01.2024 r.

¹⁵ W tym powiatów, miast na prawach powiatów i gmin.

¹⁶ Liczba podmiotów będących Beneficjentami projektów transportowych POIiŚ 2014-2020 niebędących JST.

- Wnioskodawczy i Beneficjenci: Celowy – do badania zostali zaproszeni obaj przedstawiciele populacji (wg. stanu na dzień 5.01.2023 r.);
- **potencjalni Beneficjenci:** Losowy – do badania zostały zaproszone dobrane w sposób losowy podmioty. Wykonawca utworzył bazę potencjalnych respondentów, a następnie wylosował z niej podmioty, które zostały zaproszone do badania CAWI.

6.3. Pogłębione wywiady indywidualne (IDI) z pracownikami CUPT odpowiedzialnymi za proces wyboru

Populacja badana: Pracownicy CUPT - osoby biorące czynny udział w ocenie wniosków oraz eksperci w zakresie polityk horyzontalnych.

Liczba wywiadów: 7.

Dobór próby: Celowy – do badania zostały zaproszone osoby, które posiadają bogatą wiedzę w zakresie zagadnień objętych badaniem. Dobór respondentów został uzgodniony z Zamawiającym.

6.4. Zogniskowany wywiad grupowy (FGI) z przedstawicielami Instytucji Zarządzającej FEnIKS 2021-2027

Populacja badana: Przedstawiciele IZ FEnIKS 2021-2027.

Liczebność i struktura próby: zrealizowano 1 FGI, w którym wzięło udział 9 przedstawicieli IZ.

Dobór próby: Celowy – do badania zostały zaproszone osoby, które posiadają bogatą wiedzę w zakresie zagadnień objętych badaniem. Dobór respondentów został uzgodniony z Zamawiającym.

6.5. Pogłębione wywiady indywidualne (IDI) z potencjalnymi Wnioskodawcami oraz Wnioskodawcami, którzy złożyli wnioski w naborach trwających w chwili realizacji badania

Populacja badana: Potencjalni Wnioskodawcy oraz Wnioskodawcy, którzy złożyli wnioski w naborach trwających w chwili realizacji badania.

Liczebność i struktura próby: 21 IDI, w tym:

- 9 IDI z przedstawicielami JST;
- 12 IDI z przedstawicielami pozostałych podmiotów.

Dobór próby: Celowy – Wykonawca zadbał o jak największe zróżnicowanie respondentów pod względem takich aspektów, jak (w przypadku pozostałych podmiotów):

- obszar działalności (przypadający na poszczególne gałęzie transportu);
- liczba pracowników (zarówno mniejsze zakłady komunikacji, jak i podmioty zatrudniające większą liczbę pracowników);
- siedziba podmiotu (zróżnicowanie wojewódzkie).

W przypadku JST: **dobór próby losowy.**

6.6. Panel ekspercki

Populacja badana: Eksperti z dziedziny transportu (spoza zespołu badawczego) oraz przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację FEnIKS: Instytucji Zarządzającej i Instytucji Pośredniczącej (CUPT).

Liczba paneli eksperckich: 1.

Liczba uczestników panelu eksperckiego: 8 uczestników.

Dobór próby: Celowy. W przypadku ekspertów do badania zostały zaproszone osoby, które posiadają bogatą wiedzę w dziedzinie transportu. Dobór respondentów został uzgodniony z Zamawiającym.

Struktura próby:

- 3 ekspertów w dziedzinie transportu;
- 2 ekspertów w zakresie polityk horyzontalnych;
- 4 przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację FEnIKS, w tym:
 - 1 przedstawiciel Instytucji Zarządzającej;
 - 3 przedstawiciele Instytucji Pośredniczącej (CUPT).

7. Opis wyników badania

Niniejszy rozdział stanowi analizę zebranych w trakcie procesu badawczego danych. Został on podzielony na dwa zasadnicze bloki oraz szereg podrozdziałów, w ramach których przyporządkowano odpowiednie pytania badawcze.

7.1. System oraz proces wyboru i oceny projektów

7.1.1. Kompletność i zrozumiałość dokumentacji związanej z naborami

Pytanie badawcze:

Czy ogłoszenia o naborach wniosków oraz treść regulaminu konkursu zostały sformułowane w sposób zrozumiały dla Wnioskodawców? Czy są jednoznaczne i kompletne?

Ogłoszenia o naborach wniosków

Podmioty chcące skorzystać z Programu mogą znaleźć informacje o naborach WoD na stronie internetowej programu FEnIKS bądź na stronie www CUPT. Biorąc pod uwagę stronę Programu, po kliknięciu w odpowiednią ikonkę na stronie głównej, oznaczoną jako „Nabory wniosków”, potencjalny Wnioskodawca zostaje przeniesiony bezpośrednio do zakładki z odnośnikami do naborów wniosków, harmonogramu naboru wniosków, obowiązujących kryteriów wyboru projektów oraz Katalogu Wskaźników Obowiązkowych. Po kliknięciu w kafelki podpisany jako „Nabory wniosków”, strona otwiera zakładkę z odnośnikiem do planowanych i aktualnych naborów wniosków. Kliknięcie myszką w odnośnik otwiera kolejną podstronę, na której potencjalny Wnioskodawca może przeglądać i wyszukiwać nabory WoD. Strona zawiera opcję filtrowania, uwzględniając m.in. takie filtry, jak:

- możliwość wyszukiwania wyłącznie ogłoszeń o naborach lub ich wyników;
- możliwość wyszukiwania wyłącznie planowanych/aktualnych/zakończonych naborów;
- możliwość wyszukiwania wsparcia dedykowanego poszczególnym regionom;
- filtrowanie naborów realizowanych w ramach poszczególnych programów;
- temat naboru;
- termin naboru wniosków.

Po kliknięciu w odnośnik do danego naboru, otwiera się podstrona zawierająca informacje o:

- planowanym terminie rozstrzygnięcia naboru;
- sposobie i miejscu składania wniosków;
- typie podmiotów mogących ubiegać się o wsparcie w ramach naboru;
- działaniach, na które można otrzymać wsparcie;
- kryteriach wyboru projektów;
- możliwym do pozyskania poziomie dofinansowania;

- puli środków przeznaczonych na nabór;
- niezbędnych dokumentach, w tym regulaminie naboru, WoD oraz UoD;
- dostępnych środkach odwoławczych.

Choć strona internetowa Programu zapewnia łatwy dostęp do informacji nt. poszczególnych naborów, szerszy wybór związanych z nimi dokumentów (w tym specyficzne dla danego naboru regulaminy konkursu oraz instrukcje użytkownika aplikacji WOD2021 uzupełnione przez instytucję prowadzącą nabór) zapewnia strona prowadzona przez CUPT. Na głównej stronie portalu CUPT znajduje się m.in. zakładka „Dla Beneficjenta”, zawierająca odnośniki do ostatnich konkursów i naborów na projekty pozakonkursowe. Informacje o naborach można znaleźć również w zakładce „Aktualności” znajdującej się w pasku zakładek.

Mimo, iż informacje udostępniane na stronach Funduszy Europejskich i CUPT należy uznać za czytelne i zrozumiałe, analizując obie ww. strony, **wątpliwości budzą rozbieżności między zamieszczanymi na nich treściami dotyczącymi naborów**. Zgodnie z informacjami opublikowanymi na stronie www Funduszy Europejskich, w dniu 12.03.2024 r. realizowano łącznie 8 naborów, w tym:

- 1 nabór do Działania FENX.03.01;
- 3 nabory do Działania FENX.04.02;
- 4 nabory do Działania FENX.05.04;

oraz zakończono 1 nabór do Działania FENX.04.03¹⁷.

Biorąc pod uwagę informacje publikowane na stronie CUPT, w tym samym czasie udostępniano informacje o tylko jednym aktualnym naborze do Działania FENX.03.01 oraz o zakończonym naborze do Działania FENX.04.03¹⁸.

Wspomniane ogłoszenia o naborach nie pokrywają się tym samym z harmonogramem naborów, który zawiera pełne ich zestawienie (w tym w zakresie projektów fazowanych w ramach Działań FENX.04.01 oraz FENX.05.01, które nie zostały opublikowane na ww. stronach)¹⁹. Zjawisko to wynika z publikowania na stronie CUPT informacji o projektach niekonkurencyjnych wyłącznie w postaci newsów, bez umieszczania ich w zakładkach dotyczących naborów.

W związku z powyższym, **rekomenduje się ujednoczenie informacji publikowanych na obu stronach internetowych**. Brak uwzględnienia części naborów na stronie CUPT skutkuje zatem ograniczoną dostępnością do informacji.

Zdaniem ankietowanych Beneficjentów, Wnioskodawców oraz potencjalnych Beneficjentów i Wnioskodawców, **ogłoszenia o naborach wniosków sformułowane zostały w sposób zrozumiały**. Na odpowiedzi pozytywne i neutralne przypadła zdecydowana większość ocen.

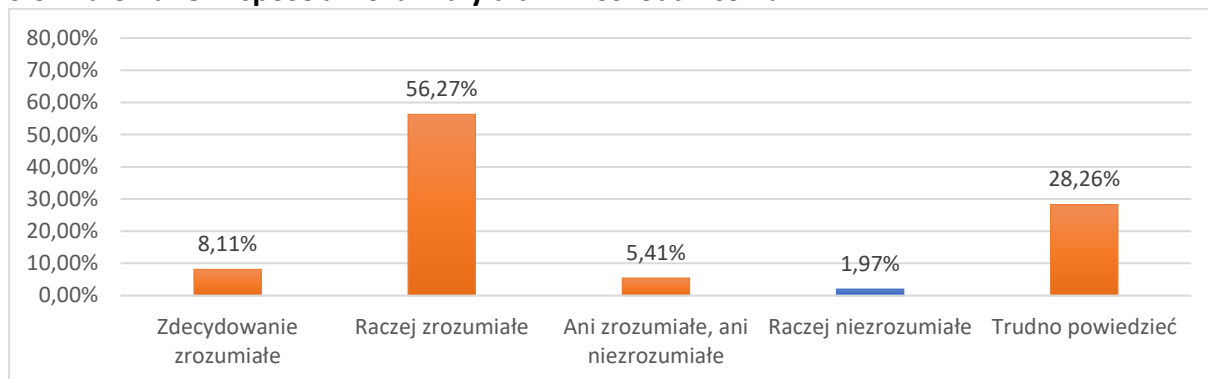
¹⁷ <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/skorzystaj/nabory/#/domysln=1> [dostęp na dzień: 12.03.2024].

¹⁸ <https://www.cupt.gov.pl/> [dostęp na dzień: 12.03.2024].

¹⁹ Harmonogram naborów dla Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, obowiązujący od 28.02.2024 r.

Wariant negatywny („raczej niezrozumiałe”) wybrany został przez niecałe 2% ogółu badanych. Co istotne, odpowiedzi te przypadły wyłącznie na Działanie FENX.03.01 Transport miejski. Respondenci argumentowali negatywne oceny problemami w zrozumieniu publikowanych treści, ich zbytnim sformalizowaniem, pojawiającymi się wątpliwościami co do możliwości aplikowania o wsparcie czy też brakiem danych kontaktowych do osoby bezpośrednio zajmującej się danym naborem.

Wykres 1. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, ogłoszenia o naborach wniosków zostały sformułowane w sposób zrozumiały dla Wnioskodawców?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Także faktyczni i potencjalni Beneficjenci i Wnioskodawcy uczestniczący w wywiadach pogłębionych w zdecydowanej większości deklarowali, że ogłoszenia o naborach WoD należy ocenić jako przystępne, klarowne i zrozumiałe. Potwierdzono jednak również, że na stronie naborów **brakuje kontaktu do osób za nie odpowiedzialnych**, co może stanowić istotną barierę dla osób ubiegających się o wsparcie po raz pierwszy. Prócz tego, jak wskazał jeden z respondentów, problemem w zakresie naborów są ograniczone możliwości uzyskania szczegółowych informacji na ich temat, wynikające z opóźnień we wdrażaniu FENIKS.

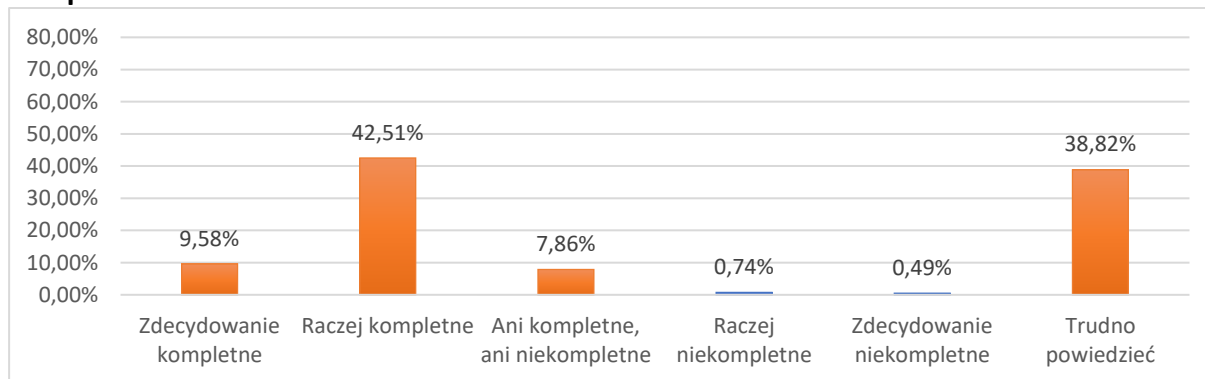
W związku z pewnymi opóźnieniami we wdrażaniu Programu, były problemy z uzyskaniem rzetelnych i szczegółowych informacji na temat prowadzonych naborów, w tym również z dokumentacją, która będzie wymagana na etapie złożenia WoD. Do dzisiaj nie mamy takiej szczegółowej informacji, pomimo kontaktu z CUPT jako IP dla FENIKS, jakie dokumenty będą wymagane do złożenia wraz z WoD w momencie ogłoszenia naborów.

Źródło: badanie IDI Beneficjentami i Wnioskodawcami oraz potencjalnymi Beneficjentami i Wnioskodawcami.

Również w przypadku kwestii **kompletności ogłoszeń** o naborach wniosków, oceny respondentów badania ankietowego przypadły niemal wyłącznie **na warianty pozytywne i neutralne**. Udział ocen negatywnych wyniósł bowiem w tym przypadku jedynie nieco ponad 1% ogółu wskazań. Co istotne, oceny te ponownie przypadły wyłącznie na Działanie FENX.03.01. Respondenci argumentowali negatywne oceny brakiem danych kontaktowych do osoby bezpośrednio zajmującej się danym naborem oraz problemem w odnalezieniu

wszystkich wymaganych załączników i wytycznych w momencie ogłoszenia naboru w ww. Działaniu.

Wykres 2. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, ogłoszenia o naborach wniosków są kompletne?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

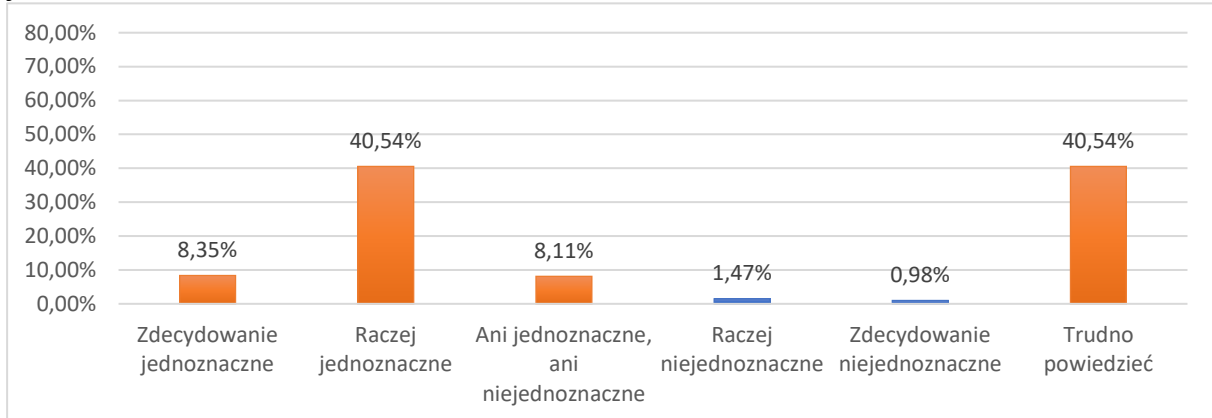
Oceniając kompletność ogłoszeń o naborach, również większość potencjalnych i aktualnych Wnioskodawców i Beneficjentów uczestniczących w wywiadach deklarowała, że **ogłoszenia te zawierały wszystkie niezbędne informacje**. Część z respondentów również w tym przypadku wskazała jednak, że w ramach naboru, do którego aplikowali, brakowało części załączników, w tym np. wytycznych dotyczących studium wykonalności czy AKK. Zdaniem respondentów, szeroki zakres dokumentacji wymaganej od Wnioskodawców w ramach FEnIKS, opóźnienia w publikowaniu informacji o naborach i/lub niedostępność części niezbędnych dokumentów mogą stanowić znaczną barierę dla podmiotów, które po raz pierwszy chcą ubiegać się o wsparcie z Funduszy Unijnych.

Kwestia **jednoznaczności** ogłoszeń o naborach wniosków również zebrała niemal wyłącznie pozytywne i neutralne oceny ankietowanych. Wariant negatywny wybrało zaledwie niecałe 2,5% ogółu badanych, przy czym w większości badani odnosili się do Działania FENX.03.01, lecz nieliczne wskazania przypadły również na Działania FENX.05.01, FENX.05.04, FENX.04.02 oraz FENX.04.03. Respondenci podnosili jednocześnie takie argumenty, jak:

- trudności we właściwym zidentyfikowaniu grupy docelowej wsparcia (tj. w kontekście możliwości ubiegania się o wsparcie przez poszczególne typy JST);
- trudności we właściwym określeniu zakresu możliwego do dofinansowania projektu;
- niejednoznaczne doprecyzowanie typów możliwych do sfinansowania projektów;
- rozbieżność dokumentacji programowej z aplikacyjną;
- brak jasno określonych wymagań odnośnie do zakresu obligatoryjnych załączników do wniosków o dofinansowanie (w tym również w odniesieniu do zakresu załączników koniecznych do złożenia w poszczególnych formach (forma opisowa/forma dokumentu));
- skomplikowany charakter projektów determinujący konieczność zadawania dodatkowych pytań uszczegóławiających opublikowane treści;

- zbyt duża liczba instrukcji i wytycznych determinująca czasochłonność poszukiwania poszczególnych informacji.

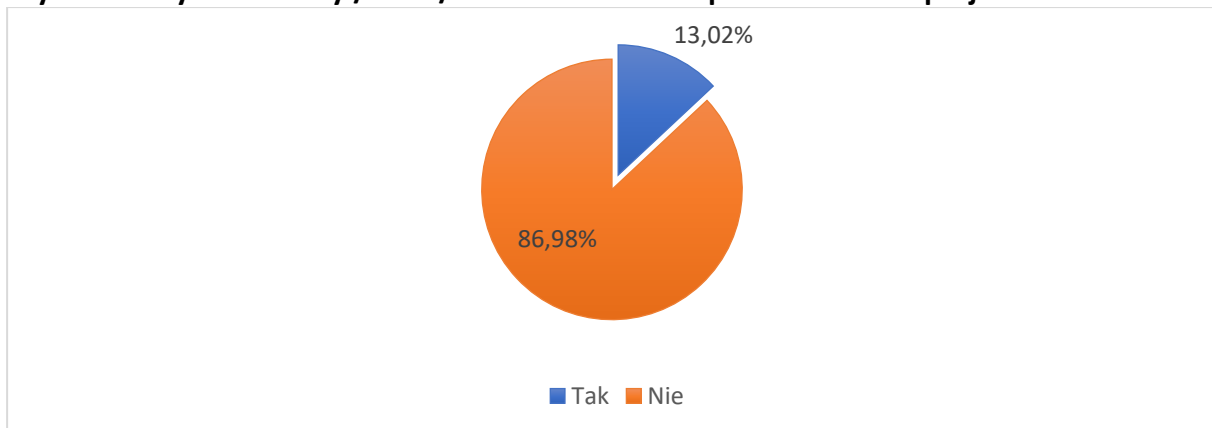
Wykres 3. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, ogłoszenia o naborach wniosków są jednoznaczne?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Jak wskazują wyniki przeprowadzonego badania ankietowego, 13% badanych (w większości przypadków dotyczy to Wnioskodawców i potencjalnych Wnioskodawców Działania FENX.03.01) uczestniczyło w szkoleniach organizowanych przed naborami projektów FEnIKS.

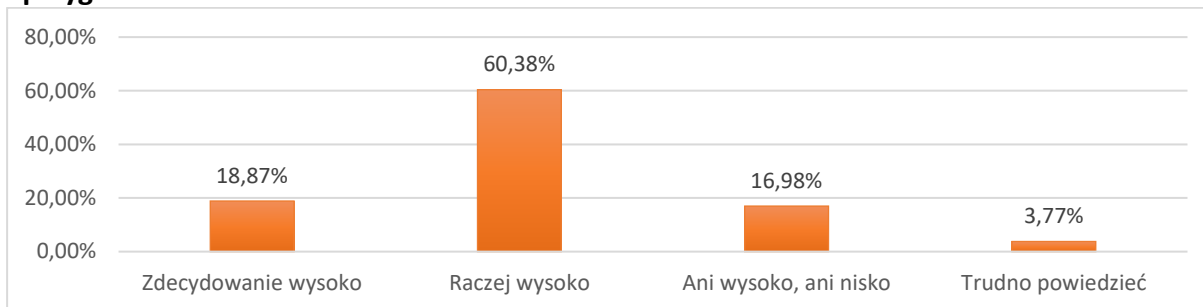
Wykres 4. Czy uczestniczył/a Pan/Pani w szkoleniach przed naborami projektów FEnIKS?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Uczestnicy ww. szkoleń zostali poproszeni o ocenę ich wartości w kontekście **zrozumienia kryteriów i przygotowania do składania wniosków**. Uzyskane wyniki świadczą pozytywnie o organizowanych wydarzeniach – nie odnotowano bowiem żadnej odpowiedzi negatywnej. Ponad 79% badanych udzieliło oceny pozytywnej, a pozostali wybrali wariant neutralny bądź nie mieli zdania na ten temat.

Wykres 5. Jak ocenia Pan/Pani wartość tych szkoleń w kontekście zrozumienia kryteriów i przygotowania do składania wniosków?



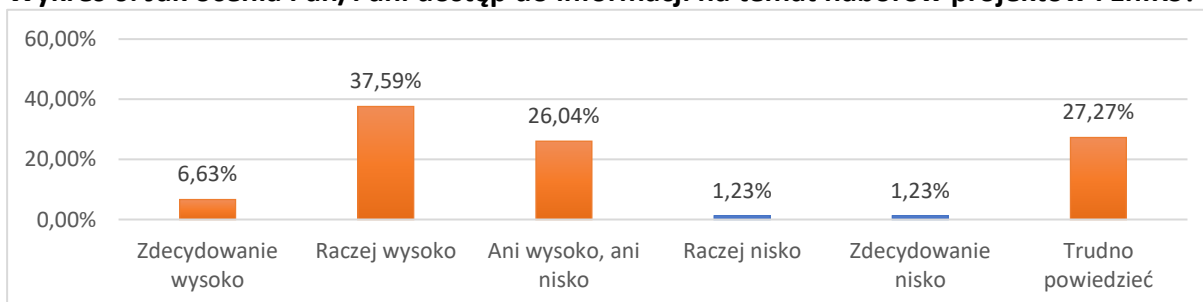
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (n=53)

Również potencjalni Wnioskodawcy oraz Wnioskodawcy, którzy złożyli wnioski w naborach trwających w chwili realizacji badania uczestniczący w wywiadach IDI potwierdzili, że szkolenia które realizowano przed naborami projektów należy ocenić pozytywnie. Zdaniem respondentów, w ich ramach poruszano zagadnienia istotne z punktu widzenia aplikujących, wyjaśniając niezrozumiałe kwestie i systematyzując wiedzę uczestników. Pozytywnie oceniono ponadto realizację omawianych szkoleń w formie zdalnej oraz fakt, że zostały one nagrane i udostępnione on-line.

Większość ankietowanych oceniła **dostęp do informacji** na temat naborów projektów FENIKS w sposób pozytywny bądź neutralny (70%). Jednocześnie 27% respondentów nie miało zdania na ten temat, poprzez co na oceny świadczące w sposób negatywny o dostępie do ww. informacji przypadło na zaledwie 2,46% ogółu odpowiedzi (przy czym w większości przypadków dotyczyły naboru w ramach Działania FENX.03.01). Argumentowane były one w następujący sposób:

- mało rozpowszechnione informacje o ogłaszanych naborach, w tym brak powiadomień dla podmiotów/instytucji potencjalnie zainteresowanych;
- rozproszenie informacji na wielu podstronach;
- informacje ułożone w sposób zrozumiały jedynie dla doświadczonych Wnioskodawców;
- brak newslettera o pojawiających się aktualnościach dotyczących naborów;
- nieczytelny dostęp do danych kontaktowych;
- brak wyznaczonej osoby do kontaktów merytorycznych.

Wykres 6. Jak ocenia Pan/Pani dostęp do informacji na temat naborów projektów FENIKS?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

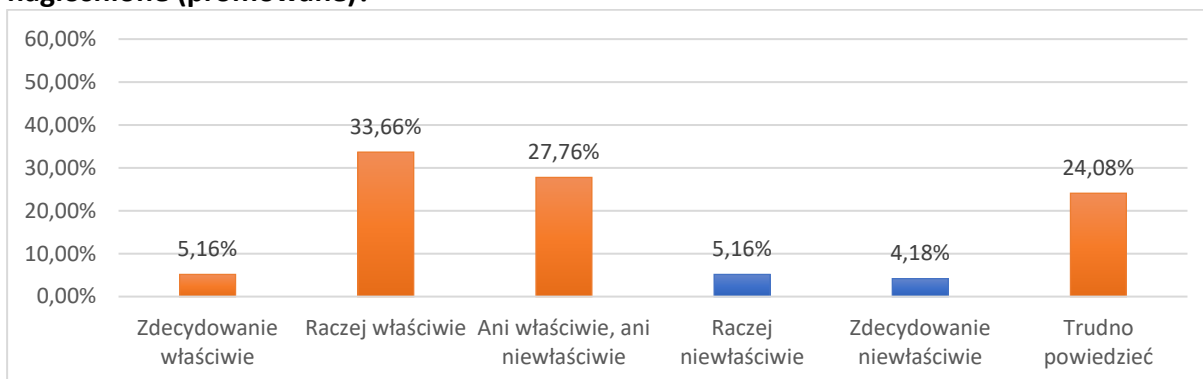
Zdania Wnioskodawców i Beneficjentów oraz potencjalnych Wnioskodawców i Beneficjentów, którzy wzięli udział w badaniu IDI, nt. dostępności informacji dotyczących realizowanych naborów były podzielone. Część respondentów nie miała problemów z ich znalezieniem na stronie Funduszy Europejskich czy CUPT i oceniała zamieszczane na nich informacje jako wystarczające lub – w przypadku projektów pozakonkursowych – otrzymywała informacje o naborach za pośrednictwem e-mail. Zdarzały się jednak również wskazania na trudności w dostępie do informacji o poszczególnych naborach, związane z niedostępnością części załączników czy „znikaniem” naborów z ww. stron. W opinii części badanych, którzy identyfikowali jakieś trudności w tym zakresie, w celu lepszego nagłośnienia informacji o naborach FEnIKS, warto byłoby wysyłać informację mailową do potencjalnych Wnioskodawców, w przypadku, kiedy ich liczba nie jest duża, a podmioty te znane są CUPT. Badani byli również zdania, że ogłoszenia o naborach powinny być publikowane na stronie CUPT z wyprzedzeniem oraz że w momencie publikacji powinny one uwzględniać wszystkie niezbędne informacje i załączniki. Rekomendowano także szersze promowanie Programu i działań możliwych do sfinansowania w jego ramach, by zachęcić do skorzystania ze wsparcia podmioty nieposiadające doświadczenia w tym zakresie.

My jesteśmy w pewien sposób uprzywilejowani, ze względu na pozakonkursowy tryb realizowania projektów. Wszystkie informacje docierają do nas odpowiednio wcześniej i jesteśmy pod te informacje podłączeni. Być może powinno być to lepiej rozpromowane wśród podmiotów niedoświadczonych, na zasadzie jakiegoś newslettera. Pewne podmioty nie wyszukują same tych informacji, a mają szansę na pozyskanie środków.

Źródło: badanie IDI z potencjalnymi Wnioskodawcami oraz Wnioskodawcami, którzy złożyli wnioski w naborach trwających w chwili realizacji badania.

W przypadku oceny **promocji naborów** projektu, zdania ankietowanych były podzielone. Co prawda niemal 39% z nich udzieliło oceny pozytywnej, niemniej jednak co czwarty badany nie miał zdania na ten temat, a blisko 28% oceniło ten aspekt neutralnie. Ponadto, niemal co dziesiąty badany wybrał odpowiedź negatywną. Wśród argumentacji tego rodzaju wskazań pojawiały się najczęściej opinie odnoszące się do braku napotkania informacji o planowanych naborach, zbyt małej liczby wykorzystanych kanałów promocji czy też (wspomnianego już powyżej) braku wysyłania powiadomień do potencjalnie zainteresowanych podmiotów/jednostek (np. w formie newslettera).

Wykres 7. W jakim stopniu, Pana/Pani, zdaniem nabory projektów były właściwie nagłośnione (promowane)?

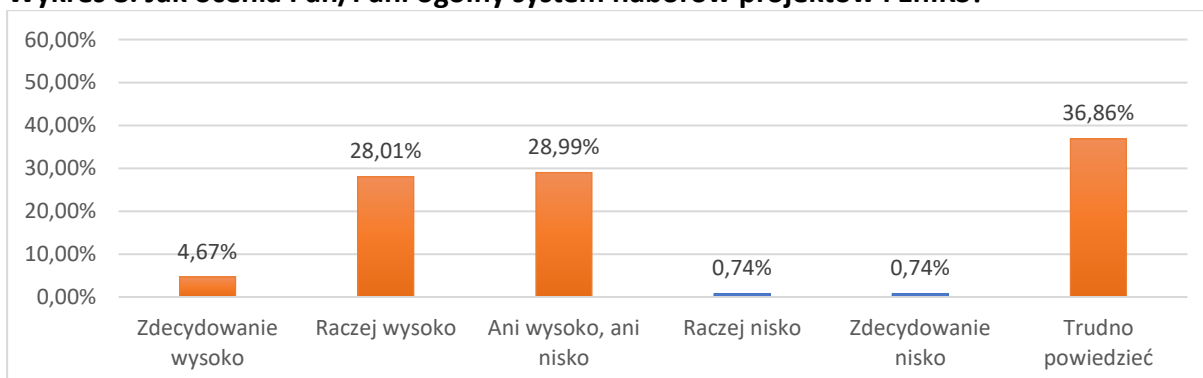


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Respondenci badania ankietowego w większości przypadków (blisko 62%) pozytywnie bądź neutralnie ocenili ogólny system naborów projektów FEnIKS. Należy jednak mieć na uwadze, że niemal 37% badanych nie miało zdania w tym temacie, wobec czego na oceny negatywne przypadło jedynie 1,48% wskazań. Oceny te argumentowane były takimi kwestiami, jak:

- stosunkowo silnie zawężony zakres potencjalnych Beneficjentów;
- mała liczba naborów;
- zbyt niski nacisk na promocję organizowanych naborów.

Wykres 8. Jak ocenia Pan/Pani ogólny system naborów projektów FEnIKS?

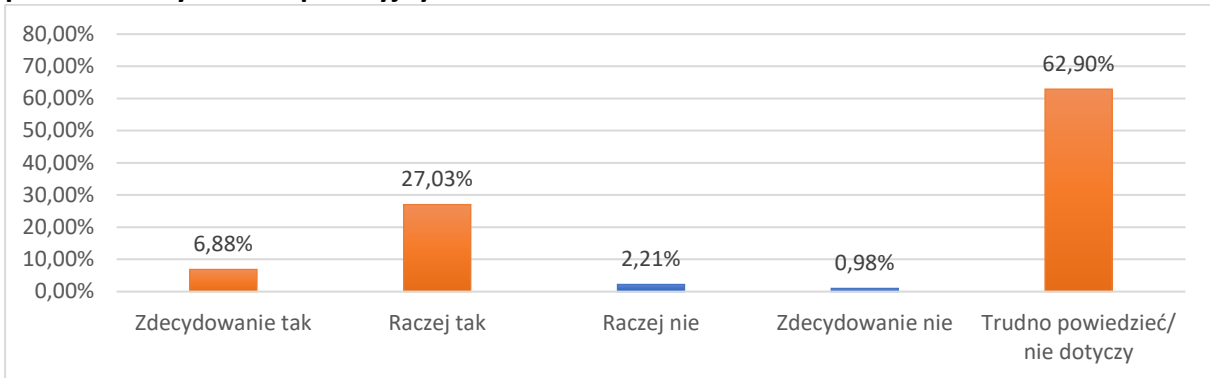


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Bardzo niski udział ocen negatywnych odnotowano również w przypadku pytania o **otrzymanie odpowiedniego wsparcia i pomocy w zrozumieniu procedur i kryteriów aplikacyjnych**. Udział ten w tym przypadku przypadła na nieco ponad 3% ankietowanych. Wśród przedstawionych argumentacji znalazły się takie aspekty, jak:

- wysokie zapotrzebowanie na realizację szkoleń, w tym webinarów;
- zmieniające się dokumenty związane z naborami;
- utrudniony dostęp do osób merytorycznych.

Wykres 9. Czy otrzymał/a Pan/Pani odpowiednie wsparcie i pomoc w zrozumieniu procedur i kryteriów aplikacyjnych?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu jakościowym deklarowali, że nie docierały do nich sygnały świadczące o niezrozumiałości treści związanych z organizowanymi naborami. Zarazem podkreślano przy tym, że za przygotowanie i publikację dokumentacji związanej z naborami odpowiada IP, w związku z czym to ta instytucja byłaby adresatem tego typu zażaleń. Wskazano ponadto, że część Wnioskodawców stanowią podmioty będące wieloletnimi Beneficjentami programów unijnych, w tym np. aplikujący o wsparcie projektów kolejowych. W związku z tym, mają oni doświadczenie w ubieganiu się o dofinansowanie ze środków UE i proces aplikacyjny nie stanowi dla nich większego wyzwania, tym bardziej, że treści naborów w znacznym stopniu bazują na doświadczeniach poprzednich perspektyw finansowych.

Warto zaznaczyć, że zarówno analiza danych zastanych, jak i wnioski z przeprowadzonych badań sugerują pozwoliły potwierdzić, że dotychczas prowadzone działania promocyjne obejmowały szeroki zakres kanałów promocji, właściwych dla charakterystyki grupy docelowej.

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, którzy zaangażowani byli w opracowanie dokumentacji naborów, potwierdzili natomiast, że przygotowując ogłoszenia o naborach wniosków starali się zachować stosunkowo prostą formę przekazu, zrozumiałą dla przeciętnego odbiorcy. Pracownicy instytucji zaangażowanych w realizację interwencji sprawdzali ponadto opracowane zapisy w sposób naprzemienny i wielokrotny, upewniając się, co do ich przejrzystości.

Treść regulaminu konkursu

Regulaminy konkursów dla poszczególnych naborów dostępne są na stronie internetowej CUPT, w ww. zakładce „Dokumenty” danego naboru. W ramach niniejszego badania pod uwagę wzięto treść regulaminów konkursów dla dwóch aktualnie trwających naborów²⁰:

- nabór projektów pozakonkursowych w Działaniu FENX.03.01 *Transport miejski*;

²⁰ Stan na dzień: 19.02.2024 r.

- nabór projektów konkursowych w Działaniu FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w TEN-T.

Omawiane dokumenty wskazują m.in. typy działań, które mogą zostać sfinansowane ze środków przewidzianych dla naboru oraz rodzaje podmiotów mogących ubiegać się o wsparcie. Regulaminy konkursów określają ponadto zasady naboru WoD, a także zasady oceny i wyboru projektów w ramach danego Działania FEnIKS 2021-2027. Oba regulaminy konkursów objęte analizą zawierają następujące elementy:

- podstawa prawna;
- wykaz skrótów i definicji;
- postanowienia ogólne;
- przedmiot postępowania;
- zasady komunikacji;
- sposób sporządzenia oraz złożenia WoD;
- termin składania WoD;
- ocena projektów;
- procedura wyjaśnień i uzupełnień wniosku;
- zakończenie postępowania;
- podpisanie umowy o dofinansowanie;
- postanowienia końcowe;
- wykaz załączników.

Dodatkowo, w przypadku naboru projektów konkursowych uwzględniony został rozdział dotyczący procedury odwoławczej.

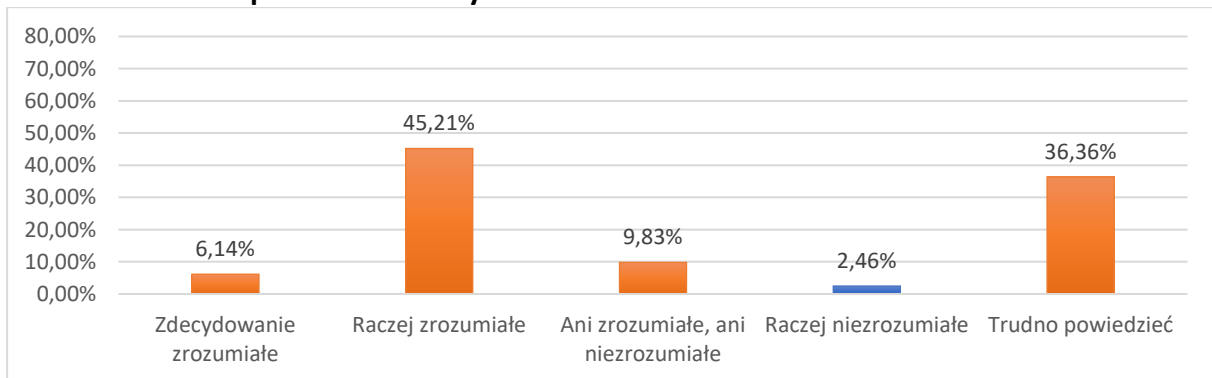
Zdaniem Zespołu Badawczego, omawiane dokumenty można uznać za jednoznaczne i kompletne. W sposób jasny i zrozumiały określają one bowiem poszczególne etapy naboru WoD i wyboru projektów do dofinansowania, określając zarówno prawa i obowiązki Wnioskodawców, jak i podmiotów będących zaangażowanych w proces oceny wniosków. Analizowane regulaminy konkursu sformułowane zostały ponadto w sposób zrozumiały dla Wnioskodawców. Wykorzystane w nich skróty oraz pojawiające się w pojęcia zostały objaśnione, a sam dokument opracowany został z wykorzystaniem – na ile to możliwe – nieskomplikowanego języka i przejrzystej formy.

Zdaniem ankietowanych Beneficjentów i Wnioskodawców oraz potencjalnych Beneficjentów i Wnioskodawców, treść regulaminów konkursów sformułowana została w sposób zrozumiały dla osób ubiegających się o wsparcie. Jak wskazują wyniki badania ankietowego, negatywną opinię w tym obszarze wyraziło zaledwie niecałe 2,5% ogółu respondentów (odnosząc się niemal wyłącznie do naboru w ramach Działania FENX.03.01). Wśród argumentacji wskazywano na takie elementy, jak:

- złożoność zakresów projektów oraz brak możliwości szybkiego konsultowania wątpliwości;

- rozproszony charakter treści zawartych w regulaminie i dokumentacji;
- obszerny charakter dokumentu;
- brak wyszczególnionych szczegółów dotyczących dokumentacji aplikacyjnej w postaci zestawienia wymaganych elementów czy też kompleksowych zapisów dotyczących kwalifikowalności kosztów;
- brak linków w harmonogramie konkursów przenoszących na strony odpowiednich konkursów.

Wykres 10. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, treść regulaminu konkursu została sformułowana w sposób zrozumiały dla Wnioskodawców?

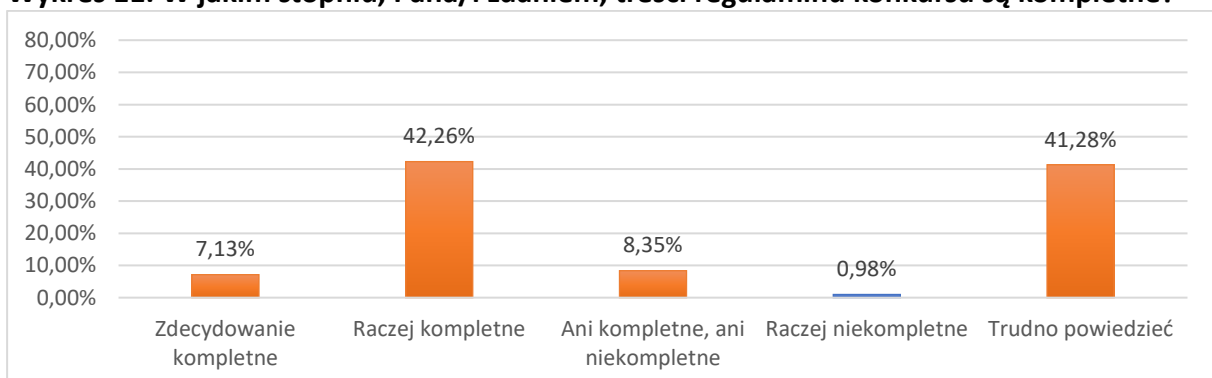


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Jeszcze niższy udział ocen negatywnych (niecały 1%) odnotowano w przypadku **oceny kompletności treści** regulaminów konkursów. Oceny te (dotyczące naborów w ramach Działań FENX.03.01 oraz FENX.05.01) dotyczyły:

- braku szczegółów na temat zakresu wymaganej dokumentacji aplikacyjnej (zlokalizowanych w jednym miejscu, nie rozsianych pomiędzy poszczególnymi dokumentami);
- braku zawarcia w regulaminie zakresu wymaganych wskaźników, wraz z ich definicjami i minimalnymi liczebnościami wymaganymi do osiągnięcia.

Wykres 11. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, treści regulaminu konkursu są kompletne?



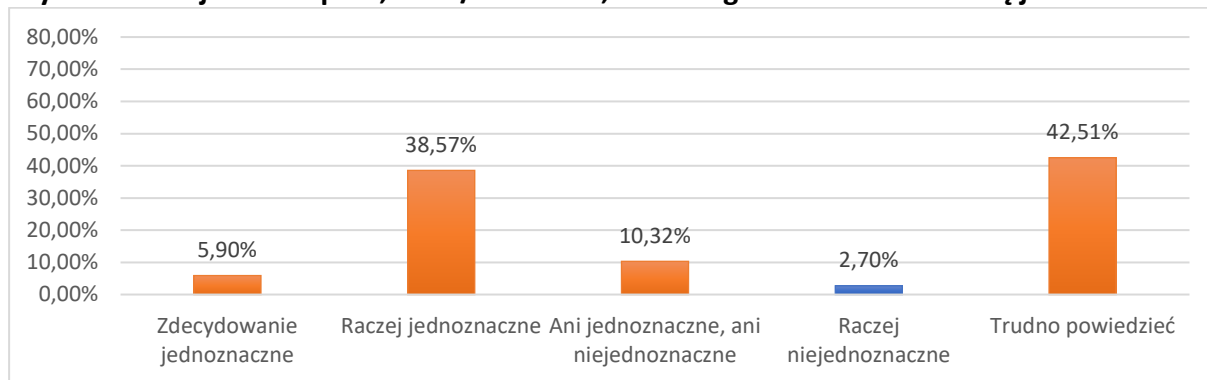
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Również w odniesieniu do **jednoznaczności** regulaminów konkursów nie odnotowano wysokiego odsetka wskazań negatywnych (zaledwie 2,70%, przy czym dotyczyły głównie

regulaminu naboru w ramach Działania FENX.03.01). Oceny te argumentowane były następująco:

- potrzeba doprecyzowania typów projektów możliwych do dofinansowania oraz typów Beneficjentów mogących ubiegać się o wsparcie;
- restrykcyjne zapisy regulaminu, w porównaniu do innych programów;
- brak zsyntetyzowanych szczegółów na temat wymaganego zakresu wniosku oraz kwestii wydatków kwalifikowanych.

Wykres 12. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, treści regulaminu konkursu są jednoznaczne?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu jakościowym deklarowali, że nie docierały do nich sygnały świadczące o niezrozumiałości regulaminów konkursów.

7.1.2. Rozplanowanie naborów w czasie

Pytania badawcze:

Czy rozplanowanie w czasie naborów jest prawidłowe z punktu widzenia specyfiki projektów, jak również potrzeb oraz możliwości potencjalnych Beneficjentów?

Czy terminy wskazane w ogłoszeniu o naborze wniosków umożliwiły zgromadzenie niezbędnych dokumentów oraz przygotowanie wniosków odpowiadających sformułowanym wymaganiom? Jeżeli nie, to jaki termin na przygotowanie wniosków oraz wymaganej dokumentacji jest optymalny przy uwzględnieniu zarówno potrzeb oraz możliwości Wnioskodawców, jak i konieczności sprawnego procesu zarządzania działaniem?

Jednym z czynników mogących mieć wpływ na liczbę i jakość składanych WoD, jest właściwe rozplanowanie w czasie naborów, zarówno z punktu widzenia specyfiki projektów, jak również potrzeb i możliwości potencjalnych Beneficjentów. W związku z tym, w niniejszym podrozdziale, analizą objęto harmonogram naborów wniosków dla Priorytetów III-V.

Zgodnie z harmonogramem naborów, w najbliższym czasie, na okres od 31.01.2024 r. do 28.06.2024 r., planowany jest tylko jeden nabór do Działania FENX.03.01 Priorytetu III.

O dofinansowanie mogą ubiegać się ZIT, przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne oraz administracja publiczna, chcące realizować działania obejmujące inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu miejskiego, inwestycje w tabor szynowy lub Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Zgodnie z harmonogramem naborów, w ramach Priorytetu IV planowana jest realizacja 8 naborów, przy czym jeden z nich nie będzie realizowany w ciągu najbliższego roku, w związku z czym szczegółowe informacje na jego temat nie zostały jeszcze udostępnione.

Wśród najbliższych naborów, większość rozpoczęła się już w 2023 r., w tym nabór projektów obejmujących budowę i przebudowę dróg będących w zarządzie GDDKIA do parametrów dróg ekspresowych i autostrad w sieci bazowej TEN-T (fazowanie) w ramach Działania FENX.04.01, przewidziany na okres od 01.09.2023 r. do 31.12.2024 r. O wsparcie z Programu w ramach analizowanego naboru ubiegać się mogą służby publiczne oraz administracja publiczna.

W ramach analizowanego Działania, na okres od 08.04.2024 r. do 31.12.2026 r. planowany jest ponadto nabór na projekty obejmujące budowę, przebudowę dróg będących w zarządzie GDDKIA do parametrów dróg ekspresowych i autostrad w sieci bazowej TEN-T oraz budowę obwodnic miast, wchodzących w skład sieci bazowej TEN-T zarządzanych przez GDDKiA.

Pod koniec 2023 r. rozpoczęły się również 3 nabory do Działania FENX.04.02, w ramach których o wsparcie mogą ubiegać się przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne (PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.). Są to:

- nabór na projekty obejmujące budowę, przebudowę i modernizację linii kolejowych oraz zabudowę ERTMS na liniach kolejowych, przewidziany na okres od 30.11.2023 r. do 31.12.2024 r.;
- nabór na projekty obejmujące budowę, przebudowę i modernizację linii kolejowych oraz zabudowę ERTMS na liniach kolejowych, przewidziany na okres od 30.11.2023 r. do 31.12.2024 r. (fazowanie);
- nabór na projekty obejmujące budowę, przebudowę i modernizację obiektów inżynierskich oraz projekty multilokalizacyjne w zakresie punktowej infrastruktury kolejowej, planowany na okres od 30.11.2023 r. do 31.12.2024 r.

Z kolei na okres od 28.06.2024 r. do 31.12.2025 r. planowany jest nabór na projekty związane z modernizacją i przebudową istniejących lub budową nowych dworców wraz z niezbędną infrastrukturą obsługi podróżnych. O wsparcie w jego ramach mogą ubiegać się zarządcy infrastruktury dworcowej (PKP S.A.).

W ramach Działania FENX.04.03 planowany jest tylko jeden nabór, przewidziany na okres od 03.01.2024 r. do 29.02.2024 r. O wsparcie mogą ubiegać się podmioty administracji rządowej oraz porty lotnicze. Środki naboru przeznaczone są na następujące inwestycje:

- zakup urządzeń i systemów do kontroli, osób, bagażu, ładunków i poczty;

- budowę obiektów oraz zakup sprzętu bezpośrednio służących do poprawy bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych w strefie operacyjnej lotniska;
- dostosowanie i modernizację infrastruktury oraz zakup sprzętu dla zapewnienia ochrony w obszarze obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego;
- budowę obiektów infrastruktury komunikacji, nawigacji i dozoru, rozbudowę i modernizację systemów zarządzania ruchem lotniczym (wynikających z SESAR);
- rozbudowę i modernizację systemów służących zapewnieniu bezpieczeństwa pożarowego;
- inwestycje związane z ochroną środowiska lub ograniczeniem negatywnego oddziaływania portów lotniczych na środowisko naturalne.

Także w ramach Działania FENX.04.04 planowany jest tylko jeden nabór, na działania RIS (wyposażenie Odry na odcinku poza TEN-T w System Informacji Rzecznej). Nie rozpocznie się on jednak w ciągu najbliższych 12 miesięcy.

W ramach Priorytetu V planowane jest 27 naborów, przy czym 17 z nich nie rozpocznie się w ciągu najbliższego roku, w związku z czym szczegółowe informacje na ich temat nie są jeszcze dostępne.

Część naborów wniosków rozpoczęła się już w 2023 r., w tym nabór do Działania FENX.05.01, w ramach którego służby publiczne oraz administracja publiczna mogą ubiegać się o wsparcie na budowę i przebudowę dróg będących w zarządzie GDDKiA do parametrów dróg ekspresowych w sieci kompleksowej TEN-T (fazowanie). Nabór przewidziany został na okres od 01.09.2023 r. do 31.12.2024 r.

Pozostałe 3 nabory do Działania FENX.05.01, w ramach których możliwe będzie dofinansowanie działań związanych z:

- budowę i przebudowę dróg będących w zarządzie GDDKiA do parametrów dróg ekspresowych w sieci kompleksowej TEN-T;
- budowę obwodnic miast na sieci dróg krajowych w TEN-T, zarządzanych przez GDDKiA;
- budowę obwodnic miast na prawach powiatu uwzględnionych w zawartych Kontraktach Programowych;

nie rozpoczną się w ciągu najbliższego roku.

W ramach Działania FENX.05.02 planowane są 4 nabory. Zgodnie z dostępnymi informacjami, w ich ramach będzie można ubiegać się o wsparcie na rzecz realizacji inwestycji:

- służących poprawie dostępu do portów od strony morza;
- służących poprawie stanu infrastruktury portowej;
- związanych z budową infrastruktury do odbioru odpadów i ścieków ze statków, ograniczającej zanieczyszczenia środowiska przez statki, wdrażaniem rozwiązań prośrodowiskowych, bezemisyjnych oraz dekarbonizacyjnych;

- służących poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony lądu;
- liniowych i punktowych na śródlądowych drogach wodnych w zakresie przebudowy budowli hydrotechnicznych, zabudowy regulacyjnej oraz udrożnienia toru wodnego.

Żaden z nich nie rozpocznie się jednak w roku 2024.

W Działaniu FENX.05.03 planowanych jest 9 naborów, z czego tylko 3 na najbliższy rok. W ramach pierwszego z nich, o wsparcie będą mogły ubiegać się służby publiczne i administracja publiczna, chcące realizować inwestycje związane z:

- budową i przebudową dróg będących w zarządzie GDDKiA do parametrów dróg ekspresowych w sieci TEN-T (fazowanie);
- budową i przebudową dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA, w tym dróg ekspresowych, poza TEN-T (fazowanie);
- budową obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez GDDKiA (fazowanie).

Nabór przewidziany został na okres od 01.09.2023 r. do 31.12.2024 r.

Drugi ze wspomnianych naborów, skierowany do miast na prawach powiatu uwzględnionych w zawartych Kontraktach Programowych, oferuje możliwość wsparcia inwestycji związanych z budową obwodnic dla wspomnianych miast. Nabór przewidziany został na okres od 01.07.2024 r. do 31.12.2025 r.

Trzeci z naborów przewidzianych na najbliższy rok, skierowany jest do przedstawicieli służb publicznych i administracji publicznej. Oferuje on możliwość wsparcia inwestycji z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujących kampanie medialne, szkolenia i inne działania informacyjne. Nabór zaplanowany został na okres od 01.07.2024 r. do 31.12.2025 r.

Pozostałe 7 naborów obejmować będzie inwestycje związane z:

- budową i przebudową dróg będących w zarządzie GDDKiA do parametrów dróg ekspresowych w sieci TEN-T;
- budową i przebudową dróg krajowych będących w zarządzie GDDKiA, w tym dróg ekspresowych, poza TEN-T;
- budową obwodnic na sieci dróg krajowych (w tym dróg ekspresowych) poza siecią TEN-T, zarządzanych przez GDDKiA;
- budową obwodnic miast na prawach powiatu uwzględnionych w zawartych Kontraktach Programowych;
- zakupem sprzętu dla służb prewencji i kontroli w ruchu drogowym, w tym pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem (nadzór);
- zakupem sprzętu dla służb drogowego ratownictwa technicznego, w tym pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem (ratownictwo).

Zakończenie wszystkich 6 naborów do Działania FENX.05.04 zaplanowanych zostało natomiast na lata 2024-2025. Pierwszy z nich, skierowany został do przedsiębiorstw

realizujących cele publiczne (PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.), oferując możliwość wsparcia inwestycji związanych z:

- budowę, przebudowę i modernizacją linii kolejowych;
- zabudowę ERTMS na liniach kolejowych;
- elektryfikacją linii kolejowych.

Nabór zaplanowany został na okres od 30.11.2023 r. do 31.12.2024 r.

Kolejny z naborów, zaplanowany na ten sam okres, skierowany został do przedsiębiorstw realizujących cele publiczne (PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.) oraz JST, oferując wsparcie na rzecz realizacji inwestycji związanych z:

- budowę, przebudowę i modernizacją linii kolejowych (fazowanie);
- budowę, przebudowę i modernizacją obiektów inżynierskich (fazowanie);
- zabudowę ERTMS na liniach kolejowych (fazowanie);
- projektami multilokalizacyjnymi w zakresie punktowej infrastruktury kolejowej (fazowanie);
- elektryfikacją linii kolejowych (fazowanie).

Na ten sam okres przypada również kolejny nabór, w ramach którego o wsparcie mogą ubiegać się przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne (PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.), chcące zrealizować inwestycje związane z:

- budowę, przebudowę i modernizacją obiektów inżynierskich;
- projektami multilokalizacyjnymi w zakresie punktowej infrastruktury kolejowej.

Następny z naborów do Działania FENX.05.04, przewidziany został na okres od 28.06.2024 r. do 30.09.2024 r. W jego ramach, jednostki organizacyjne działające w imieniu JST oraz JST, a także organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego oraz zarządcy infrastruktury kolejowej starać się mogą o wsparcie skoncentrowane na:

- budowie, przebudowie i modernizacji linii kolejowych;
- zabudowie ERTMS i systemów sterowania ruchem kolejowym oraz usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi;
- budowie, przebudowie i modernizacji systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej;
- budowie, przebudowie i modernizacji stacji i przystanków kolejowych;
- budowie zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- przebudowie i modernizacji obiektów inżynierskich;
- budowie zintegrowanych platform cyfrowych do obsługi informacji pasażerskiej i sprzedaży biletowej wraz z niezbędną infrastrukturą, integrującą również różne gałęzie transportu.

W ramach analizowanego Działania przewidziano również 2 nabory na projekty z zakresu bezpieczeństwa i systemów cyfrowych, skierowane do przedsiębiorstw realizujących cele

publiczne, służb publicznych i administracji publicznej. Pierwszy z nich, zaplanowany na okres od 28.06.2024 r. do 31.12.2025 r., oferuje możliwość wsparcia inwestycji związanych z:

- budową i modernizacją systemów bezpieczeństwa w ruchu kolejowym;
- wyposażeniem jednostek służb ratowniczych (ratownictwo techniczne) w pojazdy i/lub specjalistyczny sprzęt technicznym
- budową, rozbudową i modernizacją systemów służących informacji pasażerskiej i poprawie dostępności usług transportowych.

Drugi z naborów, zaplanowany na okres od 30.11.2023 r. do 31.12.2024 r. dotyczy natomiast kampanii i szkoleń na rzecz bezpieczeństwa oraz upowszechniania informacji i promowania mobilności multimodalnej.

W ramach Działania FENX.05.05 planowane są tylko 2 nabory, skoncentrowane na wsparciu inwestycji związanych odpowiednio z zakupem zeroemisyjnego taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym i aglomeracyjnym oraz z modernizacją taboru kolejowego poprzez montaż urządzeń ETCS/GSM-R w pojazdach pasażerskiego taboru kolejowego. Żaden z nich nie będzie jednak realizowany w najbliższym roku, w związku z czym szczegółowe informacje na ich temat opublikowane zostaną w terminie późniejszym.

W Działaniu FENX.05.06 przewiduje się wyłącznie 1 nabór, zaplanowany na okres od 04.11.2024 r. do 30.06.2025 r. Nabór skierowany jest do przedsiębiorstw działających w zakresie transportu intermodalnego i zapewnia możliwość wsparcia następujących inwestycji:

- budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych;
- zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych;
- zakup taboru kolejowego służącego wyłącznie do wykonywania transportu intermodalnego;
- zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych (urządzeń i oprogramowania) związanych z transportem intermodalnym.

W ramach Działania FENX.05.07, planuje się realizację 2 naborów. Pierwszy z nich, skierowany został do Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, oferując możliwość wsparcia inwestycji dotyczących wyposażenia służb ratownictwa morskiego oraz służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi. Nabór przewidziano na okres od 01.01.2024 r. do 31.12.2026 r.

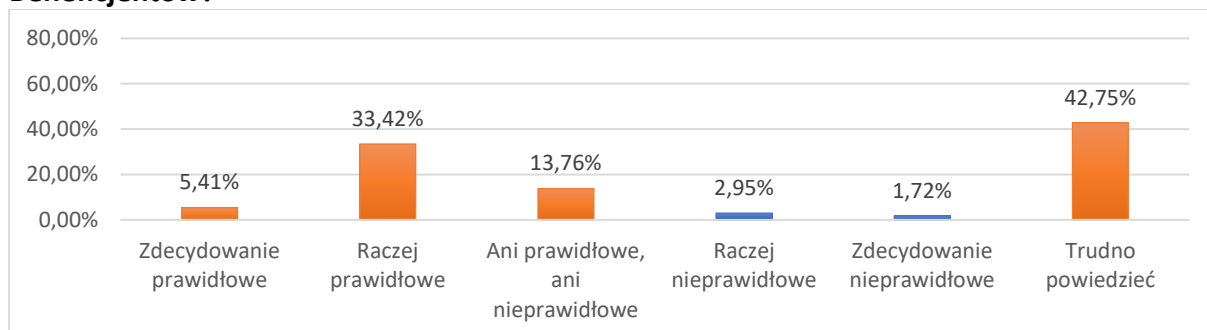
Drugi z naborów zakłada wsparcie liniowych i punktowych inwestycji na śródlądowych drogach wodnych w zakresie przebudowy budowli hydrotechnicznych, zabudowy regulacyjnej oraz udroźnienia toru wodnego. Nie będzie on jednak realizowany z najbliższym czasie, w związku z czym informacje z nim związane nie są jeszcze dostępne.

Ocena harmonogramu naborów

W przypadku **rozplanowania naborów w czasie**, udział ankietowanych wybierających oceny negatywne ponownie był bardzo niski (niecałe 5%). Niemniej, wśród uzasadnień opinii o charakterze negatywnym znalazły się takie aspekty, jak:

- zbyt krótki okres przewidziany na nabory, w tym nabór w ramach Działania FENX.03.01, którego termin upływa 28 czerwca 2024 - nabór jest skierowany do ZIT i jednym z warunków, by ubiegać się o środki jest pozytywna opinia dotycząca Strategii ZIT. Zdaniem ankietowanego na tę chwilę jedynie połowa związków ZIT ma przyjęty dokument, co stwarza ryzyko braku możliwości aplikacji dla części z nich;
- negatywny wpływ czasochłonnych procedur uzyskiwania decyzji środowiskowych oraz wymaganych deklaracji;
- negatywny wpływ stosunkowo późnej publikacji kryteriów wyboru projektów;
- możliwy negatywny wpływ terminu wyborów samorządowych na zabezpieczenie środków na realizację projektów w ramach Działania FENX.03.01 (tymczasem powoływanie nowych rad gmin, czy też zmiany na stanowiskach zarządzających wpływające na wydłużenie pewnych procedur);
- krótki termin od ogłoszenia naborów względem przygotowania stosunkowo skomplikowanych wniosków, w tym obszernych i skomplikowanych załączników do WoD;
- ryzyko rozliczania projektów poza okresem programowania (n+2) wynikające z terminu planowanych naborów (sytuacja ta dotyczy konkursu taborowego przewidzianego na 2026 r., przy czym zakładany czas potrzebny na produkcję pojazdów wynosi ok. 1-1,5 roku (przy czym dodatkowo należy uwzględnić procedury – zarówno wyboru projektu, jak i przetargowe)).

Wykres 13. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, rozplanowanie naborów w czasie jest prawidłowe z punktu widzenia specyfiki projektów oraz możliwości potencjalnych Beneficjentów?

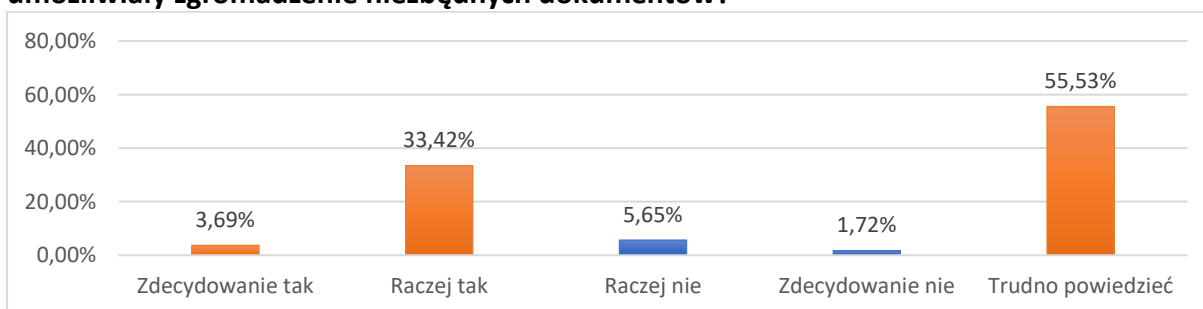


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Zbliżone wyniki (nieco ponad 7% ocen negatywnych) przypadły na pytanie odnoszące się do **możliwości zgromadzenia niezbędnych dokumentów** w czasie wynikającym z ogłoszonych terminów naborów. Wśród argumentacji ocen negatywnych wymieniano:

- trudności Wnioskodawców w ustaleniu ostatecznej listy wymaganych dokumentów;
- trudności w uzyskaniu pozwoleń na budowę w przypadku naborów trwających 2-3 miesiące;
- trudności wynikające z sytuacji Wnioskodawcy (np. kwestie własnościowe gruntów);
- czasochłonne procedury uzyskiwania decyzji środowiskowych;
- potrzeba opublikowania części wymogów (dotyczących konieczności pozyskania opinii/deklaracji od podmiotów/instytucji zewnętrznych) powinna być zdaniem respondentów ogłoszona jeszcze przed opublikowaniem samego naboru i dokumentacji z nim związanej;
- zbyt krótki okres na przygotowanie dokumentacji dla bardziej złożonych przedsięwzięć (np. wymagających uzyskania stosownych uzgodnień ze strony wielu instytucji zewnętrznych, np. Wód Polskich, PKP (własność gruntów), JST (przecięcia z drogami powiatowymi i wojewódzkimi);
- premiowanie projektów o wysokim stopniu dojrzałości (przygotowania), wynikające z przyjętych, stosunkowo krótkich terminów naborów (co jednak w kontekście możliwości sprawnego i efektywnego wdrażania wsparcia zdaniem ewaluatora trudno rozpatrywać w negatywnym kontekście).

Wykres 14. Czy, Pana/i zdaniem, terminy wskazane w ogłoszeniu o naborze wniosków umożliwiły zgromadzenie niezbędnych dokumentów?



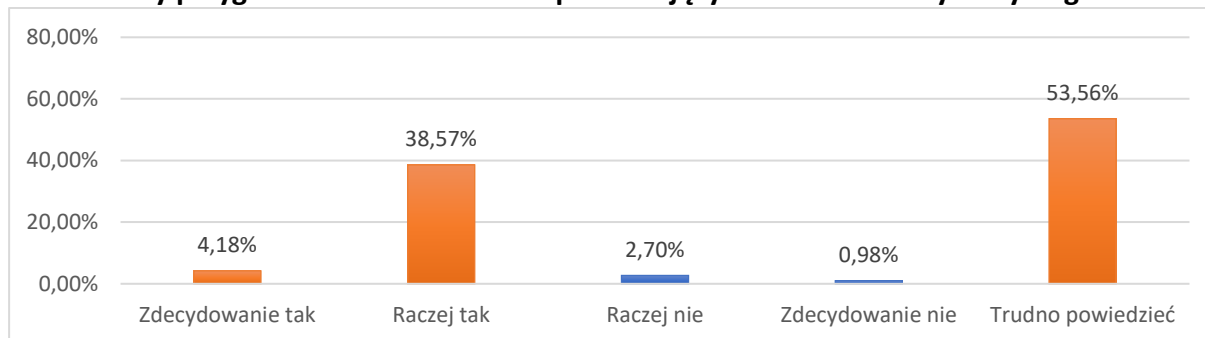
Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Powiązany zagadnieniem podjętym w trakcie ankietyzacji była **możliwość przygotowania wniosków odpowiadającym sformułowanym wymaganiom** w terminach wynikających z zaplanowanych naborów. Udział ocen negatywnych ponownie okazał się być niewielki i wyniósł niecałe 4%. Wśród podawanych argumentacji tego typu ocen znalazły się:

- kumulacja naborów (z zakresu różnych programów) determinuje wysokie obciążenie pracą osób odpowiedzialnych za pozyskiwanie środków zewnętrznych w JST;
- przewidywany problem w rozstrzygnięciu przyszłych przetargów, w tym na roboty budowlane (ze względu na istotny wzrost popytu spowodowany jednoczesnym uruchomieniem naborów w ramach różnych programów);
- duża liczba wymaganych załączników do WoD;
- zbyt krótki czas względem możliwości pozyskania odpowiedniej dokumentacji środowiskowej;

- rezygnacja z ubiegania się o środki ze względu na zbyt dużą liczbę wymaganych dokumentów;
- trudności w identyfikacji ostatecznej listy wymaganych załączników, ograniczające czas, w którym możliwe jest ich pozyskanie.

Wykres 15. Czy, Pana/i zdaniem, terminy wskazane w ogłoszeniu o naborze wniosków umożliwiały przygotowanie wniosków odpowiadających sformułowanym wymaganiom?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Potencjalni i aktualni Wnioskodawcy i Beneficjenci, którzy wzięli udział w badaniu IDI, a którzy uprawnieni są do realizacji projektów w trybie pozakonkursowym, pozytywnie oceniali harmonogram naborów pod kątem adekwatności względem ich potrzeb. Deklarowano przy tym, że informacje o naborach otrzymują z wyprzedzeniem, zyskując czas na opracowanie niezbędnej dokumentacji.

Dla nas jest to odpowiedni czas. Ze względu na proces pozakonkursowy, szybko otrzymujemy informację o planowanych naborach. Możemy spokojnie opracować i dostarczyć wymagany zakres dokumentów w wyznaczonym terminie.

Źródło: badanie IDI Beneficjentami i Wnioskodawcami oraz potencjalnymi Beneficjentami i Wnioskodawcami.

Część z respondentów była jednak przekonana, że o ile informacje dotyczące planowanych naborów publikowane są z wyprzedzeniem, to ich zakres jest niewystarczający. Wskazane jest tym samym, aby przy publikowaniu harmonogramu naboru udostępnić również linki odsyłające do miejsca gdzie są zgromadzone informacje o naborach: planowany termin naboru, przewidywana data udostępnienia regulaminu oraz dostępne na dany moment dokumenty tj. m.in. kryteria, ogólne wzory instrukcji do wniosku, wytyczne do SW, podręczniki).

Mieliśmy [planowany] nabór, [...] i [dopiero] w regulaminie okazało się, jaka jest minimalna wartość projektu [...]. Szykując projekt na 4 miliony, a szykując projekt na 12 milionów, to jest już różnica. I na to dostajemy, dajmy na to 2 miesiące.

Źródło: badanie IDI Beneficjentami i Wnioskodawcami oraz potencjalnymi Beneficjentami i Wnioskodawcami.

Rekomendowano również, by przed naborami instytucje zarządzające Programem **przygotowały i opublikowały kompendium dla Wnioskodawców dotyczące kwalifikowalności wydatków**. W poprzednim okresie programowania – poza informacjami zawartymi w dedykowanych wytycznych – wydatki te były bowiem doprecyzowane w ramach SzOOP, czego nie uwzględniono obecnie. Zdaniem respondentów, nadmierna ogólność dostępnych zapisów może powodować trudności na etapie rozliczania projektów i skutkować koniecznością zwrotu części dofinansowania.

Zgodnie z deklaracjami przedstawicieli IZ, planując nabory wniosków w ramach FENIKS pod uwagę brano przede wszystkim dostępność w danym czasie innych programów krajowych lub unijnych, oferujących wsparcie w podobnym zakresie. Równoczesne rozpoczęcie naborów na zbliżone działania sprawiłoby bowiem, że programy te byłyby względem siebie konkurencyjne, a nie uzupełniające. Co więcej, jednoczesne realizowanie zbyt dużej liczby podobnych projektów skutkowałoby znaczącym zachwianiem na rynku, trudnościami z wyłonieniem wykonawców, a prawdopodobnie również wzrostem cen.

Tworząc harmonogram naborów, zwracamy uwagę na dostępność innych instrumentów wsparcia. Ogłaszając jakieś nabory w ramach Programu musimy brać pod uwagę, czy na przykład analogiczny program nie jest realizowany ze środków [...] krajowych czy unijnych, bo te działania [...] i te narzędzia mają ze sobą współpracować, a nie konkurować.

Źródło: badanie IDI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji.

Zgodnie z deklaracjami przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, terminy rozpoczęcia i zakończenia naborów planowane są ponadto w taki sposób, by działań mobilizująco na potencjalnych Wnioskodawców, zwłaszcza aplikujących o wsparcie na realizację dużych inwestycji. Jak podkreślał jeden z respondentów, w momencie ogłoszenia naboru, projekty powinny być już przemyślane i w znacznej mierze przygotowane. W innym przypadku Wnioskodawcy mogą mieć problem z pozyskaniem niezbędnych zezwoleń, co często skutkuje niemożnością skorzystania przez nich z Programu.

Ogłaszając nabór, to już jest to nabór na projekty przemyślane, gotowe, które dają szansę na wdrożenie. To nie jest czas, w którym dopiero powinno zacząć się zdobywanie pozwolenia. W zdecydowanej większości przypadków jest wtedy na to za późno. Duże inwestycje muszą być przemyślane wcześniej. Pozyskanie decyzji środowiskowej trwa rok, półtora roku, a nawet więcej.

Źródło: badanie IDI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji.

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji podkreślali przy tym, że ich zdaniem harmonogram naborów jest w dużej mierze dostosowany do specyfiki projektów oraz różnorodności potrzeb potencjalnych Beneficjentów. Informacje o planowanych naborach publikowane są bowiem ze znacznym wyprzedzeniem, umożliwiając potencjalnym Wnioskodawcom przygotowanie niezbędnych dokumentów. Terminy te – zdaniem respondentów – mogą być jednak gorzej oceniane przez podmioty nie mające doświadczenia w korzystaniu ze środków unijnych i nieposiadające świadomości konieczności wcześniejszego kompletowania wymaganej dokumentacji i zezwoleń.

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu IDI potwierdzili, że rozplanowanie naborów w czasie w dużej mierze uzależnione było od naborów do innych programów realizowanych w kraju, w tym KPO czy RPO. Biorąc ponadto pod uwagę fakt, że nachodzenie na siebie perspektyw finansowych na lata 2014-2020 i 2021-2027 skutkowało tym, że w pierwszych latach obowiązywania nowej perspektywy nadal kończono inwestycje z lat poprzednich, ułożenie harmonogramu naborów do Programu było znacznym wyzwaniem. Konieczne było bowiem zapewnienie odpowiedniego czasu Wnioskodawcom na przygotowanie niezbędnej dokumentacji, jak i uwzględnienie niezbędnych odstępów między poszczególnymi naborami tak, by w tym samym czasie nie rozpoczęto realizacji zbyt dużej liczby projektów, co mogłoby skutkować znaczącym zachwianiem rynku.

Ponadto, jak wynika z przeprowadzonych wywiadów, znaczące wyzwanie do Wnioskodawców stanowi pozyskanie na czas niezbędnych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Nierzadko bowiem zbyt późno są składane wnioski o ich wydanie, co prowadzi do ich braku na etapie przygotowania wniosku o dofinansowanie co w praktyce uniemożliwia jego prawidłowe wypełnienie w zakresie ochrony środowiska. Zdaniem jednego z respondentów harmonogram naborów powinien być szerzej rozpowszechniany, podobnie jak świadomość konieczności przygotowania niezbędnych dokumentów na czas. Tym bardziej, że od ogłoszenia informacji o planowanym naborze do rozpoczęcia naboru jest zwykle dość dużo czasu na skompletowanie dokumentacji przez Wnioskodawcę.

Eksperti uczestniczący w badaniu panelowym również potwierdzili, że Wnioskodawcy posiadający dojrzały projekt w momencie ogłoszenia naboru, nie będą mieli większych trudności z wdrożeniem zaplanowanych działań w przewidzianym czasie. Równocześnie podkreślano również, że w takim układzie pojawia się ryzyko wykluczenia ze wsparcia podmiotów nieposiadających doświadczenia w zakresie korzystania ze środków UE. Dla osób, które po raz pierwszy chciałyby wnioskować o wsparcie z Programu, czas przewidziany na nabór WoD może okazać się zbyt krótki. Jak wskazali przy tym przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu IDI, moment naboru nie jest jednak momentem, w którym dokumentacja projektowa powinna być przygotowywana, a jedynie składana w formie WoD.

7.1.3. Zakres wymaganych dokumentów

Pytanie badawcze:

Czy zakres dokumentów wymaganych do przygotowania wniosku o dofinansowanie jest właściwy, czy powinien zostać poszerzony/zawężony? Czy jest on dostosowany do specyfiki projektów, które mogą zostać objęte wsparciem?

Każdy z Wnioskodawców ubiegających się o wsparcie z programu FENIKS, zobowiązany jest do złożenia WoD za pośrednictwem systemu CST2021 – systemu teleinformatycznego wykorzystywanego na potrzeby wdrażania funduszy strukturalnych w Polsce w perspektywie 2021-2027²¹. W skład CST2021 wchodzi kilka aplikacji, w tym aplikacja WOD2021, umożliwiająca aplikującym do Programu przygotowanie i złożenie wniosku²².

Dostępna na stronie internetowej Programu *Instrukcja użytkownika aplikacji WOD2021*²³ zawiera wszystkie pola WoD wraz z opisem sposobu ich wypełnienia. Instrukcja ta stanowi podstawę dla stworzenia wzoru wniosku dedykowanego danemu naborowi, nie zaś jednak pełnego WoD. Instytucja ogłaszająca nabór może bowiem wprowadzić dodatkowe pola bądź uzupełnienia dotyczące sposobu wypełnienia poszczególnych pól. Ostateczne wymagania w zakresie WoD w ramach każdego z naborów publikowane są na stronie www instytucji ogłaszającej nabór oraz w systemie CST2021, w aplikacji WOD2021²⁴.

Jedynie 3% ankietowanych stwierdziło, że zakres dokumentów wymaganych do przygotowania wniosku o dofinansowanie nie był sformułowany w sposób właściwy (przy czym wskazania te dotyczyły niemal wyłącznie naboru w ramach Działania FENX 03.01). Wśród wskazywanych argumentacji znalazły się takie elementy, jak:

- brak instrukcji opracowania studium wykonalności (zawarty został jedynie spis treści tego dokumentu)²⁵;
- brak wytycznych do opracowania analizy kosztów i korzyści²⁶;
- brak wskazania dokumentów, które muszą spełniać zasadę DNSH;
- brak wyjaśnień czego dotyczyć powinna analiza klimatyczna;
- zbyt wysoki nakład sił i środków na opracowanie dokumentacji w stosunku do korzyści (biorąc pod uwagę ryzyko możliwości nieotrzymania dofinansowania);

²¹ <https://www.feniks.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/zobacz-wzory-dokumentow/> [dostęp na dzień: 19.01.2024].

²² <https://www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/aplikacja-wod2021> [dostęp na dzień: 19.01.2024].

²³ Instrukcja użytkownika Aplikacji WOD2021. Wnioski o dofinansowanie. Wnioskodawca. Stan na dzień 11.01.2024 r. Wersja 1.18.

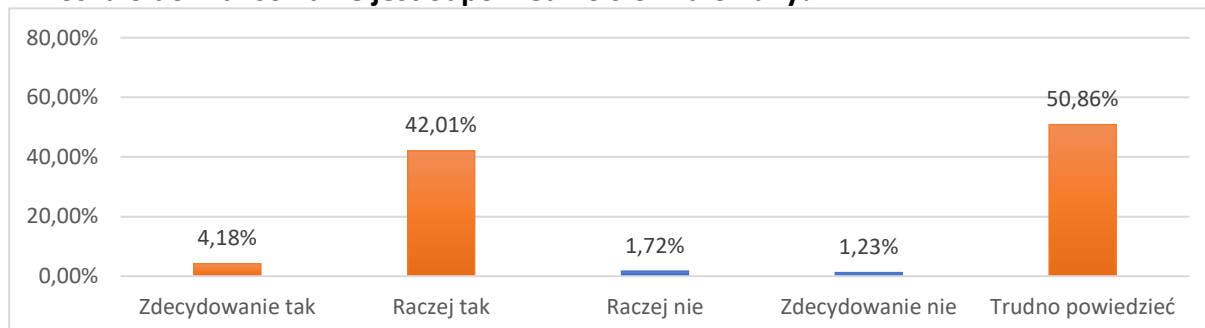
²⁴ <https://www.feniks.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/zobacz-wzory-dokumentow/> [dostęp na dzień: 19.01.2024].

²⁵ Zaznaczyć należy, że element ten został wskazany przez respondenta, podczas gdy w jest on dostępny w dokumentacji dot. naboru (*Ogólne zasady przygotowania analiz kosztów i korzyści*).

²⁶ Jw.

- zbyt szeroki zakres wymaganych dokumentów wpływający na podejmowanie decyzji o odstąpieniu od aplikowania.

Wykres 16. Czy, Pana/i zdaniem, zakres dokumentów wymaganych do przygotowania wniosku o dofinansowanie jest odpowiednio sformułowany?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Odwołując się do powyższych wyników, uczestnicy panelu ekspertów deklaruwali, że odpowiednie wytyczne/instrukcje dotyczące opracowania studium wykonalności czy analizy korzyści i kosztów są dostępne, tym bardziej, że nie są to dokumenty wymagane wyłącznie przy projektach unijnych. Zdaniem respondentów, w analizie korzyści i kosztów należałoby jednak określić konkretne wskaźniki, które powinny zostać wykazane przez Wnioskodawców. W innym przypadku istnieje bowiem ryzyko, że analizy te będą opracowywane w taki sposób, by pozytywnie świadczyć o planowanych działaniach, bez względu na to, co w ich ramach i jakim kosztem będzie realizowane. W odniesieniu do studium wykonalności wskazywano natomiast, że powinien to być dokument, w oparciu o który podejmowana jest decyzja o potrzebie realizacji danej inwestycji, a więc również o ubieganie się o wsparcie służące jej sfinansowaniu.

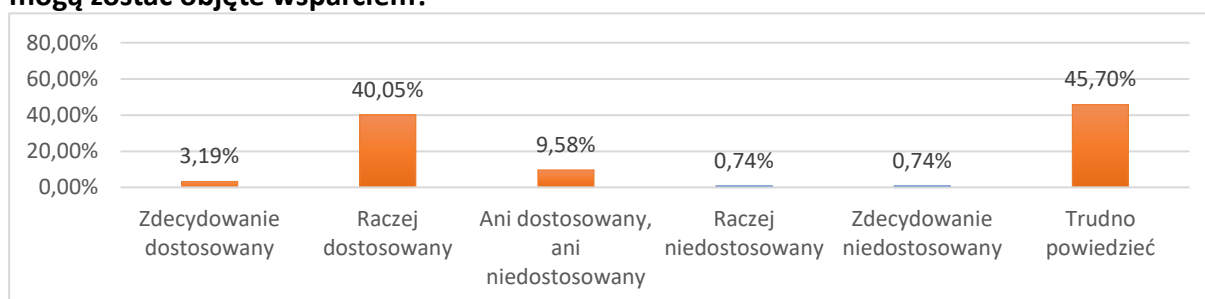
[W badaniu ilościowym z potencjalnymi i faktycznymi Wnioskodawcami i Beneficjentami] pojawiły się głosy odnoszące się do tego, że jest za mało czasu na sporządzenie studium wykonalności. Wtedy nasuwa mi się jedno podstawowe pytanie – na jakiej podstawie jest w ogóle podejmowana decyzja inwestycyjna? Ponieważ w tym momencie okazuje się, że studium wykonalności staje się jedynie tym dokumentem, który się robi dlatego, że trzeba je załączyć do WoD. A to jest podstawowy błąd.

Źródło: panel ekspertów.

Ankietowani mieli za zadanie również ocenić, czy **zakres dokumentów** wymaganych do przygotowania wniosku o dofinansowanie jest **odpowiednio dostosowany do specyfiki projektów**, które mogą zostać objęte wsparciem. W tym przypadku udział wskazań negatywnych był jeszcze niższy i wyniósł zaledwie niecałe 1,5% ogółu odpowiedzi. Wśród podawanych argumentacji tego typu ocen wymieniano:

- zbyt szeroki zakres wymaganych dokumentów w ramach (stosunkowo niewielkich) projektów ZIT;
- zbyt restrykcyjne kryteria dotyczący kwestii gospodarki niskoemisyjnej (w tym konieczność udowadniania powszechnie znanych zależności, jak wpływ inwestycji w transport publiczny na realizację celów związanych z rozwojem gospodarki niskoemisyjnej);
- konieczność precyzyjniejszego dookreślenia zakresu wymaganych dokumentów względem poszczególnych typów projektów (jako przykład podawano potrzebę przedstawienia deklaracji Wód Polskich nawet w przypadku inwestycji wyłączonych ustawowo tego obowiązku).

Wykres 17. W jakim stopniu, Pana/i zdaniem, zakres dokumentów wymaganych do przygotowania wniosku o dofinansowanie jest dostosowany do specyfiki projektów, które mogą zostać objęte wsparciem?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Wnioskodawcy i Beneficjenci oraz potencjalni Wnioskodawcy i Beneficjenci uczestniczący w wywiadach pogłębionych potwierdzili, że zakres dokumentów niezbędnych do przygotowania w ramach aplikacji o wsparcie z Programu rzeczywiście jest szeroki. Respondenci, którzy posiadali doświadczenie w aplikowaniu o środki z UE, byli jednak zgodni co do tego, że nie różni się on znacząco od tego, czego wymagano od Wnioskodawców w poprzedniej perspektywie. Badani podkreślali przy tym, że nie identyfikują informacji czy załączników, z których można by zrezygnować w ramach naborów.

Wydaje mi się, że wszystko jest tak, jak powinno być. Z perspektywy naszych wcześniejszych projektów, te wszystkie dokumenty były potrzebne. Studium wykonalności wykazuje nam ekonomiczną zasadność realizacji projektu, a dokumenty środowiskowe potwierdzają, że projekt jest możliwy do zrealizowania.

Źródło: badanie IDI Beneficjentami i Wnioskodawcami oraz potencjalnymi Beneficjentami i Wnioskodawcami.

Równocześnie zgadzano się jednak z respondentami badania ilościowego, wskazując, że **opracowanie i udostępnienie dokumentów obejmujące informacje nt. tego, co powinny zawierać wymagane załączniki**, jak studium wykonalności, analiza kosztów i korzyści czy analiza klimatyczna, **znacznie ułatwiłoby pracę** podmiotom chcącym ubiegać się o wsparcie.

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji wskazali natomiast, że zakres dokumentacji wymaganej w ramach WoD wynika w znacznej mierze z rozporządzeń unijnych, wymogów ustawowych czy zapisów samego Programu. Nie ma zatem większej możliwości jego ograniczenia. IZ musi bowiem poruszać się w granicach prawa i to nie od niej zależy, czy jakieś zaświadczenie czy dokument będzie wymagany od Wnioskodawcy czy nie, ale od organu właściwego w danej dziedzinie.

Oczywiście staramy się w miarę możliwości wysłuchiwać [potrzeb Beneficjentów], natomiast należy pamiętać, że musimy tutaj połączyć dwojake interesy, tj. interesy Beneficjenta, który na pewno chciałby jak najlżej, jak najszybciej i jak najprościej, z wymaganiami [UE, rozporządzeniami i ustawami]. [...] Myślę, że staramy się być tak bardzo otwarci [...], na ile pozwalają nam to ramy, w których musimy realizować Program i finansować środki.

Źródło: badanie IDI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji.

Zdaniem przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, zakres dokumentów wymaganych do przygotowania wniosku o dofinansowanie jest raczej odpowiedni. Jak wskazano w ramach jednego wywiadów, w ostatnich latach widoczne są dążenia UE do ograniczenia zakresu wymaganych dokumentów związanych z ubieganiem się o wsparcie unijne, co dotyczy także FEnIKS.

My nie chcemy oglądać wszystkich decyzji administracyjnych. Dla nas najważniejsza jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzja umożliwiająca rozpoczęcie robót budowlanych. Czyli rozpoczęcie i zakończenie procesu administracyjnego.

Źródło: badanie IDI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji.

Aplikowanie do Programu opiera się ponadto na elektronicznym obiegu dokumentów, a nie papierowym, jak to miało miejsce początkowo, co dodatkowo ułatwia przesyłanie wymaganych zaświadczeń.

Zdaniem ekspertów uczestniczących w panelu, zakres dokumentów wymaganych do przygotowania WoD jest właściwy i nie powinien być zmieniany. Ich uwzględnienie w systemie oceny projektów wymusza bowiem na Wnioskodawcach racjonalizację planowanych działań, czy to poprzez analizę ewentualnych ryzyk, analizę korzyści i kosztów czy studium wykonalności. Podkreślano jednak, że dokumenty przygotowywane przez Wnioskodawców powinny być szczegółowo oceniane pod kątem merytorycznym. Nadal pojawiają się bowiem nieprzemysłane inwestycje, których rezultaty często nie są wykorzystywane w pożądanym stopniu. Również zdaniem ewaluatora zakres dokumentów został określony właściwie, przy

czym istnieje potrzeba dookreślenia szczegółów, które powinny znaleźć się w wybranych załącznikach (studium wykonalności, analiza kosztów i korzyści czy analiza klimatyczna).

7.1.4. System oceny i wyboru projektów oraz potrzeby Wnioskodawców w zakresie aplikowania do Programu

Zgodnie z deklaracjami przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, zapewnienie transparentności systemu oceny projektów jest przede wszystkim zadaniem IP, tj. CUPT w przypadku Priorytetów III-V. Jak wskazano, IP udostępnia na swojej stronie www harmonogram naborów, pełną informację nt. planowanych, trwających i zakończonych naborów, ogłoszenia o zbliżających się naborach. Ponadto, z uwagi na specyfikę działań możliwych do realizacji w ramach analizowanych Priorytetów, Wnioskodawcami są najczęściej podmioty, które już realizowały projekty przy wsparciu ze środków UE i posiadają doświadczenie w tym zakresie.

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji potwierdzili, iż w celu zapewnienia przejrzystości i łatwego dostępu do informacji dla potencjalnych Wnioskodawców, na stronie CUPT publikowane są szczegółowe informacje o naborach WoD do Priorytetów III-V, a także wzory niezbędne dokumenty i odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania. Organizowane są ponadto szkolenia, w tym z obsługi systemu CST2021, szkolenie dotyczące kwestii środowiskowych oraz analiz kosztów i korzyści. Zdaniem jednego z respondentów, należałoby jednak szerzej rozpowszechnić informacje o realizowanych szkoleniach oraz rozszerzyć je o kwestie przygotowania analiz klimatycznych, stanowiących znaczne wyzwanie dla Wnioskodawców, podobnie jak zagadnienia związane z zasadą DNSH. Zdaniem ewaluatora realizacja tego typu warsztatów byłaby wskazana i bez wątpienia spotkałaby się z zainteresowaniem Wnioskodawców.

Odwołując się do wypowiedzi potencjalnych i aktualnych Wnioskodawców i Beneficjentów Priorytetów III-V FEnIKS, którzy wzięli udział w badaniu IDI i którzy posiadali doświadczenia związane z systemem oceny i wyboru projektów, proces ten należy ocenić jako transparentny, zrozumiały i logiczny. Przedstawiciele ww. grup w większości przyznawali również, że mieli dostęp do wszelkich niezbędnych informacji dotyczących kryteriów oceny i wyboru projektów. W przypadku projektów pozakonkursowych, informacje te były przysyłane do nich bezpośrednio, natomiast każdy z podmiotów chcących aplikować do Programu, mógł znaleźć je na stronie www CUPT i FEnIKS. Dobrze oceniano również wsparcie i pomoc w zrozumieniu procedur i kryteriów aplikacyjnych otrzymane od przedstawicieli IP. Jak wskazano, kryteria wyboru projektów były szeroko dyskutowane podczas szkoleń dla Wnioskodawców, a ewentualne dalsze pytania w tym zakresie rozwiewał bezpośredni kontakt z CUPT. Dwóch respondentów było jednak przekonanych, że wsparcie w tym zakresie nie było wystarczające. Deklarowano przy tym potrzebę opracowania i opublikowania przewodnika merytorycznego po kryteriach oceny projektów, który szczegółowo wyjaśniałby poszczególne kryteria.

Respondenci przyznali również, że skrócenie procesu oceny projektów z pewnością miałyby pozytywny wpływ na realizowane inwestycje, wydłużając czas przewidziany na wdrożenie zaplanowanych działań. Zdaniem badanych, osiągnięcie pozytywnych zmian w tym zakresie byłoby możliwe poprzez uproszczenie dokumentacji projektowej dzięki ograniczeniu szczegółowości wymaganych w jej ramach informacji. Równocześnie respondenci podkreślali jednak, że mają świadomość tego, że uproszczenie aplikowania do Programu nie zawsze jest możliwe, w tym przede wszystkim z uwagi na konieczność zapewnienia zgodności planowanych inwestycji z licznymi dokumentami strategicznymi, obowiązującym prawem i wytycznymi. Zdaniem badanych, bez względu na to, czy możliwe byłoby usprawnienie procesu oceny wniosków, warto byłoby wydłużyć czas przeznaczony na przygotowanie WoD, zwłaszcza w przypadku projektów konkursowych.

Respondenci badania IDI (aktualni i potencjalni Wnioskodawcy i Beneficjenci), którzy kontaktowali się z przedstawicielami CUPT w kwestii naborów do Priorytetów III-V, w zdecydowanej większości pozytywnie oceniali proces komunikacji z IP Programu, deklarując, że proces ten jest przejrzysty i efektywny. Zaznaczono jednak, że warto byłoby wyznaczyć osobę lub jednostkę w ramach CUPT, która odpowiadałaby za świadczenie wsparcia Wnioskodawcom w procesie przygotowania i składania WoD.

Respondenci zgodnie wskazywali natomiast, że nie kontaktowali się bezpośrednio z IZ, ale komunikacja ta przebiegała zawsze za pośrednictwem IP, co potwierdzili przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu. Zapytani o to, czy przy projektowaniu i realizacji wsparcia brane są pod uwagę opinie i doświadczenia Beneficjentów, respondenci wskazali, że doświadczenia Beneficjentów z dotychczasowych perspektyw finansowych zbierane są na poziomie IP i to ona decyduje, jakie informacje przekazać dalej do IZ. Jako przykład podano prace nad wyborem i sformułowaniem kryteriów wyboru projektów, w ramach których IP niejednokrotnie wykorzystuje argumenty bazujące właśnie na doświadczeniach Beneficjentów.

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu IDI zaznaczyli ponadto, że na kształt systemu oraz procesu wyboru i oceny projektów miały wpływ dotychczasowe badania ewaluacyjne. Odwołano się przy tym do badania realizowanego w analogicznym zakresie ramach POIiŚ w 2017 r.²⁷, w wyniku którego rekomendowano m.in. realizację działań informacyjnych i szkoleniowych mających na celu zapewnienie spójności rozumienia kryteriów stanowiących wyzwanie dla Wnioskodawców, jak i członków KOP, co było wykorzystywane w późniejszych latach przez CUPT. W ramach badania podkreślano również konieczność położenia większego nacisku na dobre przygotowanie projektów do realizacji, obejmujące m.in. pozyskanie niezbędnych zezwoleń, co ma miejsce również w ramach FEnIKS.

²⁷ Zob. Ewaluacja kryteriów i systemu wyboru projektów w ramach III-VI osi Priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Raport końcowy, 2017.

Zapytani o potrzebę dodatkowego wsparcia technicznego lub/i merytorycznego w procesie składania wniosków, aktualni i potencjalni Wnioskodawcy i Beneficjenci uczestniczący w badaniu jakościowym deklarowali ponadto, że wsparcie oferowane im w tym zakresie ze strony CUPT jest wystarczające. Zdarzały się jednak odpowiedzi świadczące o potrzebie jego rozszerzenia, zwłaszcza dla Wnioskodawców, którzy po raz pierwszy aplikują o środki unijne. Do rekomendowanych zmian/identyfikowanych potrzeb zaliczono:

- potrzebę sprawnej komunikacji z IP, która w obecnym układzie może być znacznie wydłużona z uwagi na natężenie pracy w CUPT, związane m.in. z oceną WoD;
- potrzebę dostępu do bezpośredniego kontaktu z osobą/działem CUPT odpowiedzialnym za wsparcie Wnioskodawców w przygotowaniu dokumentacji projektowej;
- potrzebę dostępu do dobrych praktyk płynących z realizacji dotychczasowych projektów:

Fajnie by było, gdyby można było na roboczo skonsultować pewne możliwości rozwiązania problemów i ułożenia poszczególnych rzeczy w projekcie tak, żeby zrealizować go sprawnie i dla obu stron korzystnie. [...] Jeżeli zadajemy pytanie, to żeby nie uzyskiwać odpowiedzi, że „na bazie wytycznych to...” albo „będzie to podlegało ocenie na etapie wniosku”. [...] Dobrze by było przedyskutować na roboczo, co się sprawdziło w poprzedniej perspektywie, u innych Beneficjentów. Bo człowiek czasami nie ma pełnej wiedzy, co można zrobić, żeby usprawnić ten proces realizacji.

Źródło: badanie IDI Beneficjentami i Wnioskodawcami oraz potencjalnymi Beneficjentami i Wnioskodawcami.

Zdaniem przedstawicieli IZ, ze względu na fakt, że w ramach analizowanych Priorytetów znaczną część stanowią projekty pozakonkursowe, wdrażane przez podmioty posiadające znaczne doświadczenie w realizacji inwestycji przy wsparciu unijnym, nie wymagają oni szczególnego wsparcia w przygotowaniu WoD. W ramach naborów konkurencyjnych mogą się natomiast zdarzyć Wnioskodawcy po raz pierwszy ubiegający się o wsparcie z UE i to właśnie z myślą o nich realizowane są spotkania w formie warsztatowej organizowane wspólnie z CUPT, których celem jest podniesienie wiedzy i umiejętności potencjalnych Wnioskodawców w zakresie aplikowania do Programu.

Podsumowując, zdaniem ewaluatora **system oceny i wyboru projektów opracowany został w sposób prawidłowy, spotykając się jednocześnie z oczekiwaniami samych wnioskodawców**. Poprawy wymaga jedynie kilka elementów, w tym zapewnienie zbieżności w zakresie publikowanych informacji o naborach, zwiększenie zakresu promocji dotyczącej naborów, skrócenie ścieżki kontaktu telefonicznego z osobami odpowiadającymi za kontakty robocze z wnioskodawcami czy zsyntetyzowanie informacji o obligatoryjnym zakresie

dokumentacji aplikacyjnej, wymaganej w ramach danego typu projektu. Rekomendacje w tym zakresie przedstawione zostały w końcowej części niniejszego dokumentu.

7.2. Kryteria wyboru projektów

7.2.1. Zgodność kryteriów wyboru projektów z celami Programu i poszczególnych priorytetów

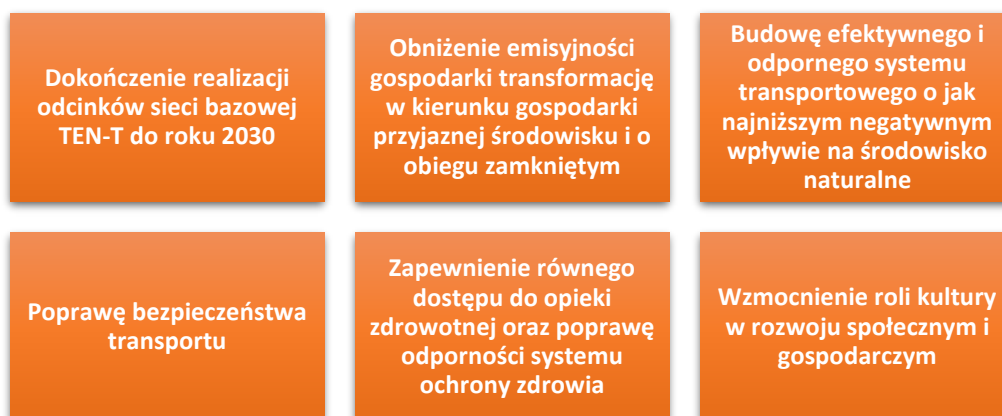
Pytanie badawcze:

Czy oceniane kryteria wyboru projektów są adekwatne względem celu głównego i celów szczegółowych priorytetów III-V, a także celów Programu, głównie biorąc pod uwagę: cele działania, przewidywane wskaźniki ich pomiaru, konieczność realizacji Ram Wykonania, specyfikę branży, przedmiot projektów, charakterystykę Beneficjentów? Jeśli nie, to jakich zmian należy dokonać?

Logika interwencji

Przed przystąpieniem do analizy i oceny przyjętych kryteriów wyboru projektów pod względem ich zgodności z celami Programu i poszczególnych Priorytetów, warto omówić podstawowe założenia FEnIKS 2021-2027 oraz Priorytetów objętych badaniem.

Celem głównym Programu jest poprawa warunków rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej, zgodnie z założeniami zrównoważonego rozwoju²⁸. Cel ten realizowany jest poprzez:



Logikę interwencji w ramach Priorytetów III-V przedstawiono w załączniku do niniejszego opracowania.

Kryteria wyboru projektów

Każdy wniosek w zakresie analizowanych Priorytetów FEnIKS podlega ocenie zgodnie z obowiązującymi **kryteriami horyzontalnymi** – wspólnymi kryteriami służącymi ocenie wszystkich projektów w zakresie Priorytetów I-VII – oraz **kryteriami specyficznymi** dla danego Działania/typu projektu.

²⁸ <https://www.feniks.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/program-feniks/> [dostęp na dzień: 28.02.2024].

Zarówno kryteria horyzontalne, jak i specyficzne, dzielą się na kryteria obligatoryjne oraz rankingujące.

Kryteria obligatoryjne oceniane są zerojedynkowo. Niespełnienie jednego z nich eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania.

Kryteria rankingujące to kryteria punktowe, mające na celu premiowanie pożądanych cech projektów. Niespełnienie danego kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania. Liczba zebranych punktów decyduje jednak o pozycji projektu na liście rankingowej. W przypadku uzyskania takiej samej punktacji, o pozycji na liście rankingowej decydują **kryteria rozstrzygające** wskazane spośród kryteriów rankingujących.

Wymaganą minimalną liczbę punktów oraz kolejność kryteriów rozstrzygających określa Regulamin wyboru projektów.



Prócz powyższych, wyróżnia się ponadto kryteria dla projektów stanowiących drugie Fazy (FAZA II) projektów podlegających procedurze fazowania pomiędzy POIiŚ 2014-2020 a FENIKS 2021-2027. **Projekty fazowane**, to operacje, których realizacja została podzielona na dwie fazy służące temu samemu celowi ogólnemu: FAZĘ I, która otrzymała dofinansowanie ze środków POIiŚ 2014-2020 oraz FAZĘ II, która dofinansowana zostanie ze środków programu FENIKS 2021-2027. FAZA II projektu stanowi projekt, którego wybór następuje w sposób niekonkurencyjny (bez względu na sposób wyboru FAZY I) i realizowany będzie zgodnie z zasadami okresu programowania, w ramach którego otrzymuje finansowanie, tj.

perspektywy 2021-2027²⁹. Projekty fazowane mają priorytetowe znaczenie w obecnej perspektywie finansowej, zakładając realizację działań, które są niezbędne dla uzyskania oczekiwanych korzyści społeczno-ekonomicznych bądź charakterystyk funkcjonalno-użytkowych inwestycji dofinansowanych z programów operacyjnych na lata 2014-2020³⁰.

W załączniku do niniejszego raportu (załącznik 10.3) przedstawiono horyzontalne i specyficzne kryteria wyboru projektów, a także kryteria wyboru dla projektów fazowanych według wersji dokumentu *Metodyka i kryteria wyboru projektów dla Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027*, obowiązującej od 22.03.2024 r.

Ocena zgodności kryteriów wyboru projektów z celami Programu i poszczególnych priorytetów

W celu udzielenia odpowiedzi na pytania badawcze dotyczące oceny kryteriów wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V Programu, Zespół Badawczy dokonał szczegółowej analizy każdego z ww. kryteriów wraz z przypisaną do niego definicją. Przeprowadzona analiza wykazała, że **oceniane kryteria wyboru projektów są adekwatne względem celu głównego oraz celów szczegółowych wspomnianych Priorytetów, a także celów FENIKS 2021-2027**, w tym biorąc pod uwagę cele poszczególnych Działań, wskaźniki ich pomiaru i konieczność realizacji Ram Wykonania, jak również specyfikę branży, przedmiot projektów czy charakterystykę Beneficjentów. Zaznaczyć należy, że poszczególne kryteria są oczywiście w różnym stopniu ukierunkowane na realizację ww. celów. Można bowiem wskazać takie, które odnoszą się do nich w sposób bezpośredni (np. kryteria rankingujące *uwzględnienie aspektów środowiskowych w procesie przygotowania SUMP* czy też *realizacja celów osi priorytetowej*³¹), jak i takie które jedynie w pośredni sposób determinują realizację założeń zbieżnych z określonymi celami. Jednocześnie jednak nie zidentyfikowano występowania kryteriów, które ograniczałyby w jakiś sposób możliwość osiągnięcia celów Programu i poszczególnych priorytetów. Niewątpliwie pozytywnym aspektem było korzystanie z dotychczasowych doświadczeń zebranych podczas wdrażania poprzedniej perspektywy finansowej. Treść poszczególnych kryteriów w znacznej mierze bazuje bowiem na dotychczas stosowanych (i sprawdzonych) definicjach.

Zdaniem Zespołu Badawczego, **właściwie przypisano również wagi poszczególnych kryteriów**, biorąc pod uwagę cele Priorytetów III-V. Wykorzystana punktacja w wystarczającym stopniu determinuje uwzględnienie w projektach aspektów związanych bezpośrednio z realizacją ww. celów.

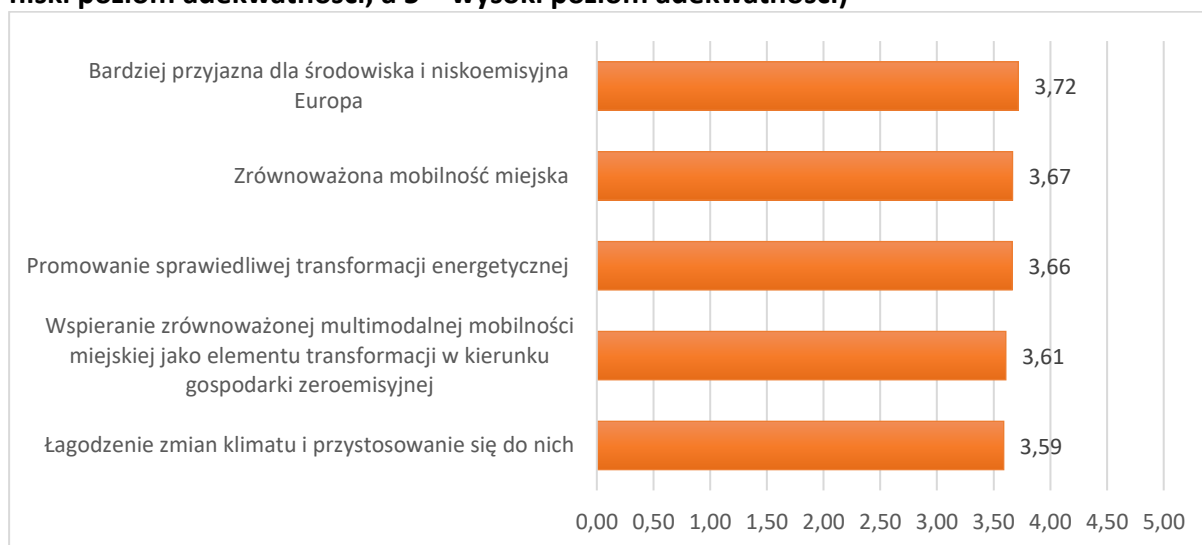
²⁹ System oceny i wyboru projektów w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, 2023, s. 13.

³⁰ Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce, MFIPR, Warszawa 2022, s. 110.

³¹ Kryterium rankingujące „Realizacja celów osi priorytetowej” w ramach Działania 4.4 RIS na śródlądowych drogach wodnych.

Powyższe wnioski potwierdzają wyniki badań reaktywnych. W ramach przeprowadzonego badania ankietowego poproszono respondentów o ocenę stopnia adekwatności kryteriów wyboru projektów względem celów Programu oraz poszczególnych Działań. Średnie z udzielonych ocen (w 5-stopniowej skali) oscylowały w granicach 3,59-3,72, przy czym najwyższą zbieżność odnotowano w przypadku Celu Polityki Bardziej przyjazna dla środowiska i niskoemisyjna Europa. Nie można tym samym stwierdzić, aby **któryś ze stawianych celów był niewłaściwie odzwierciedlony** w ramach opracowanych kryteriów wyboru projektów analizowanej interwencji.

Wykres 18. W jakim stopniu Pana/Pani zdaniem kryteria wyboru projektów są adekwatne względem celów Programu/działania? (Proszę ocenić w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza niski poziom adekwatności, a 5 – wysoki poziom adekwatności)

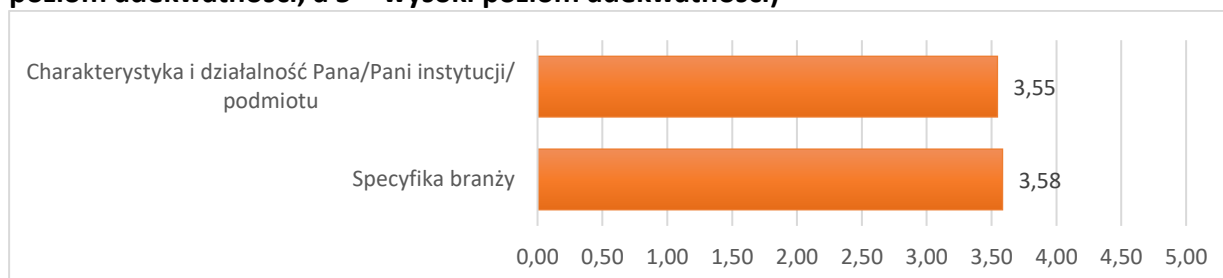


Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Z powyższymi ocenami zgodzili się również faktyczni i potencjalni Beneficjenci i Wnioskodawcy, którzy wzięli udział w badaniu IDI.

Również w przypadku takich aspektów, jak **specyfika branży czy charakterystyka i działalność poszczególnych podmiotów**, uzyskano stosunkowo wysokie średnie oceny respondentów. Średni poziom dostosowania opracowanych kryteriów względem powyższych elementów wyniósł bowiem ok. 3,6 (w 5 – stopniowej skali ocen).

Wykres 19. W jakim stopniu Pana/Pani zdaniem kryteria wyboru projektów są adekwatne względem poniższych aspektów? (Proszę ocenić w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza niski poziom adekwatności, a 5 – wysoki poziom adekwatności)



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji byli zdania, że kryteria wyboru projektów zaplanowano w taki sposób, by umożliwiły pełną, całościową ocenę każdego przedsięwzięcia, biorąc przy tym pod uwagę różnorodność celów i wartości projektów. Kryteria były ponadto kilkakrotnie aktualizowane zgodnie ze identyfikowanymi brakami czy potrzebami oraz szeroko konsultowane, uwzględniając zarówno wymagania wynikające z obowiązujących praw i rozporządzeń, jak i uwagi KM i KE.

Zgodnie z deklaracjami przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczących w badaniu IDI, punktem wyjścia do opracowania kryteriów wyboru projektów w ramach FEnIKS były doświadczenia płynące z poprzedniej perspektywy finansowej. Ostateczne brzmienie kryteriów wyboru projektów jest wynikiem aktualnych wymogów unijnych i krajowych, preferencji co do typów projektów i charakterystyki możliwych do realizacji inwestycji, a także negocjacji i dyskusji grup roboczych powołanych w celu ich opracowania, w ramach których również IP zgłaszała uwagi wynikające z doświadczeń CUPT w pełnieniu tej funkcji oraz z konsultacji z Beneficjentami.

7.2.2. Główne wyzwania w zakresie tworzenia kryteriów wyboru projektów

Zgodnie z deklaracjami przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczących w wywiadach pogłębionych, jednym z wyzwań podczas tworzenia kryteriów i systemu oceny projektów były nowe wymagania, które postawiła KE, tj. zasada DNSH, a także kryterium odnoszące się do adaptacji do zmian klimatu. Konieczność zaprojektowania kryteriów wyboru projektów w sposób konkretny i dość ogólny, ograniczała możliwości większego zróżnicowania ocen, w zależności od poziomu zaangażowania Wnioskodawców w ich wypełnianie. Istotne wyzwanie stanowi również horyzontalne kryterium rankingujące *Zastosowanie elementów z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym, poprawy efektywności energetycznej i OZE, ochrony przyrody (w tym różnorodności biologicznej) oraz adaptacji do zmian klimatu*. Jak wskazali przedstawiciele IP, kryterium to budzi wątpliwości interpretacyjne, powodując problemy z jednoznaczną oceną wniosków. Problem stwarza m.in. punktowanie dodatkowych nasadzeń drzew i krzewów na terenie realizacji projektu ponad te wynikające z rozstrzygnięć administracyjnych. Zgodnie z przyjętą praktyką

wynikającą z rozstrzygnięć administracyjnych, za jedno usunięte drzewo nasadza się najczęściej od 2 do 3 drzew. W związku z powyższym pojawia się kwestia do rozstrzygnięcia, czy jeśli Wnioskodawca planuje nasadzenie 4 drzew za każde usunięte (+ 1 drzewo ponad to wynikające z rozstrzygnięć administracyjnych) to można przyznać mu dodatkowy punkt w ramach przedmiotowego kryterium? Problem stanowi także traktowanie Wnioskodawców, niezakładających usuwania drzew w ramach swoich projektów w wyniku np. wyboru wariantu mniej ingerującego w środowisko, którzy w takiej sytuacji nie dostaną punktu za dodatkowe nasadzenia.

Jesteśmy już po szkoleniu dla Beneficjentów Priorytetu III. Padały pytania, czy jest określona liczba drzew, czy jedno więcej [niż wynika z rozstrzygnięć administracyjnych] wystarczy, aby otrzymać punkty. Tutaj idea przerobiona na kryterium będzie naprawdę trudna do weryfikacji, do oceny. A pamiętajmy, że brak jednego punktu może przyczynić się do braku możliwości otrzymania dofinansowania. I odwoływaniem się Beneficjenta i sprawą w sądzie.

Źródło: badanie IDI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji.

Problemy z kryteriami dotyczącymi kwestii środowiskowych sprowadzają się zatem do trudności interpretacyjnych, problemów z ich jednoznacznym opisem oraz z ewentualnym ryzykiem wykorzystywania nieścisłości w sposób negatywny przez Wnioskodawców. Kryteria musiały bowiem zostać sformułowane w sposób dość ogólny, przez co jest ryzyko konieczności punktowania inwestycji, który w sposób nikły wspierają wypełnianie zasad będących przedmiotem danego kryterium.

Musimy przyznać punkt, nawet jeżeli będzie to drzewo w wielkiej donicy na kółkach, które będzie można przesuwac. A za zielone ściany, które mają większe znaczenie, nie można przyznać jednego punktu, bo [...] musi być nasadzenie drzew i krzewów, nie samych krzewów.

Źródło: badanie IDI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji.

Jak podkreślali przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, kryterium związane z punktowaniem pro-środowiskowych rozwiązań może nie spełnić oczekiwanego efektu. W rzeczywistości może się okazać, że nie będą bowiem premiowane projekty nastawione na ekologiczne, innowacyjne działania.

Pojawiały się również wątpliwości co do interpretacji specyficznego kryterium obligatoryjnego z Priorytetu IV *Zgodność z programem pomocowym*, weryfikującego, czy projekt dotyczy typów inwestycji realizowanych na warunkach określonych w stosownym programie pomocowym dla transportu lotniczego, w szczególności podejmowanych

w portach lotniczych, w których średni ruch pasażerski w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc nie przekracza 3 mln pasażerów rocznie. Wnioskodawcy nie mieli bowiem pewności, czy do projektu kwalifikują się porty lotnicze, w których średnia z dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc, nie przekracza 3 mln pasażerów rocznie, ale została przekroczona w jednym z analizowanych okresów rocznych.

Podczas tworzenia kryteriów i systemu oceny projektów istotne wyzwanie stanowiło również nakładanie się perspektyw finansowych, w związku z czym kryteria wyboru projektów tworzono przy ograniczonym dostępie do wciąż tworzonej/procedowanej dokumentacji programowej.

Zdaniem przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczących w badaniu, kryteriów oceny projektów jest ponadto zbyt dużo, w tym już na poziomie kryteriów horyzontalnych.

Zapytani o obowiązujące procedury przeglądu i aktualizacji systemu oceny projektów, przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji deklarowali, że w ramach Programu przewidziano możliwość aktualizacji systemu oceny projektów zgodnie ze identyfikowanym zapotrzebowaniem. Modyfikacje systemu mogą przy tym wynikać przede wszystkim ze zmian prawnych na poziomie kraju czy UE, zdiagnozowanych braków czy uwag zgłaszanych przez Wnioskodawców.

7.2.3. Poprawność, spójność i zrozumiałość kryteriów wyboru projektów

Pytania badawcze:

Czy kryteria pozwalają na całościową ocenę projektu?

Czy zastosowane kryteria wyboru projektów są właściwie sformułowane, tj.: ich definicja jest precyzyjna i zrozumiała, są poprawne merytorycznie, mierzalne, obiektywne, jednoznaczne dla osób oceniających oraz Wnioskodawców?

Czy analizowane kryteria wyboru projektów są wewnętrznie spójne?

Czy opisy znaczenia kryteriów zostały poprawnie określone?

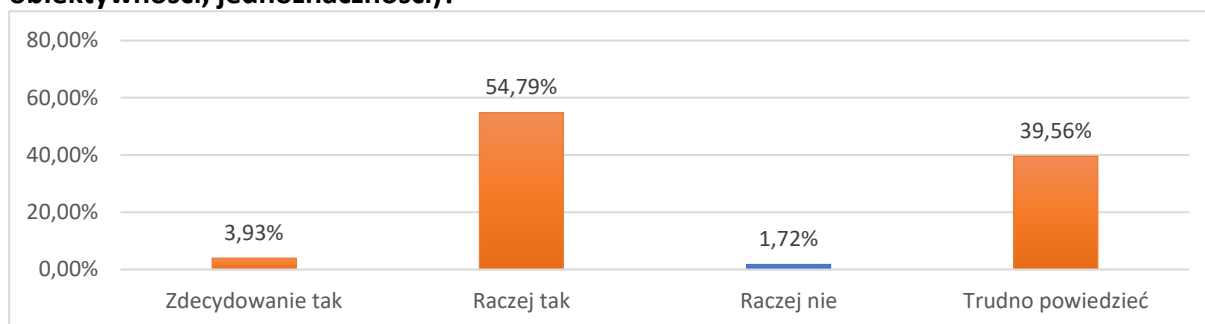
Dokonana przez Zespół Badawczy analiza kryteriów wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V potwierdziła, że **umożliwiają one ich całościową ocenę**.

Przeprowadzona analiza potwierdziła ponadto, że omawiane kryteria w zdecydowanej większości **zostały sformułowane w sposób prawidłowy**. Zastosowane definicje są zwykle precyzyjne i zrozumiałe dla przeciętnego odbiorcy, zawierają również niezbędne odniesienia do wytycznych czy regulacji, do których spełnienia zobligowany jest Wnioskodawca. Kryteria wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V są również w większości poprawne pod

względem merytorycznym, a także mierzalne i obiektywne. Jak wynika z przeprowadzonej ankietyzacji, jedynie niecałe 2% badanych było zdania, że kryteria wyboru projektów nie zostały właściwie sformułowane (tj.: pod względem zrozumiałości, poprawności merytorycznej, mierzalności, obiektywności, jednoznaczności). Wśród argumentacji opinii tego typu znalazły się takie aspekty, jak:

- konieczność powierzenia aplikacji firmie zewnętrznej, ze względu na trudności w zrozumieniu dokumentacji związanej z kryteriami wyboru;
- występowanie możliwości różnej interpretacji niektórych zapisów kryteriów, utrudniając właściwą samoocenę przed złożeniem wniosku;
- niezasadność stosowania kryteriów związanych z położeniem geograficznym, w tym promowanie większych ośrodków miejskich;
- trudności w zrozumieniu kryteriów odnoszących się do działań w zakresie adaptacji do zmian klimatu.

Wykres 20. Czy Pana/i zdaniem, kryteria wyboru projektów zostały właściwie sformułowane (tj.: pod względem zrozumiałości, poprawności merytorycznej, mierzalności, obiektywności, jednoznaczności)?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Także faktyczni i potencjalni Beneficjenci i Wnioskodawcy, którzy wzięli udział w badaniu IDI, w zdecydowanej większości deklarowali, że **zastosowane kryteria wyboru projektów zostały precyzyjnie zdefiniowane i nie wymagają zmian**. Ewentualne wątpliwości zostały wyjaśnione podczas szkoleń i/lub rozmów z IP. Tylko jeden z respondentów, który przekonany był, że w celu zrozumienia kryteriów wyboru, niezbędne jest opracowanie przewodnika merytorycznego po kryteriach oceny, był zdania, że nie jest w stanie ocenić precyzyjności definicji kryteriów, bez szczegółowej wiedzy, jakiej dostarczyłby ww. przewodnik.

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji w ramach badania IDI potwierdzili, że doświadczenia z poprzednich perspektyw finansowych miały wpływ na poprawność merytoryczną, mierzalność i jednoznaczność obecnie stworzonych kryteriów. Stanowiły one bowiem podstawę do tworzenia aktualnego systemu oceny projektów, w tym zakresu i kształtu kryteriów ich wyboru. Respondenci byli również zdania, że kryteria wyboru projektów zaplanowano w taki sposób, by umożliwiały pełną, całościową ocenę każdego przedsięwzięcia.

Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu jakościowym byli najczęściej przekonani, że kryteria wyboru projektów pozwalają na kompleksową ocenę każdego projektu i nie ma potrzeby ich rozszerzania czy zmiany. Rekomendowano jednak ewentualne ograniczenie liczby kryteriów, oceniając je jako zbyt rozbudowane. Podkreślano przy tym również, że na tę chwilę trudno dostrzec ewentualne braki i – jeśli takie będą – wystąpią one dopiero na etapie oceny wniosków i realizacji projektów. Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji informowali również, że niektóre kryteria wyboru projektów w zakresie ochrony środowiska, zwłaszcza te związane z przyznawaniem punktów za pro-środowiskowe rozwiązania powinny zostać doprecyzowane tak aby uniknąć trudności w ocenie wniosków z uwagi na różnice interpretacyjne kiedy przyznać punkt a kiedy nie. W przypadku pozostałych kryteriów nie dostrzegano tego typu trudności.

Pojawiały się jednak pojedyncze kryteria, których definicje czy sposoby pomiaru budziły pewne wątpliwości. Do kryteriów tych zaliczono m.in. kryterium rankingujące *Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami*, w ramach którego weryfikowane jest przystosowanie infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. W ramach kryterium przewidziano 4 pkt. za zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami. Eksperti uczestniczący w panelu ekspertów byli jednak przekonani, że kwestie dostępności wymagałyby silniejszego zaakcentowania, wymuszającego na Wnioskodawcach stosowanie konkretnych rozwiązań wykraczających poza niezbędne minimum. Zdaniem ewaluatora jednak zastosowanie tego rodzaju audytów jest rozwiązaniem wystarczającym, determinującym wdrażanie rozwiązań przemyślanych i użytecznych dla tejże grupy docelowej.

Kolejnym z kryteriów, na które zwrócili uwagę eksperci, było kryterium obligatoryjne *Zapewnienie równego dostępu do informacji*, w ramach którego ocenie podlega, czy infrastruktura wytworzona w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom nieposługującym się językiem polskim poprzez działania informacyjne dla pasażerów prowadzone w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim. W opinii ekspertów, warto byłoby jednoznacznie określić jaki język bądź języki obce należałoby uwzględnić. W innym przypadku istnieje bowiem ryzyko rażącego braku spójności między poszczególnymi stacjami.

*Grozi nam, [...] że będziemy w różnych miastach wysiadali z tego samego pociągu,
ale będzie nas spotykało coś zupełnie innego na dworcach, na których się
pojawimy.*

Źródło: panel ekspertów.

Eksperti rekomendowali również modyfikację zapisów dotyczących kryterium *Przygotowany raport z zakresu prac nad SUMP (tzw. „scoping report”)*, w ramach którego Wnioskodawca

może m.in. otrzymać 2 pkt. za dokonanie identyfikacji interesariuszy. Sugerowano dookreślenie, o jakich konkretnie interesariuszy chodzi (mobilności miejskiej, interesariuszy SUMP), by uniknąć ewentualnych niejasności. W ramach kryterium można ponadto otrzymać 1 pkt. za dokonanie identyfikacji potrzeb grup wykluczonych. W tym przypadku również rekomendowano doprecyzowanie, o jakie wykluczenie dokładnie chodzi (tj. wykluczenie transportowe). Kryterium zakłada również przyznanie 2 pkt. za przeprowadzenie diagnozy głównych problemów związanych z transportem publicznym, rowerowym, pieszym, samochodowym. Sugerowano przy tym rozszerzenie wspomnianych zapisów o pozostałe formy mikromobilności (hulajnogi, skutery itd.). Należy jednak wskazać, że zdaniem ewaluatora wprowadzenie takich zmian nie jest konieczne. Wzór scoping report jest załącznikiem do dokumentacji naboru i określa jego przedmiotowe elementy (np. identyfikację interesariuszy) oraz odsyła do szczegółowych Wytycznych odnoszących się do przygotowania SUMP. Jednocześnie obowiązujące zapisy nie uniemożliwiają wskazania w ramach scoping report innych problemów, tj. np. związanych z mikromobilnością.

Ostatnim z kryteriów, na które zwrócono uwagę, było kryterium *Realizacja celów wsparcia* w ramach Działania FENX.05.02. Zgodnie z opisem znaczenia kryterium, za jego wypełnienie można otrzymać maks. 8 pkt., choć zarazem wskazano, że punkty się sumują. Łączna suma punktów za wypełnienie wszystkich elementów wskazanych w definicji kryterium to jednak 14 pkt., gdzie Wnioskodawca otrzymuje:

- 4 pkt., jeśli inwestycja realizuje cele prośrodowiskowe/bezemisyjne/dekarbonizacyjne;
- 4 pkt., jeśli inwestycja dotyczy poprawy dostępu do portu morskiego od strony morza;
- 3 pkt., jeśli inwestycja dotyczy poprawy dostępu do portu morskiego od strony lądu;
- 3 pkt., jeśli inwestycja dotyczy poprawy infrastruktury portowej.

Rekomendowano przy tym jasne określenie sposobu sumowania punktów i/lub zwiększenie maksymalnej liczby punktów możliwych do uzyskania w ramach kryterium. Zaznaczyć jednak należy, że nie jest możliwe realizowanie projektu dotyczącego jednocześnie więcej niż jednej z powyższych sytuacji, wobec czego rekomendacja ta zdaniem ewaluatora również nie jest zasadna.

W ramach przeprowadzonej analizy **nie zidentyfikowano sytuacji, w której poszczególne kryteria byłyby wewnątrznie sprzeczne lub wykluczałyby się wzajemnie**. Analiza systemu wyboru projektów pozwala zatem pozytywnie ocenić zdolność tegoż systemu do zapewnienia odpowiedniego poziomu komplementarności projektów infrastrukturalnych realizowanych w jego ramach względem siebie, co potwierdzili przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w wywiadach. Istotne znaczenie w tym zakresie ma wykorzystanie specyficznego kryterium *Komplementarność*, w ramach którego ocenie podlega, czy projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.

Do wyboru wzajemnie spójnych inwestycji przyczynia się również wykorzystanie kryterium rankingującego *Komplementarność projektu*, weryfikującego spójność inwestycji z innymi projektami transportowymi. Kryterium to uwzględnione zostało w ramach:

- Działania FENX.04.02, w odniesieniu do typu projektu: modernizacja i przebudowa istniejących lub budowa nowych dworców wraz z niezbędną infrastrukturą obsługi podróży.
- Działania FENX.05.04, w odniesieniu do typu projektu: kolej miejska: typ 1: budowa, przebudowa i modernizacja linii kolejowych, zabudowa ERTMS i systemów sterowania ruchem kolejowym oraz usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi, budowa, przebudowa i modernizacja systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, budowa, przebudowa i modernizacja stacji i przystanków kolejowych oraz budowa, przebudowa i modernizacja obiektów inżynierskich, typ 2: budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz typ 3: budowa zintegrowanych platform cyfrowych do obsługi informacji pasażerskiej i sprzedaży biletowej wraz z niezbędną infrastrukturą, integrującą również różne gałęzie transportu.

Pozytywnie ocenić należy również zewnętrzną komplementarność projektów wybieranych do dofinansowania, tj. ich spójność z obowiązującym prawem i dokumentami programowymi. Zgodność w tym zakresie zapewniają m.in.:

- horyzontalne kryterium obligatoryjne *Zgodność z Programem Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Szczegółowym opisem priorytetów FENIKS oraz regulaminem wyboru projektów* (dokumenty aktualne na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie), weryfikujące zgodność projektu z zapisami Programu, w tym w odniesieniu do typu projektu, jego celu i zakresu, typu Beneficjenta, wnioskowanego poziomu dofinansowania itp.;
- horyzontalne kryterium obligatoryjne *Zgodność projektu z dokumentami składającymi się na spełnienie warunków podstawowych*, weryfikujące zgodność planowanych działań z warunkami podstawowymi wskazanymi w Programie (jeśli dotyczy);
- horyzontalne kryterium rankingujące *Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)*, weryfikujące zgodność lub komplementarność inwestycji z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego;
- horyzontalne kryterium rankingujące Projekt wynikający z zapisów strategii terytorialnej (ZIT lub IIT), bądź strategii rozwoju ponadlokalnego albo wynikający z dokumentów strategicznych i/lub planistycznych powstałych w ramach współpracy samorządów (w tym takich jak Centrum Wsparcia Doradczego, Partnerska Inicjatywa Miast, Program Rozwój Lokalny) lub komplementarny do ww. dokumentów, weryfikujące, czy projekt wynika z zapisów strategii terytorialnej ZIT lub IIT, bądź strategii rozwoju ponadlokalnego albo czy wynika z dokumentów strategicznych i/lub

planistycznych powstałych w ramach współpracy samorządów (w tym takich jak Centrum Wsparcia Doradczego, Partnerska Inicjatywa Miast, Program Rozwój Lokalny lub czy jest komplementarny do ww. dokumentów, a także czy jest realizowany na obszarze OSI, takich jak miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze lub obszar zagrożony trwałą marginalizacją oraz czy jest realizowany w partnerstwie samorządów;

- specyficzne kryterium rankingujące w ramach Działania FENX.03.01 *Kompleksowość i spójność projektu*, w ramach którego ocenie podlega, czy zakres projektu jest komplementarny i spójny z rozwiązaniami już funkcjonującymi na terenie miasta, a także otwarty na integrację z innymi systemami i wymianę danych;
- kryterium dla projektów fazowanych *Zgodność z Programem Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Szczegółowym opisem priorytetów Programu FEnIKS* (dokumenty aktualne na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie), weryfikujące, czy projekt jest zgodny z zapisami Programu, w tym w odniesieniu do typu projektu, jego celu i zakresu, typu Beneficjenta, wnioskowanego poziomu dofinansowania itp.;
- kryterium dla projektów fazowanych *Zgodność projektu z dokumentami składającymi się na spełnienie warunków podstawowych*, weryfikujące zgodność planowanych działań z warunkami podstawowymi wskazanymi w Programie (jeśli dotyczy);
- kryterium dla projektów fazowanych *Kontynuacja wsparcia względem programu*, weryfikujące, czy FAZA I projektu otrzymała wsparcie unijne w ramach POLiŚ 2014-2020;
- kryterium dla projektów fazowanych *Komplementarność FAZY II względem FAZY I*, w ramach którego ocenie podlega, czy FAZA II projektu jest komplementarna i stanowi bezpośrednią kontynuację FAZY I.

7.2.4. Zgodność kryteriów wyboru projektów z założeniami polityk horyzontalnych

Pytanie badawcze:

W jaki sposób kryteria wpisują się w realizację polityk horyzontalnych? Czy są z nimi spójne?

Uwzględnianie zasad wynikających z Art. 9 *Rozporządzenia ogólnego*³² w ramach inwestycji realizowanych w Priorytetach III-V **zapewniają przede wszystkim przyjęte kryteria wyboru projektów**. W przypadku kryteriów horyzontalnych są to następujące kryteria:

³² ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji,

- *Zgodność projektu z dokumentami składającymi się na spełnienie warunków podstawowych* (ocenie podlega, czy projekt wchodzi w zakres warunku podstawowego sformułowanego w rozdziale 4 Programu *Warunki podstawowe* i czy jest spójny ze wskazanymi w tym rozdziale strategiami i dokumentami dotyczącymi planowania ustanowionymi w celu spełnienia tego warunku podstawowego, w tym warunków: *Skuteczne stosowanie i wdrażanie Karty praw podstawowych, Wdrażanie i stosowanie Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych zgodnie z decyzją Rady 2010/48/WE*);
- *Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska* (ocenie podlega, czy projekt został przygotowany (albo jest przygotowywany) zgodnie z prawem dotyczącym ochrony środowiska);
- *Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czynić poważnej szkody”* (ocenie podlega, czy projekt spełnia zasadę zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 9 ust. 4 CPR);
- *Odporność infrastruktury na zmiany klimatu* (ocenie podlega, czy projekt jest zgodny z art. 73 ust. 2 lit. j) CPR tzn. czy inwestycja w infrastrukturę o przewidywanej trwałości wynoszącej co najmniej 5 lat przewidziana w ramach projektu jest odporna na zmiany klimatu);
- *Zgodność projektu z zasadami równości szans, włączenia społecznego i niedyskryminacji* (ocenie podlega, czy działania związane z realizacją projektu oraz wszystkie produkty związane z funkcjonowaniem projektu po okresie jego realizacji, w tym działania informacyjne i promocyjne, są realizowane z poszanowaniem zasad równościowych związanych z zapobieganiem wszelkiej dyskryminacji);
- *Zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej* (ocenie podlega zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 26 października 2012 r. w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji i zakresu projektu);
- *Zgodność projektu z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych* (ocenie podlega zgodność projektu z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r. w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji i zakresu projektu);
- *Zastosowanie elementów z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym, poprawy efektywności energetycznej i OZE, ochrony przyrody (w tym różnorodności biologicznej) oraz adaptacji do zmian klimatu* (ocenie podlega, czy projekt obejmuje zapobieganie negatywnemu oddziaływaniu na środowisko lub zawiera elementy zmniejszające znacząco jego ślad środowiskowy).

W realizację polityk horyzontalnych wpisują się również specyficzne kryteria wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V. W przypadku Priorytetu FENX.03 *Transport miejski*,

spójność wybranych do dofinansowania projektów z zasadami horyzontalnymi – prócz kryteriów horyzontalnych – zapewniają również następujące kryteria specyficzne:

- *Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami* (ocenie podlega, czy produkty wytworzone w ramach projektu dostosowane zostały do specyficznych potrzeb osób z niepełnosprawnościami);
- *Efektywność energetyczna i oszczędność gospodarowania zasobami* (ocenie podlega, czy inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana zgodnie z najlepszymi dostępnymi standardami środowiskowymi spośród badanych racjonalnych opcji);
- *Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu* (ocenie podlega, czy w mieście, w którym realizowany jest projekt, prowadzona jest kompleksowa polityka na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, w tym poprawy jakości powietrza i zmniejszenia hałasu bądź polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu (zależnie od typu projektu));
- *Uwzględnienie aspektów środowiskowych w procesie przygotowania SUMP* (ocenie podlega, czy przy opracowywaniu SUMP zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów, pakietów działań na środowisko, w tym analizy dotyczące wpływu na zmiany klimatu i adaptacji do zmian klimatu);
- *Zapewnienie równego dostępu do informacji* (ocenie podlega, czy produkty wytworzone w ramach projektu zapewniają równy dostęp do informacji osobom nieposługującym się językiem polskim).

W przypadku Priorytetu FENX.04 *Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności*, w realizację polityk horyzontalnych wpisują się następujące specyficzne kryteria wyboru projektów:

- *Zapewnienie retencji i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie* (ocenie podlega, czy projekt zapewnia retencję i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie);
- *Zapewnienie równego dostępu do informacji* (ocenie podlega, czy infrastruktura wytworzona w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom nieposługującym się językiem polskim);
- *Zapewnienie cudzoziemcom dostępu do informacji na dworcach* (ocenie podlega, czy projekt zakłada poprawę dostępności dworców dla osób nieposługujących się językiem polskim);
- *Wpływ na stan wód* (ocenie podlega, czy realizacja inwestycji nie wymaga zastosowania odstępstwa zgodnie z art. 4 ust. 7 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej);

- *Wpływ na obszary Natura 2000* (ocenie podlega, czy realizacja inwestycji nie wymaga zastosowania odstępstwa zgodnie z art. 6 ust. 4 Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).

W przypadku Priorytetu FENX.05 *Wsparcie sektora transportu z EFRR*, spójność kryteriów wyboru projektów z politykami horyzontalnymi identyfikuje się w zakresie następujących kryteriów specyficznych:

- *Zapewnienie retencji i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie* (ocenie podlega, czy projekt zapewnia retencję i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie);
- *Wdrażanie rozwiązań prośrodowiskowych, bezemisyjnych lub dekarbonizacyjnych* (ocenie podlega, czy inwestycja obejmuje wdrożenie rozwiązań prośrodowiskowych, bezemisyjnych lub dekarbonizacyjnych);
- *Zgodność z celami Zrównoważonej Niebieskiej Gospodarki UE* (ocenie podlega, czy inwestycja jest zgodna z celami Zrównoważonej Niebieskiej Gospodarki UE);
- *Gotowość techniczna projektu do realizacji – komplet decyzji środowiskowych* (ocenie podlega, czy na potrzeby realizacji projektu zostały pozyskane wymagane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach na jego zakres);
- *Zapewnienie cudzoziemcom dostępu do informacji o kolei miejskiej* (ocenie podlega, czy w ramach projektu planowane są działania służące zapewnieniu dostępności transportu kolei miejskiej dla osób nieposługujących się językiem polskim);
- *Zapewnienie równego dostępu do informacji* (ocenie podlega, czy tabor wytworzony w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom nieposługującym się językiem polskim);
- *Ułatwienia językowe dla pasażerów pociągów nieposługujących się językiem polskim* (ocenie podlega, czy w ramach projektu w pojazdach zapewnione zostaną ponadpodstawowe informacje w języku/ językach obcych);
- *Zeroemisyjność taboru* (ocenie podlega, czy tabor spełnia kryterium zeroemisyjności);
- *Dodatkowe ułatwienia dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się* (ocenie podlegają dodatkowe ułatwienia dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej mobilności planowane do wykorzystania w projekcie);
- *Wzmocniona dostępność transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej mobilności* (ocenie podlega wpływ inwestycji na zwiększoną dostępność transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnościami i dla osób o ograniczonej mobilności).

W realizację polityk horyzontalnych wpisują się również kryteria dla projektów stanowiących drugie Fazy (FAZA II) projektów podlegających procedurze fazowania pomiędzy POIiŚ 2014-2020 a FENIKS 2021-2027, w tym kryteria:

- *Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska* (ocenie podlega zgodność projektu z prawem dotyczącym ochrony środowiska, w tym z Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm.) i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.), Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2021 r. poz. 1098 z późn. zm.) i Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, Ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 2233 z późn. zm.) i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej oraz Wytycznymi w sprawie działań naprawczych w odniesieniu do projektów współfinansowanych w okresie programowania 2014-2020 oraz ubiegających się o współfinansowanie w okresie 2021-2027 z Funduszy UE, dotkniętych naruszeniem 2016/2046 w zakresie specustaw, dla których prowadzone jest postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (Ares(2021)1432319 z 23.02.2021 r.)).
- *Zgodność projektu z zasadami równości szans, włączenia społecznego i niedyskryminacji oraz z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej – w zakresie horyzontalnego warunku podstawowego* (ocenie podlega, czy działania związane z realizacją projektu, a także wszystkie produkty związane z późniejszym funkcjonowaniem, są realizowane z poszanowaniem zasad równościowych związanych z zapobieganiem wszelkiej dyskryminacji, rozłącznie w odniesieniu do każdej z dwóch zasad: zasady równości szans i niedyskryminacji oraz zasady równości kobiet i mężczyzn).

Biorąc pod uwagę przeprowadzoną analizę, zdaniem ewaluatora, przyjęte kryteria wyboru projektów, w tym kryteria horyzontalne i specyficzne, **sformułowane zostały w sposób umożliwiający wybór do dofinansowania inwestycji wspierających realizację zasad horyzontalnych.**

Znacząca część omówionych wyżej kryteriów, zwłaszcza horyzontalnych, **bezpośrednio odnosi się bowiem do poszczególnych zasad horyzontalnych**, czego przykładem jest p.. kryterium *Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czyn poważnej szkody”* wprost tyżące się zasady DNSH, czy kryterium *Zgodność projektu z zasadami równości szans, włączenia społecznego i niedyskryminacji*, odnoszące się do zasady równości szans i niedyskryminacji. Inne z ww. kryteriów w sposób pośredni wpływają na wybór projektów umożliwiających realizację polityk horyzontalnych, jak np. kryteria *Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu* i *Zapewnienie retencji i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie*,

wspierające wypełnianie zasady zrównoważonego rozwoju. Zaznaczyć należy, że **zastosowany zestaw kryteriów odnosi się do realizacji polityk horyzontalnych w sposób kompleksowy i dostosowany jednocześnie do charakteru projektów przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych Działań.**

Obecne podejście do formułowania kryteriów mających na celu realizację polityk horyzontalnych **jest istotnie szersze i ukierunkowane na holistyczne oddziaływanie planowanych inwestycji** na wszystkie zasady wchodzące w skład ww. polityk.

Odnosząc się do wyników badań reaktywnych, zgodnie z deklaracjami przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczących w badaniu IDI, w porównaniu do poprzedniej perspektywy finansowej, sposób podchodzenia się do kwestii uwzględnienia realizacji polityk horyzontalnych w ramach kryteriów wyboru projektów jest bardziej rozbudowany. Dodana została bowiem nowa zasada DNSH, a również dotychczas obowiązujące zostały szerzej opisane, co przekładało się na konieczność dostosowania kryteriów i skutkowało znaczącym rozbudowaniem kryteriów horyzontalnych. Konieczność rozbudowania kryteriów związanych z kwestiami horyzontalnymi wynikała również z doświadczeń płynących z lat poprzednich, kiedy wymogi te były nieraz traktowane jedynie deklaratoryjnie i nie miały większego przełożenia w praktyce.

Zdaniem pracowników instytucji zaangażowanych w realizację interwencji odpowiedzialnych za ocenę wniosków, kryteria wyboru projektów wpisują się w realizację polityk horyzontalnych w zakresie zasad równości kobiet i mężczyzn, równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami i zrównoważonego rozwoju. Za stosunkową nowość uznać należy jednak konieczność wypełnienia zasady „nie czynić poważnych szkód”. Zasada ta, jak i sposoby jej wypełniania, nie są bowiem precyzyjnie wyjaśnione przez KE, w związku z czym trudno ocenić kryteria wspierające ich wypełnianie oraz ich adekwatność.

My mamy wrażenie, że KE jeszcze nie wie, co chce zobaczyć w przyszłości [jako rezultat zasady „nie czynić poważnych szkód”]. I co będzie wystarczające na potwierdzenie zgodności projektu z zasadą DNSH. [...] Nie mamy wytycznych z KE i póki nie przejdziemy pierwszej kontroli, to trudno powiedzieć, [jak oceniać te kryteria,] ani co komisja będzie sprawdzała.

Źródło: badanie IDI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji.

Pracownicy instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu potwierdzili ponadto, że do oceny WoD angażowany jest zespół, do którego zalicza się m.in. ekspert z zakresu polityk horyzontalnych, odpowiedzialny za analizę wniosków pod kątem ich zgodności z omawianymi zasadami.

Również eksperci uczestniczący w panelu ekspertów byli przekonani co do tego, że ww. kryteria wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V FEnIKS zapewniają realizację polityk horyzontalnych w ramach Programu.

7.2.5. Wpływ kryteriów wyboru projektów na wybór najlepszych projektów i ich jakość

Pytania badawcze:

Czy kryteria wyboru projektów zapewniają realizację najlepszych projektów, które w największym stopniu przyczyniają się do realizacji celów priorytetów III-V, jeśli chodzi o logikę interwencji?

Czy analizowane kryteria mają realny wpływ na jakość projektu, czy nie weryfikują jedynie poprawności projektu z zasadami logiki i dokumentacją?

Przeprowadzona przez Zespół Badawczy analiza kryteriów wyboru projektów wykazała, że **zostały one dobrane i sformułowane w sposób zapewniający wytypowanie inwestycji, które w największym stopniu przyczynią się do osiągnięcia celów analizowanych Priorytetów**. Analizowane kryteria mają ponadto realny wpływ na jakość projektów wybranych do dofinansowania. Wybór projektów umożliwiających osiągnięcie zakładanych rezultatów zapewniają przede wszystkim specyficzne kryteria wyboru projektów, dostosowane do specyfiki działań planowanych do wdrożenia w ramach poszczególnych Priorytetów i mające bardziej szczegółowy charakter niż kryteria horyzontalne, wspólne dla całego Programu.

Celem Priorytetu III jest *Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej*. Jednym ze specyficznych kryteriów wyboru projektów w Priorytecie III jest kryterium *Priorytetowy charakter projektu*, w ramach którego ocenie podlega, czy planowana inwestycja została ujęta w przyjętej strategii ZIT dla obszaru. Z uwagi na obligatoryjny charakter kryterium, zapewnia ono wsparcie wyłącznie inwestycji mających strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszaru objętego realizacją ZIT.

Obligatoryjne, specyficzne kryteria wyboru projektów w analizowanym Priorytecie zapewniają ponadto realizację inwestycji zgodnych z SUMP. Zapisy Programu jasno wskazują, iż:

Inwestycje objęte wsparciem [w ramach Priorytetu III] będą opierać się na odpowiednich Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub innych dokumentach planowania mobilności przyjętych na obszarze, w którym

realizowana jest inwestycja – zgodnie z właściwymi wymogami Umowy Partnerstwa³³.

Realizację ww. wymogu gwarantują obligatoryjne kryteria specyficzne, w tym przede wszystkim kryterium *Powiązanie przedsięwzięcia z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)*, w ramach którego ocenie podlega, czy projekt jest spójny z przyjętym SUMP lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem (w zależności od funkcji i wielkości danego ośrodka miejskiego).

W ramach Priorytetu uwzględniono ponadto specyficzne kryteria rankingujące, bezpośrednio odnoszące się do oceny wpływu planowanych działań na wpieranie gospodarki niskoemisyjnej poprzez rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej. Są to kryteria:

- *Uwzględnienie aspektów środowiskowych w procesie przygotowania SUMP*, w ramach którego ocenie podlega, czy przy opracowywaniu SUMP zostanie dokonana analiza wpływu założonych do realizacji celów, pakietów działań na środowisko, w tym analizy dotyczące wpływu na zmiany klimatu i adaptacji do zmian klimatu;
- *Efektywność energetyczna i oszczędność gospodarowania zasobami*, w ramach którego ocenie podlega, czy inwestycja poprawia efektywność energetyczną transportu i jest realizowana według najlepszych dostępnych standardów środowiskowych spośród badanych racjonalnych opcji;
- *Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu*, w ramach którego ocenie podlega, czy w mieście, w którym realizowany jest projekt, realizowana jest kompleksowa polityka na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, w tym poprawy jakości powietrza i zmniejszenia hałasu.

Dodatkowo, do wyboru projektów o największym potencjale osiągnięcia celu Priorytetu przyczyniają się specyficzne kryteria obligatoryjne i rankingujące odnoszące się do rozwoju i usprawnienia transportu publicznego. Kryterium obligatoryjnym z tego zakresu jest kryterium *Usprawnienie ruchu w transporcie publicznym*, w ramach którego ocenie podlega, czy projekt wprowadza preferencje dla zbiorowego transportu publicznego, w tym wpływa na poprawę płynności ruchu, punktualności w transporcie publicznym, zwiększenia prędkości handlowej transportu publicznego, w wyniku czego nastąpi przejęcie pasażerów z transportu indywidualnego do transportu publicznego. W przypadku kryteriów rankingujących, są to:

- *Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej*, w ramach którego ocenie podlega, czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta;

³³ Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa 2022, s. 116.

- *Poprawa dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej*, w ramach którego ocenie podlega, czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa dostępności różnych środków transportu publicznego na terenie objętym projektem oraz ich integracja umożliwiająca zwiększenie mobilności miejskiej;
- *Rozwój sieci transportu zbiorowego*, w ramach którego ocenie podlega, czy planowana do stworzenia infrastruktura przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach oraz do zwiększenia atrakcyjności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym.

Priorytet IV ma na celu *Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T* oraz *Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej*. Jednym z obligatoryjnych, specyficznych kryteriów wyboru projektów, zapewniających wsparcie inwestycji przyczyniających się do osiągnięcia ww. celów, są kryteria:

- *Położenie w sieci bazowej TEN-T*, zgodnie z którym, realizowany projekt musi być zlokalizowany w sieci bazowej TEN-T, zgodnie z właściwym obowiązującym rozporządzeniem UE w sprawie sieci TEN-T oraz spełniać wymogi dotyczące infrastruktury zawarte w ww. rozporządzeniu;
- *Położenie w sieci TEN-T*, zgodnie z którym, w ramach projektu realizowane są inwestycje zlokalizowane w sieci TEN-T;

a także kryterium rankingujące *Priorytet dla bazowej sieci TEN-T*, weryfikujące, czy inwestycja ma charakter priorytetowy z punktu widzenia bazowej sieci TEN-T.

Do obligatoryjnych, specyficznych kryteriów wyboru projektów w ramach omawianego Priorytetu, zaliczają się również kryteria:

- *Strategiczny charakter projektu*, które uznaje się za spełnione, jeśli planowane inwestycja będzie wskazana w rządowych dokumentach: *Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych* bądź *Programie Budowy 100 obwodnic*;
- *Priorytetowy charakter projektu*, które uznaje się za spełnione, jeśli planowane inwestycja wskazana jest w *Krajowym Programie Kolejowym* bądź w obowiązującym na dany okres *Programie Inwestycji Dworcowych*;

odpowiedzialne za wybór do dofinansowania najpilniejszych inwestycji w zakresie transportu, określonych we wspomnianych dokumentach.

Przyjęte kryteria wyboru projektów obejmują również rozwiązania umożliwiające wybór projektów przyczyniających się do poprawy jakości, dostępności, ekologiczności i bezpieczeństwa infrastruktury transportowej, w tym poprzez zastosowanie następujących obligatoryjnych kryteriów specyficznych:

- *Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś*, w ramach którego Wnioskodawca zobowiązany jest zapewnić nośność 115 kN/oś;

- Zapewnienie dostępu do infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów bezemisyjnych, które uznaje się za spełnione poprzez publikację Planu lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz punktów tankowania wodoru w miejscach Obsługi Podróżnych na sieci TEN-T;
- *Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego*, weryfikujące, czy posiada zgodny z wymogami ustawowymi audyt BRD adekwatny do etapu, na jakim znajduje się interwencja;
- *Zapewnienie retencji i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie*, weryfikujące, czy projekt zapewnia retencję i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie;

oraz następujących rankingujących kryteriów specyficznych:

- *Kontynuacja ciągu drogowego*, weryfikującego, czy projekt stanowi kontynuację już istniejącego ciągu drogowego;
- *Kompleksowość przedsięwzięcia*, weryfikującego, czy projekt ma charakter kompleksowy, przyczyniając się do poprawy parametrów technicznych pozostałych elementów infrastruktury;
- Usprawnienie połączeń między siecią bazową TEN-T a sieciami transportowymi państw trzecich, weryfikującego, czy projekt służy domykaniu ciągów TEN-T;
-
- *Eliminacja „wąskich gardeł”*, weryfikującego, czy w projekcie przewiduje się podniesienie przepustowości sieci i skrócenie czasu jazdy bądź likwidację lokalnych ograniczeń w przepływie pasażerów i ładunków i poprawy bezpieczeństwa (zależnie od typu projektu);
- Poprawa połączeń do dużych węzłów kolejowych, do ośrodków aglomeracyjnych, głównych centrów administracyjnych i gospodarczych oraz do terminali intermodalnych, w tym systemów i usług inteligentnych systemów transportowych, w ramach którego wyżej punktowany jest projekt, który dotyczy budowy nowych oraz rozbudowy połączeń do dużych węzłów kolejowych, ośrodków aglomeracyjnych, głównych centrów administracyjnych i gospodarczych oraz do terminali intermodalnych, w tym systemów i usług inteligentnych systemów transportowych;
- *Pierwszeństwo dla projektów realizowanych na bazowej sieci TEN-T*, w ramach którego dodatkowy punkt otrzymuje projekt, w ramach którego minimum 60% zakresu projektu jest położone w sieci bazowej TEN-T;
- *Realizacja projektu w korytarzach towarowych RFC (North Sea-Baltic, Baltic-Adriatic, Amber)*, weryfikujące, czy projekt wspiera ruch towarowy przynajmniej na jednej z linii kolejowych leżących w trzech korytarzach towarowych RFC lub jej części oraz czy wspiera ruch mieszany (towarowy i pasażerski);

- Likwidacja przejazdów kolejowych w ciągu dróg znajdujących się w granicach stacji/przystanku poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych, weryfikujące, czy w ramach projektu zostanie zlikwidowany co najmniej jeden przejazd kolejowy w ciągu drogi znajdującej się w granicach stacji/przystanku poprzez budowę skrzyżowania dwupoziomowego;
- *Powiązanie z siecią transportu*, w ramach którego ocenie podlega wkład inwestycji w rozwój publicznego transportu;
- *Przepustowość dworca/dworców*, w ramach której ocenie podlega poprawa przepustowości dworca/dworców na podstawie spodziewanego rocznego przepływu podróżnych;
- *Bezpieczeństwo dworców kolejowych*, w ramach którego ocenie podlega powiązanie projektu ze zintegrowanym systemem zabezpieczenia technicznego dworców kolejowych.
- *Realizacja celów wsparcia*, w ramach którego dodatkowo punktowane są projekty dotyczące:
 - podniesienia efektywności energetycznej lub monitoringu/redukcji poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza lub zapewnienia dostępności alternatywnych paliw ekologicznych;
 - poprawy bezpieczeństwa portu lotniczego w zakresie zapobiegania zdarzeniom lotniczym, w tym poprawy bezpieczeństwa operacyjnego lub ochrony przeciwpożarowej portu lotniczego;
 - monitoringu/redukcji poziomu hałasu/emisji zanieczyszczeń do gleby, wody lub poprawy gospodarki wodno-ściekowej lub ochrony różnorodności biologicznej;
 - poprawy ochrony w obszarze obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego;
 - bardziej efektywnego zarządzania ruchem lotniczym i/lub zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

Podobnie jak w przypadku Priorytetu IV, celami Priorytetu V są *Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T* oraz *Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej*. Wybór inwestycji przyczyniających się do osiągnięcia wskazanych celów gwarantuje m.in. wykorzystanie obligatoryjnych kryteriów specyficznych:

- *Położenie w sieci kompleksowej TEN-T*, zgodnie z którym wspierane inwestycje muszą być zlokalizowane w sieci kompleksowej TEN-T zgodnie z właściwym obowiązującym rozporządzeniem UE w sprawie sieci TEN-T oraz spełniać wymogi dotyczące infrastruktury zawarte w ww. rozporządzeniu;
- *Położenie w sieci TEN-T*, weryfikujące, czy inwestycja zlokalizowana została w sieci bazowej TEN-T oraz czy spełnia wymogi dotyczące infrastruktury zawarte w rozporządzeniu w sprawie sieci TEN-T;

- *Zgodność z wymogami aktualnego rozporządzenia dotyczącego sieci TEN-T, weryfikujące, czy projekt spełnia wymogi dotyczące infrastruktury zawarte w rozporządzeniu 1315/2013 dot. sieci TEN-T (w szczególności art. 12 i art. 39 ust. 2 tego rozporządzenia) bądź w aktualizacji tego rozporządzenia.*

Dla wyboru projektów wpisujących się w priorytetowe kierunki rozwoju istotne znaczenie mają obligatoryjne, specyficzne kryteria:

- *Strategiczny charakter projektu*, które uznaje się za spełnione, jeśli planowana inwestycja wskazana zostanie w rządowych dokumentach: Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych lub Programie Budowy 100 obwodnic lub Kontrakcie Programowym;
- *Priorytetowy charakter projektu*, weryfikujące, czy projekt wpisuje się w *Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.* bądź czy inwestycja wskazana zostanie w *Krajowym Programie Kolejowym* (zależnie od typu projektu);
- Zgodność z dokumentami strategicznymi opracowanymi przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i zatwierdzonymi przez Ministra właściwego ds. spraw transportu (edukacja, nadzór, ratownictwo techniczne), weryfikujące zgodność wszystkich typów projektów bezpieczeństwa ruchu drogowego z aktualnym Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- *Projekt ujęty w planach/strategiach dotyczących rozwoju transportu regionu*, weryfikujące czy projekt jest inwestycją przewidzianą do realizacji w regionalnym planie transportowym lub SUMP;
- *Zgodność z celami KRTI*, weryfikujące zgodność inwestycji z KRTI;

oraz kryterium rankingujące *Zgodność z zintegrowanymi planami transportu publicznego /SUMP*, w ramach którego następuje ocena zgodności projektu ze zintegrowanymi planami transportu publicznego/SUMP.

Specyficzne kryteria wyboru projektów w Priorytecie V zapewniają ponadto wybór projektów przyczyniających się do poprawy jakości, dostępności, ekologiczności oraz bezpieczeństwa infrastruktury transportowej, w tym poprzez zastosowanie następujących kryteriów obligatoryjnych:

- *Zapewnienie standardu nośności drogi 115 kN/oś*, weryfikujące, czy projekt zapewnia nośność 115 kN/oś;
- *Zapewnienie dostępu do infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów bezemisyjnych*, które uznaje się za spełnione poprzez publikację Planu lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz punktów tankowania wodoru w miejscach Obsługi Podróżnych na sieci TEN-T;
- *Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego*, weryfikujące, czy projekt jest zgodny z wymogami ustawowymi audyt BRD adekwatny do etapu na jakim się aktualnie znajduje;

- *Zapewnienie retencji i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie*, weryfikujące, czy inwestycja zapewnia retencję i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie;
- *Wdrażanie rozwiązań prośrodowiskowych, bezemisyjnych lub dekarbonizacyjnych*, weryfikujące, czy projekt obejmuje wdrożenie rozwiązań prośrodowiskowych, bezemisyjnych lub dekarbonizacyjnych;
- *Zgodność z celami Zrównoważonej Niebieskiej Gospodarki UE*, weryfikujące zgodność inwestycji z celami Zrównoważonej Niebieskiej Gospodarki UE;
- *Wspólna strategia inwestycyjna portów morskich*, weryfikujące, czy projekt jest skoordynowany z inwestycjami planowanymi w innych portach morskich w oparciu o wspólną strategię inwestycyjną;
- *Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego*, w ramach którego ocenie podlega, czy inwestycja wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- *Znaczenie tematu projektu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego*, obejmujące ocenę projektu pod kątem tematyki związanej z edukacją;
- *Cel kampanii/szkolenia*, weryfikujące, czy kampania/szkolenie służy podniesieniu świadomości obywateli w zakresie zagrożeń i eliminację nieprawidłowych zachowań na obszarach kolejowych lub upowszechniania mobilności multimodalnej;
- *Stopień obciążenia ruchem kolejowym*, w ramach którego ocenie podlega zakładany po zakończeniu inwestycji stopień obciążenia ruchem odcinka linii kolejowej objętej projektem;
- *Minimalny zakres wymogów dot. węzła przesiadkowego*, obejmujące ocenę węzła transportowego pod względem wymogów minimalnych;
- *Wpływ na system transportowy aglomeracji*, oceniające wpływ projektu na lokalny system transportu;
- *Częstotliwość pociągów* w przypadku projektów obejmujących inwestycję w zakresie infrastruktury kolejowej, obejmujące ocenę minimalnej częstotliwości pociągów w ruchu aglomeracyjnym;
- *Agglomeracyjny/ ponadregionalny zasięg przewozów*, obejmujące analizę zasięgu realizowanych przewozów;
- *Przeznaczenie taboru do wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej*, weryfikujące potwierdzenie wykorzystania taboru w ramach umów PSC;
- *Zgodność taboru z aktualnymi wymogami TSI*, obejmujące ocenę zgodności z obowiązującymi TSI;
- *Zeroemisyjność taboru*, w ramach którego ocenie podlega, czy tabor spełnia kryterium zeroemisyjności;

oraz następujących kryteriów specyficznych:

- *Kontynuacja ciągu drogowego*, premiujące inwestycje stanowiące przedłużenie odcinka już zrealizowanego, znajdującego się w trakcie realizacji bądź planowanego do realizacji;
- *Realizacja celów wsparcia*, weryfikujące, czy projekt:
 - realizuje cele środowiskowe / bezemisyjne / dekarbonizacyjne;
 - dotyczy poprawy dostępu do portu morskiego od strony morza;
 - dotyczy poprawy dostępu do portu morskiego od strony lądu;
 - dotyczy poprawy infrastruktury portowej;
- *Znaczenie tematu kampanii dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub upowszechniania mobilności multimodalnej*, obejmujące ocenę pod względem znaczenia tematu kampanii z punktu widzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub promowania mobilności multimodalnej;
- *Rozwój połączeń z siecią TEN-T*, premiujące projekty służące poprawie połączeń kolejowych z siecią TEN-T i dotyczące inwestycji na linii kolejowej dla przewozów o charakterze ponadregionalnym;
- *Wsparcie przewozów towarów koleją*, premiujące projekty dotyczące inwestycji na linii kolejowej wykorzystywanej do ruchu towarowego lub mieszane go bądź pasażerskiego;
- *Wsparcie kolejowych połączeń z portami morskimi, portami lotniczymi, ośrodkami przemysłowymi lub gospodarczymi*, premiujące projekty dotyczące inwestycji na linii kolejowej, która stanowi bezpośrednie połączenie do portów morskich, portów lotniczych, lub do ośrodków przemysłowych lub gospodarczych, lub przyczynia się do lepszego połączenia portów morskich, portów lotniczych lub ośrodków przemysłowych lub gospodarczych z zapleczem gospodarczym w głębi kraju;
- *Eliminacja „wąskich gardeł”*, weryfikujące, czy projekt przewiduje podniesienie przepustowości sieci kolejowej i skrócenie czasu jazdy;
- *Zwiększenie prędkości handlowej*, weryfikujące, czy inwestycja przyczyni się do zwiększenia prędkości handlowej pociągów pasażerskich na odcinku linii objętej projektem;
- *Poprawa punktualności*, premiujące inwestycje przyczyniające się do poprawy punktualności na trasach przebiegających przez odcinek objęty wsparciem;
- *Realizacja projektu w korytarzach towarowych RFC (North Sea-Baltic, Baltic-Adriatic, Amber)*, weryfikujące, czy projekt wspiera ruch towarowy bądź ruch mieszany (towarowy i pasażerski) przynajmniej na jednej linii kolejowej wchodzącej w skład przynajmniej jednego z trzech korytarzy towarowych RFC;
- *Likwidacja przejazdów kolejowych w ciągu dróg* znajdujących się w granicach stacji/przystanku poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych, premiujące inwestycje, w ramach których zostanie zlikwidowany co najmniej jeden przejazd kolejowy w ciągu drogi znajdującej się w granicach stacji/przystanku poprzez budowę skrzyżowania dwupoziomowego;

- *Powiązanie z siecią transportu regionalnego*, obejmujące ocenę powiązań z transportem regionalnym wynikających z realizacji projektu;
- *Usprawnienie funkcjonowania kolei miejskiej*, weryfikujące, czy realizacja projektu poprawi płynność ruchu aglomeracyjnego lub jego separację od dalekobieżnego;
- *Polepszenie jakości usług kolejowych przewozów pasażerskich w obszarze aglomeracji*, obejmujące ocenę wpływu projektu na jakość oferowanych usług kolejowych;
- *Zwiększenie prędkości handlowej pociągów kolei miejskiej*, weryfikujące, czy projekt przyczyni się do zwiększenia prędkości handlowej pociągów kolei miejskiej na odcinku linii objętej projektem;
- *Poprawa punktualności pociągów kolei miejskiej*, weryfikujące, czy projekt przyczyni się do poprawy punktualności na trasach przebiegających przez odcinek objęty wsparciem;
- *Efektywność węzła przesiadkowego*, obejmujące ocenę efektywności realizowanego węzła przesiadkowego;
- *Wykorzystanie taboru w ramach sieci TEN-T*, premiujące projekty, w ramach których trasy, po których będzie się poruszał zakupiony tabor, są w całości/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;
- *Poprawa oferty przewozowej*, analizujące, czy projekt spowoduje uruchomienie nowych przewozów transportu publicznego albo zwiększenie długości lub częstotliwości wykonywanych dotąd połączeń;
- *Wielkość pracy przewozowej*, która dzięki projektowi zostanie przełożona z dróg na inne gałęzie transportu, oceniające wielkość pracy przewozowej na terytorium UE przełożonej dzięki projektowi z dróg na inne gałęzie transportu wyrażona liczbą TEU-km (w przypadku wykorzystania innych jednostek ładunkowych należy dokonać przeliczenia na TEU);
- *Wzrost zdolności przeładunkowej terminali*, analizujące zdolność przeładunkową wybudowanych lub przebudowanych intermodalnych terminali przeładunkowych;
- *Wpływ na rozwój sieci terminali intermodalnych*, premiujące projekty polegające na inwestycjach w infrastrukturę terminalową i bezpośrednim wsparciu terminali intermodalnych;
- *Usprawnienie żeglugi/ poprawa bezpieczeństwa żeglugi*, obejmujące ocenę wpływu projektu na poprawę warunków żeglugi na polskich obszarach morskich.

Warto również wspomnieć o kryteriach horyzontalnych, które – w opinii Zespołu Badawczego – mają największe znaczenie dla zapewnienia wysokiej jakości realizowanych działań.

Zaliczają się do nich następujące kryteria obligatoryjne:

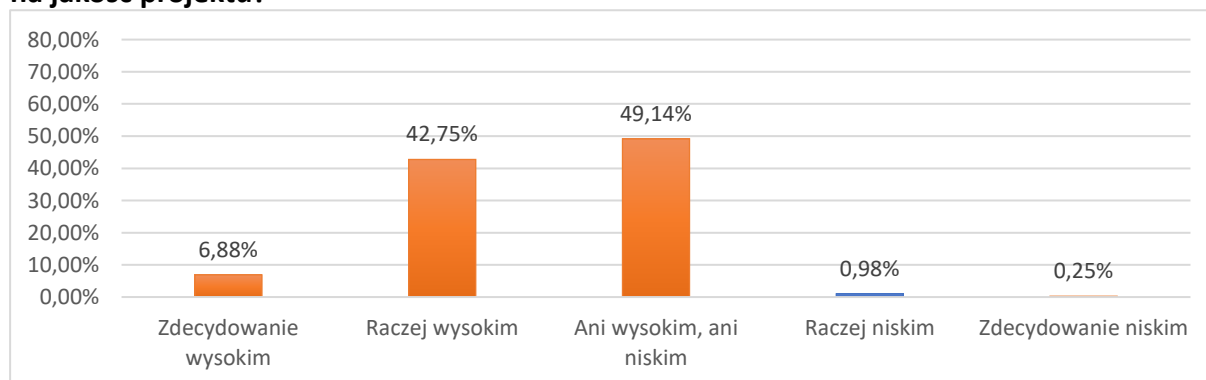
- *Trwałość projektu*, weryfikujące zachowanie trwałości rezultatów projektów;

- *Stabilność finansowa projektu*, weryfikujące, czy Wnioskodawca ma niezbędne zasoby i mechanizmy finansowe, by pokryć koszty eksploatacji i utrzymania projektu, zapewniając stabilność finansowania co najmniej w okresie trwałości projektu;
- *Gotowość organizacyjno-instytucjonalna Wnioskodawcy w obszarze zawierania umów*, weryfikujące, czy Wnioskodawca i wszystkie podmioty, które zgodnie z informacją zawartą we wniosku mogą ponosić wydatki kwalifikowalne w ramach projektu, posiadają procedury (tryb postępowania) w obszarze zawierania umów dla zadań objętych projektem;
- *Odporność infrastruktury na zmiany klimatu*, weryfikujące, czy inwestycja w infrastrukturę o przewidywanej trwałości wynoszącej co najmniej pięć lat przewidziana w ramach projektu jest odporna na zmiany klimatu.

Zdaniem Zespołu Badawczego, omawiane wyżej kryteria **przyczyniają się do wyboru projektów o największym potencjale realizacji celów Priorytetów III-V** oraz mają realny wpływ na jakość projektów wytypowanych do dofinansowania, premiuując inwestycje o priorytetowym charakterze i stosowanie rozwiązań istotnych z punktu widzenia zrównoważonego, spójnego rozwoju regionalnego transportu.

Warto jednak zaznaczyć, że zdaniem osób biorących udział w przeprowadzonym badaniu ankietowym, zakres i charakterystyka kryteriów wyboru mają umiarkowany wpływ na jakość projektów. Blisko połowa badanych stwierdziła bowiem, że wpływ ten ocenić można jako średni, jednak kolejne blisko 43% respondentów wskazało na wysoki poziom wpływu. Co istotne, bardzo rzadko (ok. 1% ogółu odpowiedzi) wskazywano na niski bądź zdecydowanie niski poziom wpływu.

Wykres 21. W jakim stopniu Pana/i zdaniem kryteria wyboru projektów mają realny wpływ na jakość projektu?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (n=321)

Zdaniem faktycznych i potencjalnych Wnioskodawców i Beneficjentów uczestniczących w badaniu IDI, wpływ przyjętych kryteriów na wybór najlepszych jakościowo projektów ocenić należy raczej pozytywnie. Kryteria te określają bowiem ramy, w których muszą mieścić się inwestycje, aby otrzymać dofinansowanie, wyznaczając tym samym ich minimalny poziom.

W opinii respondentów, największy wpływ na wybór projektów wysokiej jakości mają kryteria specyficzne, które dostosowane są do charakterystyki poszczególnych Działań czy typów projektów.

Odnosząc się również do opinii instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, kryteria wyboru projektów zaprojektowane zostały w sposób umożliwiający wybór najbardziej wartościowych, wysokiej jakości przedsięwzięć, przyczyniających się do osiągnięcia celów Priorytetów III-V. Nie jest to jednak kwestia konkretnego kryterium, ale ich całego zestawu odnoszącego się do danej inwestycji.

Próbujemy tymi kryteriami wyłuskać to, czego oczekuje od nas Program, a Program oczekuje wyboru projektów spełniających cele KE. Więc tutaj myślę, że [...] każde jedno kryterium, które staramy się opracować, ma na celu wyłuskanie najlepszych inwestycji.

Źródło: badanie IDI z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji.

Zdaniem przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, analizowane kryteria wyboru projektów mają ponadto rzeczywisty wpływ na jakość przedsięwzięcia. Podczas oceny WoD pod uwagę brane są bowiem takie aspekty, jak dojrzałość projektu, trwałość jego planowanych rezultatów, stabilność finansowa inwestycji, odporność na zmiany klimatu itd., zapewniające największe szanse powodzenia inwestycji, jak i utrzymanie się jej efektów w dłuższym czasie.

7.2.6. Wpływ kryteriów wyboru projektów na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania

Pytania badawcze:

Czy kryteria wyboru projektów zapewniają realizację projektów, które pozwolą na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania?

Czy kryteria wyboru projektów przyczynią się do wypełnienia zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania?

Zgodnie z Art. 16 Rozporządzenia ogólnego³⁴, Ramy Wykonania pozwalają na monitorowanie, sprawozdawczość i ewaluację wykonania Programu w okresie jego wdrażania, oraz umożliwiają pomiar ogólnych wyników funduszy unijnych.

³⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

Ramy Wykonania obejmują:

- wskaźniki produktu i rezultatu powiązane z celami szczegółowymi określonymi w rozporządzeniach dotyczących poszczególnych Funduszy i wybrane dla danego programu;
- cele pośrednie, zakładane do osiągnięcia do końca 2024 r., dotyczące wskaźników produktu;
- cele końcowe, zakładane do osiągnięcia do końca 2029 r., dotyczące wskaźników produktu i rezultatu.

Poniżej, osobno dla każdego z analizowanych Priorytetów, przedstawione zostały Ramy Wykonania Programu FENIKS.

Priorytet FENX.03 Transport miejski

Tabela 1. Wskaźniki wykonania Priorytetu FENX.03 Transport miejski

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki wykonania	
		Wskaźniki produktu	Wskaźniki rezultatu
VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej	Działanie FENX.03.01 Transport miejski	CCO 16 – Rozbudowa i modernizacja linii tramwajowych i linii metra	CCR 15 – Roczna liczba użytkowników korzystających z nowych i zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Załącznik II. Podstawowy zestaw wskaźników wykonania dla EFRR i Funduszu Spójności, o którym mowa w art. 8 ust. 3, stosowany przez Komisję zgodnie z nałożonym na nią wymogiem dotyczącym sprawozdawczości na mocy art. 41 ust. 3 lit. H) ppkt (III) Rozporządzenia finansowego.

Tabela 2. Wskaźniki celów pośrednich i końcowych Priorytetu FENX.03 Transport miejski

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki produktu		Wskaźniki rezultatu			
		Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy	Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy
VIII - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej	Działanie FENX.03.01 Transport miejski	RCO 55 – Długość nowych linii tramwajowych i linii metra	5	98	RCR 63 – Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	n/d	147 263 947
		RCO 56 – Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra	6	126	SRCR 29 – Emisja CO2 w transporcie pasażerskim	n/d	7 314 708
		RCO 57 – Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	19 769	54 913			
		RCO 60 – Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego	0	9			
		PLRO076 – Długość wybudowanych linii metra	0	3,40			

Źródło: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa 2022, s. 120-121.

Priorytet FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności

Tabela 3. Wskaźniki wykonania Priorytetu FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki wykonania	
		Wskaźniki produktu	Wskaźniki rezultatu
I - Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T	Działanie FENX.04.01 Drogi w sieci bazowej TEN-T	CCO 14 – Sieć drogowa TEN-T: Nowe, rozbudowane, przebudowane lub zmodernizowane drogi	CCR 13 – Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej
	Działanie FENX.04.02 Kolej w TEN-T	CCO 15 – Sieć kolejowa TEN-T: Nowe, rozbudowane, przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe	CCR 14 – Roczna liczba pasażerów obsługiwanych przez udoskonalony transport kolejowy
	Działanie FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w TEN-T		
II - Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej	Działanie FENX.04.04 RIS na śródlądowych drogach wodnych	CCO 22 – Sieć drogowa poza TEN-T: Nowe, rozbudowane, przebudowane lub zmodernizowane drogi	CCR 13 – Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej
		CCO 23 – Sieć kolejowa poza TEN-T: Nowe, rozbudowane, przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe	CCR 14 – Roczna liczba pasażerów obsługiwanych przez udoskonalony transport kolejowy

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Załącznik II. Podstawowy zestaw wskaźników wykonania dla EFRR i Funduszu Spójności, o którym mowa w art. 8 ust. 3, stosowany przez Komisję zgodnie z nałożonym na nią wymogiem dotyczącym sprawozdawczości na mocy art. 41 ust. 3 lit. H) ppkt (III) Rozporządzenia finansowego.

Tabela 4. Wskaźniki celów pośrednich i końcowych Priorytetu FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki produktu			Wskaźniki rezultatu		
		Wskaźnik monitorowania celu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy	Wskaźnik monitorowania celu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy
I - Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T	Działanie FENX.04.01 Drogi w sieci bazowej TEN-T	RCO 43 – Długość nowych lub rozbudowanych dróg – TEN-T	44	100	RCR 55 – Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg	n/d	1 335 306 014
	Działanie FENX.04.02 Kolej w TEN-T	RCO 45 – Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych – TEN-T	0	16	RCR 56 – Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej	n/d	570 764
	Działanie FENX.04.03 Infrastruktura lotnicza w TEN-T	RCO 47 – Długość nowych lub rozbudowanych linii kolejowych – TEN-T	0	72	RCR 58 – Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	n/d	851 008 369
		RCO 49 – Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – TEN-T	0	704	RCR 59 – Transport towarowy koleją	n/d	2 667 715 055
		SRCO 53 – Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe / Liczba wybudowanych/ zmodernizowanych dworców kolejowych	0	52	RCR 101 – Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze kolejowej	n/d	151 328
		RCO 109 – Długość czynnych linii kolejowych wyposażonych w europejski system zarządzania ruchem kolejowym – TEN-T	0	210	RCR 60 – Transport towarowy śródlądowymi drogami wodnymi	n/d	1 430 100

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki produktu			Wskaźniki rezultatu		
		Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy	Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy
II - Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej	Działanie FENX.04.04 RIS na śródlądowych drogach wodnych	SPP07 – Długość śródlądowych dróg wodnych objętych systemem RIS	0	153			

Źródło: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa 2022, s.128-136.

Priorytet FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR

Tabela 5. Wskaźniki wykonania Priorytetu FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki wykonania	
		Wskaźniki produktu	Wskaźniki rezultatu
I - Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T	Działanie FENX.05.01 Drogi w sieci kompleksowej TEN-T	CCO 14 – Sieć drogowa TEN-T: Nowe, rozbudowane, przebudowane lub zmodernizowane drogi CCO 15 – Sieć kolejowa TEN-T: Nowe, rozbudowane, przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe	CCR 13 – Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej CCR 14 – Roczna liczba pasażerów obsługiwanych przez udoskonalony transport kolejowy
	Działanie FENX.05.02 Porty morskie i śródlądowe drogi wodne w TEN-T		
II - Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej	Działanie FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego	CCO 22 – Sieć drogowa poza TEN-T: Nowe, rozbudowane, przebudowane lub zmodernizowane drogi	CCR 13 – Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej CCR 14 – Roczna liczba pasażerów obsługiwanych przez udoskonalony transport kolejowy
	Działanie FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei		
	Działanie FENX.05.05 Tabor kolejowy	CCO 23 – Sieć kolejowa poza TEN-T: Nowe, rozbudowane, przebudowane lub zmodernizowane linie kolejowe	
	Działanie FENX.05.06 Transport intermodalny		
	Działanie FENX.05.07 Bezpieczeństwo morskie i śródlądowe drogi wodne poza TEN-T		

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Załącznik II. Podstawowy zestaw wskaźników wykonania dla EFRR i Funduszu Spójności, o którym mowa w art. 8 ust. 3, stosowany przez Komisję zgodnie z nałożonym na nią wymogiem dotyczącym sprawozdawczości na mocy art. 41 ust. 3 lit. H) ppkt (III) Rozporządzenia finansowego.

Tabela 6. Wskaźniki celów pośrednich i końcowych Priorytetu FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki produktu			Wskaźniki rezultatu		
		Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy	Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy
I - Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T	Działanie FENX.05.01 Drogi w sieci kompleksowej TEN-T	RCO 43 – Długość nowych lub rozbudowanych dróg – TEN-T	44	100	RCR 55 – Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych dróg	n/d	1 335 306 014
	Działanie FENX.05.02 Porty morskie i śródlądowe drogi wodne w TEN-T	RCO 45 – Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych – TEN-T	0	16	RCR 56 – Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej	n/d	570 764
		RCO 47 – Długość nowych lub rozbudowanych linii kolejowych – TEN-T	0	72	RCR 58 – Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych	n/d	851 008 369
		RCO 49 – Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych – TEN-T	0	704	RCR 59 – Transport towarowy koleją	n/d	2 667 715 055
		SRCO 53 – Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe / Liczba wybudowanych/ zmodernizowanych dworców kolejowych	0	52	RCR 101 – Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze kolejowej	n/d	151 328

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki produktu		Wskaźniki rezultatu			
		Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy	Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy
		RCO 109 – Długość czynnych linii kolejowych wyposażonych w europejski system zarządzania ruchem kolejowym – TEN-T	0	210			

Cel szczegółowy	Działanie	Wskaźniki produktu			Wskaźniki rezultatu		
		Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy	Wskaźnik monitorowania calu pośredniego i końcowego	Cel pośredni	Cel końcowy
II - Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej	Działanie FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego	SPP07 – Długość śródlądowych dróg wodnych objętych systemem RIS	0	153	RCR 60 – Transport towarowy śródlądowymi drogami wodnymi	n/d	1 430 100
	Działanie FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei						
	Działanie FENX.05.05 Tabor kolejowy						
	Działanie FENX.05.06 Transport intermodalny						
	Działanie FENX.05.07 Bezpieczeństwo morskie i śródlądowe drogi wodne poza TEN-T						

Źródło: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa 2022, s.128-136.

Przeprowadzona analiza założeń Programu pozwala **pozytywnie ocenić wpływ kryteriów wyboru projektów na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania**. Z uwagi na obowiązujące kryteria, inwestycje wybrane do dofinansowania muszą bowiem wykazać m.in. zgodność z logiką interwencji Programu i danego Priorytetu w ramach obligatoryjnego kryterium horyzontalnego *Zgodność z Programem Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Szczegółowym opisem priorytetów FEnKS oraz regulaminem wyboru projektów (dokumenty aktualne na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie)*. Tym samym kryteria wyboru projektów obligują Beneficjentów do realizacji inwestycji wspierających osiągnięcie celów szczegółowych danego Priorytetu i przypisanych do niego wskaźników wykonania, a także celów pośrednich i końcowych. Realizację wskaźników Ram Wykonania pośrednio wspierają również takie obligatoryjne kryteria horyzontalne, jak *Trwałość projektu, Stabilność finansowa projektu, Gotowość organizacyjno-instytucjonalna Wnioskodawcy w obszarze zawierania umów*, a także *Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska czy Odporność infrastruktury na zmiany klimatu*, zabezpieczające zarówno realizację inwestycji, jak i trwałość osiągniętych w jej ramach efektów, wpływających na wypełnienie przyjętych zobowiązań. Istotne znaczenie w tym zakresie mają również kryteria specyficzne, weryfikujące m.in. gotowość techniczną projektu do realizacji, lokalizację inwestycji czy promowanie rozwiązań przyjaznych dla ochrony środowiska.

Zaznaczyć należy, że dla większości wskaźników nie określono konieczności osiągnięcia celu pośredniego (tj. w 2024 r.). Sytuacja ta wynika oczywiście z przyjętego harmonogramu naboru wniosków i możliwości osiągnięcia założonych wartości wskaźników w tymże okresie. Konieczność osiągnięcia celów pośrednich przypisano m.in. do Działania FENX.03.01, względem którego planowana data zakończenia naboru przypada na 28 czerwca 2024 r. Biorąc pod uwagę możliwe potencjalne opóźnienia w podpisaniu umów na dofinansowanie, konieczność przeprowadzenia procedur związanych z zamówieniami publicznymi oraz charakter wskaźników (m.in. konieczność zakupu taboru i przebudowania/zmodernizowania linii tramwajowych/metra) można wnosić o ryzyku nieosiągnięcia wartości pośrednich do końca 2024 r. Cele pośrednie przypisane zostały również do Działań FENX.04.01 oraz FENX.05.01, w ramach których realizowane są przez GDDKiA dwa projekty pozakonkursowe (Budowa drogi ekspresowej S1 Kosztowy - Bielsko-Biała odc. II oraz III, FAZA II oraz „Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Widoma – Kraków (w. Kraków Nowa Huta)” Faza II). Oba projekty znajdują się w fazie realizacji, wobec czego istnieje potencjalna możliwość spełnienia celów pośrednich.

Pozytywny wpływ kryteriów wyboru projektów na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania potwierdza analiza wyników badań jakościowych, w których wzięli udział przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za realizację Programu. Respondenci deklarowali bowiem, że nie dostrzegają sytuacji, w której omawiane kryteria nie byłyby właściwie dostosowane do założeń Ram Wykonania.

Również eksperci uczestniczący w badaniu panelowym nie mieli wątpliwości, że kryteria zostały właściwie zaprojektowane w tym zakresie. Zdaniem respondentów, warto byłoby jednak pomyśleć o parametryzacji części wskaźników Ram Wykonania, w tym wskaźnika RCO 56 – Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra, który nie określa jasno, co zalicza się do „przebudowy” lub „modernizacji”. Warto byłoby zatem stworzyć wskaźniki odnoszące się do konkretnych, pożądanych efektów inwestycji tak, by wskaźniki opisywały, co osiągnięto na skutek projektów, a nie dostosowywano planowane inwestycje do wskaźników.

7.2.7. Analiza możliwości występowania zjawiska dyskryminacji związanego ze stosowanymi kryteriami wyboru projektów

Pytanie badawcze:

Czy któreś z analizowanych kryteriów wyboru projektów mogą dyskryminować jakieś grupy potencjalnych Beneficjentów?

Szczegółowa analiza kryteriów wyboru projektów, zarówno kryteriów horyzontalnych, jak i specyficznych oraz kryteriów dla projektów stanowiących drugie Fazy (FAZA II) projektów podlegających procedurze fazowania pomiędzy POIiŚ 2014-2020 a FEnIKS 2021-2027 **nie wykazała, by któreś z nich mogły dyskryminować jakieś grupy potencjalnych Beneficjentów**. Omawiane kryteria zostały opracowane w sposób umożliwiający weryfikację możliwości skorzystania ze wsparcia konkretnych grup podmiotów (typów Beneficjentów), jak i poszczególnych podmiotów, analizując m.in. sytuację Wnioskodawców i posiadane przez nich zasoby pod kątem zdolności do realizacji zaplanowanych działań. Nie wykluczają one jednak możliwości skorzystania z Programu przez podmioty spełniające te podstawowe warunki.

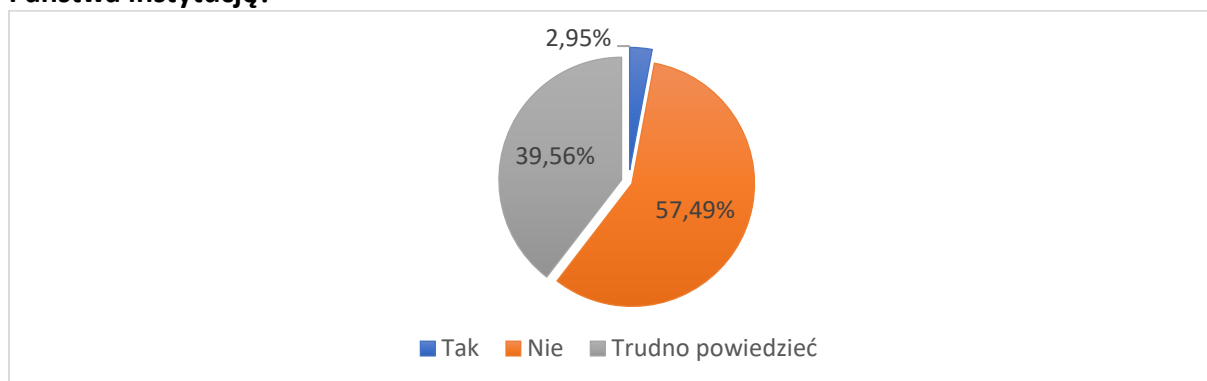
Kwestia możliwości dyskryminacji poszczególnych instytucji przez kryteria wyboru projektów podjęta została podczas prowadzonego badania ankietowego. Należy podkreślić, że występowanie takiego ryzyka potwierdziło zaledwie niecałe 3% ogółu respondentów. Wskazywano w tym zakresie m.in. na:

- brak możliwości usytuowania parkingu w centrum miasta (co pozostaje w sprzeczności z planami inwestycyjnymi JST);
- ograniczenie wsparcia do JST leżących na przebiegu sieci TEN-T;
- ograniczenie punktacji dla JST znajdujących się poza OSI, obszarem Polski Wschodniej, Śląska i regionu Morza Bałtyckiego;
- preferowania inwestycji o wysokiej gotowości technicznej.

Można więc wnioskować o trafnym sformułowaniu zapisów kryteriów wyboru. Jedyne wskazania odnoszące się do możliwości dyskryminacji dotyczą bowiem położenia geograficznego, kryteria te jednak (co należy zaznaczyć) zostały sformułowane poprawnie i

ukierunkowane są na wsparcie inwestycji w wybranych obszarach, na których pożądanym jest zwiększenie intensywności wsparcia. Trudno również uznać podstawę dla formułowania zarzutów odnoszących się do wspierania inwestycji znajdujących się na wysokim poziomie gotowości technicznej. Podejście to zwiększa bowiem szanse na sprawne wdrożenie interwencji i osiągnięcie zakładanych celów.

Wykres 22. Czy Pana/i zdaniem któreś z kryteriów wyboru projektów mogą dyskryminować Państwa instytucję?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Wnioskodawcy i Beneficjenci oraz potencjalni Wnioskodawcy i Beneficjenci uczestniczący w badaniu IDI również byli zdania, że kryteria wyboru projektów nie dyskryminują żadnych podmiotów czy instytucji. Od początku bowiem w ramach Programu jasno określono, kto może ubiegać się o wsparcie i jaki może mieć ono zakres. Fakt, że niektóre z podmiotów nie wpisują się w tę charakterystykę, czy to z uwagi na formę prowadzonej działalności, jej skalę czy lokalizację, nie stanowi zatem dyskryminacji, a raczej preferencję jakichś grup lub działań mieszczących w ramach wytyczonych ram.

Analiza wywiadów pogłębionych z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji również potwierdziła, że nie występuje istotne ryzyko w zakresie możliwości dyskryminacji określonych grup Beneficjentów. Co prawda w ramach Programu określono szczegółowe typy Beneficjentów oraz zakresów inwestycji, na jakie można otrzymać dofinansowanie. FENIKS ma jednak konkretny cel i zakres, w związku z czym podmioty wykluczone z finansowania w jego ramach, jak np. porty lotnicze cechujące się dużym ruchem pasażerskim, mogą korzystać ze wsparcia oferowanego w ramach innych, dedykowanych im programów.

7.2.8. Wpływ kryteriów wyboru projektów na wybór projektów zgodnych z zasadą DNSH (zasada „nie czyn poważnej szkody”) oraz odpornych na zmiany klimatu

Pytania badawcze:

Czy kryteria wyboru projektów gwarantują wybór projektów zgodnych z zasadą DNSH (zasada „nie czyn poważnej szkody” w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852)?

Czy kryteria wyboru projektów gwarantują wybór projektów odpornych na zmiany klimatu?

Wybór projektów zgodnych z zasadą „nie czyn poważnej szkody”

Jednym z obligatoryjnych horyzontalnych kryteriów wyboru projektów, jest kryterium *Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czyn poważnej szkody”*. W jego ramach, ocenie podlega zgodność interwencji z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 9 ust. 4 Rozporządzenia ogólnego:

Cele Funduszy są realizowane zgodnie z celem wspierania zrównoważonego rozwoju, określonym w art. 11 TFUE, oraz z uwzględnieniem celów ONZ dotyczących zrównoważonego rozwoju, a także porozumienia paryskiego i zasady „nie czyn poważnych szkód”³⁵.

Wnioskodawca ubiegający się o przyznanie wsparcia z Programu zobligowany jest do wykazania, iż planowana przez niego inwestycja jest zgodna z celami zrównoważonego rozwoju ONZ (dotyczącymi danego rodzaju projektu), Porozumienia Paryskiego oraz zasadą „nie czyn poważnych szkód”. Wnioskodawca powinien przedstawić, w jaki sposób planowany projekt wspiera działania respektujące unijne standardy i priorytety klimatyczne.

W ramach potwierdzenia spełnienia zasady „nie czyn poważnych szkód”, Wnioskodawca powinien odnieść się do zapisów ekspertyzy wykonanej na zlecenie MFiPR pn. *Analiza spełniania zasady „nie czyn poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027*³⁶ i zamieszczonych w niej ustaleń dla poszczególnych typów projektów.

³⁵ ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

³⁶ Analiza spełniania zasady „nie czyn poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, ATMOTERM S.A., 2022.

Wspomniany dokument zawiera wyniki oceny obszarów interwencji i typów projektów objętych programem FEnIKS 2021 – 2027 pod kątem zgodności z zasadą „nie czyń poważnych szkód” w odniesieniu do sześciu celów środowiskowych:

- łagodzenie zmian klimatu;
- adaptacja do zmian klimatu;
- zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich;
- gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling;
- zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola;
- ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

Zdaniem Zespołu Badawczego, stanowi to **istotne rozszerzenie przyjętych kryteriów wyboru projektów, zapewniając wybór do dofinansowania inwestycji zgodnych z zasadą DNSH.**

W przypadku projektów fazowanych, realizację działań zgodnych z zasadą DNSH zapewnia kryterium *Zgodność projektu z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czyń poważnych szkód” (Do No Significant Harm)*, o zakresie tożsamym z powyżej omówionym kryterium horyzontalnym.

Odnosząc się do wyników badań reaktywnych, przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu IDI potwierdzili, że konieczność wyboru projektów zgodnych z zasadą DNSH stanowi nowość w ramach obecnego Programu, czego wyrazem jest uwzględnienie kryterium bezpośrednio odwołującego się do jej wypełniania w ramach planowanych interwencji. W przypadku badania jakościowego z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji kilkakrotnie wskazywano ponadto, że do tej pory zasada ta budzi **znaczne wątpliwości interpretacyjne** i do momentu przejścia pierwszej kontroli z UE, trudno określić, jak realizacja wspomnianej zasady będzie oceniana.

Eksperti uczestniczący w badaniu panelowym potwierdzili, że z uwagi na nowatorski charakter omawianej zasady, na dzień dzisiejszy nie da się określić, czy kryteria wyboru projektów gwarantują wytypowanie inwestycji zgodnych z zasadą DNSH. Również zdaniem ewaluatora odpowiednie podejście do wypełniania tej zasady wypracowane zostanie w najbliższym czasie, tj. w momencie przedstawienia szerszego stanowiska KE. Niemniej **przyjęte kryteria wyboru oraz szczegółowe zapisy ww. Analizy spełniania zasady „nie czyń poważnej szkody”(...) ocenić należy pozytywnie.**

Przedstawione **listy kontrolne opracowane zostały w sposób szczegółowy**, kompleksowo odnosząc się do wszystkich przewidzianych typów inwestycji. Oczywiście ze względu na pionierski charakter tejże zasady, **sposób jej uwzględniania przez poszczególnych beneficjentów powinien być objęty szczególną analizą w przyszłości** (tj. w ramach kolejnych badań ewaluacyjnych). Niewątpliwie w przyszłości możliwe będzie również opracowanie dokumentu podsumowującego doświadczenia w tym obszarze i wytypowanie dobrych

praktyk, możliwych do powielania w ramach przyszłych, podobnych projektów (zaznaczyć należy, że w planie ewaluacji przewidziano już opracowanie tego typu publikacji³⁷).

Wybór projektów odpornych na zmiany klimatu

Przyjęte kryteria wyboru projektów w ramach Programu zostały ponadto zaprojektowane w sposób zapewniający wsparcie inwestycji odpornych na zmiany klimatu, co gwarantuje wykorzystanie obligatoryjnego kryterium horyzontalnego *Odporność infrastruktury na zmiany klimatu*. W ramach wspomnianego kryterium, weryfikowana jest zgodność planowanych działań z art. 73 ust. 2 lit. j) Rozporządzenia ogólnego:

Podczas wyboru operacji instytucja zarządzająca [...] zapewnia uodparnianie na zmiany klimatu w przypadku inwestycji w infrastrukturę o przewidywanej trwałości wynoszącej co najmniej pięć lat³⁸.

Weryfikacja prowadzona jest na podstawie uzasadnienia odporności inwestycji na zmiany klimatu przedstawionego we WoD oraz załącznika do WoD pn. Analiza klimatyczna, opracowanego na podstawie metodologii wynikającej z *Wytycznych Komisji Europejskiej: ZAWIADOMIENIE KOMISJI Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (2021/C 373/01)*.

Analiza klimatyczna powinna dotyczyć dwóch filarów, o których mowa w ww. dokumencie tj. Neutralności klimatycznej (łagodzenie zmiany klimatu) i Odporności na zmianę klimatu (Przystosowanie do zmiany klimatu) oraz składać się co najmniej etapu preselekcji i w uzasadnionych przypadkach - analizy szczegółowej. Każdy z etapów powinien zostać szczegółowo opisany, a zakończenie analizy na etapie preselekcji powinno zostać uzasadnione zgodnie z metodyką wskazaną w Wytycznych klimatycznych 2021 – 2027.

W ramach kryteriów horyzontalnych uwzględniono ponadto kryterium rankingujące *Zastosowanie elementów z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym, poprawy efektywności energetycznej i OZE, ochrony przyrody (w tym różnorodności biologicznej) oraz adaptacji do zmian klimatu*, weryfikujące, czy planowana inwestycja obejmuje rozwiązania ograniczające jej negatywne oddziaływanie na środowisko bądź zawiera elementy zmniejszające znacząco jej ślad środowiskowy. Do działań wpisujących się w omawiane kryterium zalicza się m.in.: zmniejszenie pierwotnego zużycia surowców i materiałów, zapobieganie powstawaniu odpadów, odzysk, recycling, naprawa i ponowne wykorzystanie, wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, ograniczenie presji na środowisko, uwzględnianie efektów

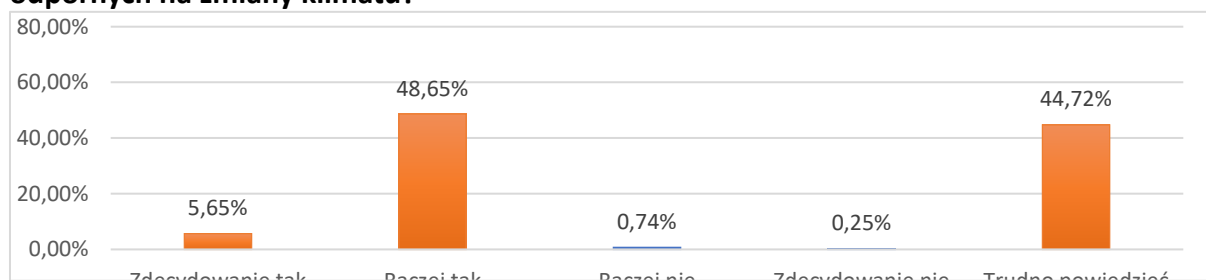
³⁷ Ocena stosowania zasady DNSH w projektach transportowych FEnKS 2021-2027, przewidywany termin rozpoczęcia badania – 2027 r.

³⁸ ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

środowiskowych w zarządzaniu, zrównoważone gospodarowanie wodami opadowymi, zachowanie istniejącej zieleni (w szczególności drzew) i powierzchni biologicznie czynnej na terenie inwestycji oraz retencjonowanie wody.

Jak wynika z przeprowadzonego badania ankietowego, jedynie 1% badanych było zdania, że kryteria wyboru projektów nie gwarantują wyboru projektów odpornych na zmianę klimatu. Oceny te (o charakterze jednostkowym) dotyczyły braku przekonania o możliwości realizacji inwestycji odpornych na tego typu zmiany, szczególnie w przypadku obserwowanych w ostatnich latach ekstremalnych zjawisk pogodowych.

Wykres 23. Czy Pana/i zdaniem kryteria wyboru projektów gwarantują wybór projektów odpornych na zmiany klimatu?



Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań ilościowych (N=407)

Zgodnie z deklaracjami faktycznych i potencjalnych Wnioskodawców i Beneficjentów biorących udział w badaniu IDI, w ramach WoD Wnioskodawcy zobligowani są do wykazania, czy i w jaki sposób realizowane inwestycje będą odporne na zmiany klimatu. Kryterium to ma charakter obligatoryjny, zapewnia zatem wybór do dofinansowania projektów spełniających wymagania w tym zakresie.

Ponadto w opinii przedstawicieli instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, środowiskowe kryteria wyboru projektów są w wystarczający sposób skoncentrowane na aspektach związanych z odpornością na zmiany klimatu. Obligatoryjne kryterium horyzontalne *Odporność infrastruktury na zmiany klimatu* zapewnia wybór do dofinansowania inwestycji, w ramach których, w oparciu o metodologię wynikającą z *Wytycznych Komisji Europejskiej: ZAWIADOMIENIE KOMISJI Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (2021/C 373/01)* należy wykazać, że przygotowana z udziałem środków FEnIKS infrastruktura jest odporna na zmiany klimatu. Wniosek ten potwierdzili również eksperci uczestniczący w badaniu panelowym. Również zdaniem ewaluatora, zastosowane kryteria (zarówno obligatoryjne, jak i rankingujące), jak i sposób ich uzasadnienia (oparty m.in. na szczegółowych zapisach analizy klimatycznej) w wystarczający sposób warunkują wybór projektów odpornych na zmiany klimatu. Niemniej zasadne wydaje się rozważenie możliwości organizacji szkoleń z zakresu właściwego stosowania ww. Wytycznych, w tym odpowiedniego ich stosowania w odniesieniu do poszczególnych rodzajów projektów.

8. Syntetyczne odpowiedzi na pytania badawcze

W poniższym zestawieniu zaprezentowane zostały syntetyczne odpowiedzi na wszystkie pytania badawcze. Rozdział ten stanowi tym samym podsumowanie dotychczasowej analizy.

Tabela 7. Syntetyczne odpowiedzi na pytania badawcze

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
Cel badawczy nr 1. System oraz proces wyboru i oceny projektów (poza kryteriami), tj. zasady i sposób realizacji naboru i oceny wniosków dot. przedkładanych projektów	
<p>1. Czy ogłoszenia o naborach wniosków oraz treść regulaminu konkursu zostały sformułowane w sposób zrozumiały dla Wnioskodawców? Czy są jednoznaczne i kompletne?</p>	<p>W oparciu o wyniki przeprowadzonych badań, ogłoszenia o naborach wniosków należy ocenić jako zrozumiałe dla odbiorców, jednoznaczne i kompletne, co potwierdziła zdecydowana większość potencjalnych i faktycznych Wnioskodawców i Beneficjentów uczestniczących w badaniu ilościowym i jakościowym. Ewentualne negatywne oceny uzasadniano m.in. problemami w zrozumieniu publikowanych treści, ich zbyt sformalizowaniem, pojawiającymi się wątpliwościami co do możliwości aplikowania o wsparcie, brakiem danych kontaktowych do osoby bezpośrednio zajmującej się danym naborem oraz problemem w odnalezieniu wszystkich wymaganych załączników i wytycznych w momencie ogłoszenia naboru. Warto przy tym wspomnieć, że na oceny negatywne wskazywali niemal wyłącznie Wnioskodawcy/Beneficjenci Działania FENX.03.01. Zdaniem potencjalnych i faktycznych Wnioskodawców i Beneficjentów uczestniczących w wywiadach, szeroki zakres dokumentacji wymaganej od Wnioskodawców w ramach FENIKS, opóźnienia w publikowaniu informacji o naborach i/lub niedostępność części niezbędnych dokumentów mogą stanowić znaczną barierę dla podmiotów, które po raz pierwszy chcą ubiegać się o wsparcie z Funduszy Unijnych.</p> <p>Choć informacje udostępniane na stronach Funduszy Europejskich i CUPT ogółem należy uznać za czytelne i zrozumiałe, analizując obie ww. strony, wątpliwości budzą rozbieżności między zamieszczanymi na nich naborami. Zgodnie z informacjami opublikowanymi na stronie www Funduszy Europejskich, w dniu 12.03.2024 r. realizowano łącznie 8 naborów, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 nabór do Działania FENX.03.01; • 3 nabory do Działania FENX.04.02; • 4 nabory do Działania FENX.05.04; <p>oraz zakończono 1 nabór do Działania FENX.04.03.</p> <p>W tym samym czasie na stronie CUPT udostępniano informacje o tylko jednym aktualnym naborze do Działania FENX.03.01 oraz o zakończonym naborze do Działania FENX.04.03. Zjawisko to wynika z publikowania na stronie CUPT informacji o projektach niekonkurencyjnych wyłącznie w postaci newsów, bez umieszczania ich w zakładkach dotyczących naborów)</p> <p>W związku z powyższym, rekomenduje się ujednoczenie informacji publikowanych na obu stronach internetowych. Brak uwzględnienia części naborów na stronie CUPT skutkuje zatem ograniczoną dostępnością do informacji.</p> <p>Wnioskodawcy i Beneficjenci oraz potencjalni Wnioskodawcy i Beneficjenci uczestniczący w badaniu ilościowym lub jakościowym najczęściej nie mieli również problemów ze zrozumieniem treści regulaminów konkursów i byli przekonani o ich jednoznaczności i kompletności. Pojawiające się oceny</p>

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
	<p>negatywne uzasadniano najczęściej rozproszeniem informacji zawartych w regulaminach oraz pozostałej dokumentacji, brakiem możliwości szybkiego skonsultowania ewentualnych wątpliwości, obszernością dokumentu czy brakiem zsyntetyzowanych szczegółów nt. wymaganego zakresu wniosku oraz kwestii wydatków kwalifikowanych.</p>
<p>2. Czy rozplanowanie w czasie naborów jest prawidłowe z punktu widzenia specyfiki projektów, jak również potrzeb oraz możliwości potencjalnych Beneficjentów?</p>	<p>Analiza wyników badań ilościowych i jakościowych z Wnioskodawcami i Beneficjentami oraz potencjalnymi Wnioskodawcami i Beneficjentami pozwala pozytywnie ocenić rozplanowanie w czasie naborów. Udział ankietowanych wybierających oceny negatywne był bowiem bardzo niski (niecałe 5%). Wśród uzasadnień ocen niskich znalazły się wskazania m.in. na zbyt krótki okres przewidziany na nabory, w tym nabór w ramach Działania FENX.03.01, którego termin upływa 28 czerwca 2024 r. Nabór jest skierowany do ZIT i jednym z warunków, by ubiegać się o środki jest pozytywna opinia dotycząca Strategii ZIT. Zdaniem jednego z respondentów, na tę chwilę jedynie połowa związków ZIT ma przyjęty dokument, co stwarza ryzyko braku możliwości aplikacji dla części z nich. Do innych aspektów skutkujących niską oceną harmonogramu zaliczono negatywny wpływ czasochłonnych procedur uzyskiwania decyzji środowiskowych oraz wymaganych deklaracji, negatywny wpływ stosunkowo późnej publikacji kryteriów wyboru projektów, możliwy negatywny wpływ terminu wyborów samorządowych na zabezpieczenie środków na realizację projektów w ramach Działania FENX.03.01, krótki termin od ogłoszenia naborów względem przygotowania stosunkowo skomplikowanych wniosków, w tym obszernych i skomplikowanych załączników do WoD czy ryzyko rozliczania projektów poza okresem programowania (n+2), wynikające z terminu planowanych naborów (sytuacja ta dotyczy konkursu taborowego przewidzianego na 2026 r., przy czym zakładany czas potrzebny na produkcję pojazdów wynosi ok. 1-1,5 roku (przy czym dodatkowo należy uwzględnić procedury- zarówno wyboru projektu, jak i przetargowe)).</p> <p>Biorąc pod uwagę wyniki badania jakościowego można wnioskować, że lepszy dostęp do informacji o naborze mają podmioty uprawnione do realizacji projektów w trybie pozakonkursowym. Potencjalni i aktualni Wnioskodawcy i Beneficjenci, którzy wzięli udział w badaniu IDI, a którzy uprawnieni są do realizacji projektów w tym trybie, pozytywnie oceniali bowiem harmonogram naborów pod kątem adekwatności względem ich potrzeb. Deklarowano przy tym, że informacje o naborach otrzymują z wyprzedzeniem, zyskując czas na opracowanie niezbędnej dokumentacji. Część z respondentów była jednak przekonana, że o ile informacje dotyczące planowanych naborów publikowane są z wyprzedzeniem, to ich zakres jest niewystarczający. Deklarowano przy tym, że w momencie ich publikacji udostępniane powinny być również regulaminy konkursów, zawierające zapisy niezbędne dla przygotowania aplikacji.</p> <p>Rekomendowano również, by przed naborami instytucje zarządzające Programem przygotowały i opublikowały kompendium dla Wnioskodawców dotyczące kwalifikowalności wydatków. W poprzednim okresie programowania – poza informacjami zawartymi w dedykowanych wytycznych – wydatki te były bowiem doprecyzowane w ramach SzOOP, czego nie uwzględniono obecnie. Zdaniem respondentów, nadmierna ogólność dostępnych zapisów może powodować trudności na etapie rozliczania projektów i skutkować koniecznością zwrotu części dofinansowania.</p> <p>Warto jednak podkreślić, że planując nabory wniosków w ramach FENIKS, pod uwagę brano przede wszystkim dostępność w danym czasie innych programów krajowych lub unijnych, oferujących wsparcie w podobnym zakresie. Równoczesne rozpoczęcie naborów na zbliżone działania sprawiłoby bowiem, że programy te byłyby względem siebie konkurencyjne, a nie uzupełniające. Co więcej, jednoczesne realizowanie zbyt dużej liczby podobnych projektów skutkowałoby znaczącym zachwianiem na rynku, trudnościami z wyłonieniem wykonawców, a prawdopodobnie również wzrostem cen. Zgodnie z deklaracjami przedstawicieli IZ, terminy rozpoczęcia i zakończenia naborów planowane są ponadto w taki sposób, by działały mobilizująco na potencjalnych Wnioskodawców, zwłaszcza aplikujących o wsparcie na realizację dużych inwestycji. Jak podkreślał jeden z</p>

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
	respondentów, w momencie ogłoszenia naboru, projekty powinny być już przemyślane i w znacznej mierze przygotowane. W innym przypadku Wnioskodawcy mogą mieć problem z pozyskaniem niezbędnych zezwoleń, co często skutkuje niemożnością skorzystania przez nich z Programu.
<p>3. Czy terminy wskazane w ogłoszeniu o naborze wniosków umożliwiły zgromadzenie niezbędnych dokumentów oraz przygotowanie wniosków odpowiadających sformułowanym wymaganiom? Jeżeli nie, to jaki termin na przygotowanie wniosków oraz wymaganej dokumentacji jest optymalny przy uwzględnieniu zarówno potrzeb oraz możliwości Wnioskodawców, jak i konieczności sprawnego procesu zarządzania działaniem?</p>	<p>Zgodnie z wynikami badania ilościowego, jedynie nieco ponad 7% ogółu ankietowanych Wnioskodawców i Beneficjentów oraz potencjalnych Wnioskodawców i Beneficjentów negatywnie oceniło możliwość zgromadzenia niezbędnych dokumentów w czasie wynikającym z ogłoszonych terminów naborów. Uzasadniając oceny niskie, wskazywano m.in. na trudności w ustaleniu ostatecznej listy wymaganych dokumentów, trudności w uzyskaniu wymaganych pozwoleń, z uwagi na stosunkowo krótki czas trwania części naborów, zbyt krótki okres na przygotowanie dokumentacji dla bardziej złożonych przedsięwzięć (np. wymagających uzyskania stosownych uzgodnień ze strony wielu instytucji zewnętrznych, np. Wód Polskich, PKP (własność gruntów), JST (przecięcia z drogami powiatowymi i wojewódzkimi)) czy premiowanie projektów o wysokim stopniu dojrzałości (przygotowania), wynikające z przyjętych, stosunkowo krótkich terminów naborów (co jednak w kontekście możliwości sprawnego i efektywnego wdrażania wsparcia zdaniem ewaluatora trudno rozpatrywać w negatywnym kontekście). W ramach badania jakościowego z przedstawicielami tej samej grupy potwierdzono, że o ile podmioty uprawnione do realizacji projektów w trybie konkursowym i/lub posiadające doświadczenie w korzystaniu ze środków unijnych nie mają większych trudności z przygotowaniem dokumentacji projektowej w wyznaczonych terminach, to podmioty ubiegające się o wsparcie z UE po raz pierwszy nierzadko natrafiają na bariery wynikające m.in. ze zbyt krótkiego czasu trwania naborów w stosunku do zakresu wymaganych informacji.</p> <p>Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji podkreślali natomiast, że ich zdaniem harmonogram naborów jest w dużej mierze dostosowany do specyfiki projektów oraz różnorodności potrzeb potencjalnych Beneficjentów. Informacje o planowanych naborach publikowane są bowiem ze znacznym wyprzedzeniem, umożliwiając potencjalnym Wnioskodawcom przygotowanie niezbędnych dokumentów. Respondenci potwierdzili jednak, że terminy te mogą być gorzej oceniane przez podmioty nie mające doświadczenia w korzystaniu ze środków unijnych i nieposiadające świadomości konieczności wcześniejszego kompletowania wymaganej dokumentacji i zezwoleń.</p>
<p>4. Czy zakres dokumentów wymaganych do przygotowania wniosku o dofinansowanie jest właściwy, czy powinien zostać poszerzony/zawężony? Czy jest on dostosowany do specyfiki projektów, które mogą zostać objęte wsparciem?</p>	<p>Jedynie 3% ankietowanych Wnioskodawców i Beneficjentów oraz potencjalnych Wnioskodawców i Beneficjentów stwierdziło, że zakres dokumentów wymaganych do przygotowania WoD nie był sformułowany w sposób właściwy (przy czym wskazania te dotyczyły niemal wyłącznie naboru w ramach Działania FENX 03.01). Wśród wskazywanych argumentacji znalazły się takie elementy, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● brak instrukcji opracowania studium wykonalności (zawarty został jedynie spis treści tego dokumentu) ³⁹; ● brak wytycznych do opracowania analizy kosztów i korzyści⁴⁰; ● brak wskazania dokumentów, które muszą spełniać zasadę DNSH; ● brak wyjaśnień czego dotyczyć powinna analiza klimatyczna;

³⁹ Zaznaczyć należy, że element ten został wskazany przez respondenta, podczas gdy jest on dostępny w dokumentacji dot. naboru (*Ogólne zasady przygotowania analiz kosztów i korzyści*).

⁴⁰ Jw.

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
	<ul style="list-style-type: none"> ● zbyt wysoki nakład sił i środków na opracowanie dokumentacji w stosunku do korzyści (biorąc pod uwagę ryzyko możliwości nieotrzymania dofinansowania); ● zbyt szeroki zakres wymaganych dokumentów wpływający na podejmowanie decyzji o odstąpieniu od aplikowania; ● zbyt rozproszony charakter informacji dotyczących załączników wymaganych do złożenia wraz z WoD. <p>Dla uczestników panelu eksperckiego niezrozumiałe były jednak uwagi ankietowanych Wnioskodawców i Beneficjentów dotyczące braku wystarczających informacji o sposobie opracowania AKK oraz studium wykonalności. Respondenci deklarowali, że odpowiednie wytyczne/instrukcje dotyczące opracowania studium wykonalności czy analizy korzyści i kosztów są dostępne, tym bardziej, że nie są to dokumenty wymagane wyłącznie przy projektach unijnych.</p> <p>Ankietowani mieli również za zadanie ocenić, czy zakres dokumentów wymaganych do przygotowania WoD jest odpowiednio dostosowany do specyfiki projektów, które mogą zostać objęte wsparciem. W tym przypadku udział wskazań negatywnych był jeszcze niższy i wyniósł zaledwie niecałe 1,5% ogółu odpowiedzi. Wśród podawanych argumentacji tego typu ocen wymieniano:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● zbyt szeroki zakres wymaganych dokumentów w ramach (stosunkowo niewielkich) projektów ZIT; ● zbyt restrykcyjne kryteria dotyczący kwestii gospodarki niskoemisyjnej (w tym konieczność udowadniania powszechnie znanych zależności, jak wpływ inwestycji w transport publiczny na realizację celów związanych z rozwojem gospodarki niskoemisyjnej); ● konieczność precyzyjniejszego dookreślenia zakresu wymaganych dokumentów względem poszczególnych typów projektów (jako przykład podawano potrzebę przedstawienia deklaracji Wód Polskich nawet w przypadku inwestycji wyłączonych ustawowo tego obowiązku). <p>Wnioskodawcy i Beneficjenci oraz potencjalni Wnioskodawcy i Beneficjenci uczestniczący w wywiadach pogłębionych potwierdzili, że zakres dokumentów niezbędnych do przygotowania w ramach aplikacji o wsparcie z Programu rzeczywiście jest szeroki. Respondenci, którzy posiadali doświadczenie w aplikowaniu o środki z UE, byli jednak zgodni co do tego, że nie różni się on znacząco od tego, czego wymagano od Wnioskodawców w poprzedniej perspektywie. Badani podkreślali przy tym, że nie identyfikują informacji czy załączników, z których można by zrezygnować w ramach naborów. Równocześnie zgadzano się jednak z respondentami badania ilościowego, wskazując, że opracowanie i udostępnienie dokumentów obejmujące informacje nt. tego, co powinny zawierać wymagane załączniki, jak studium wykonalności, analiza kosztów i korzyści czy analiza klimatyczna, znacznie ułatwiłoby pracę podmiotom chcącym ubiegać się o wsparcie.</p> <p>Przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji wskazali natomiast, że zakres dokumentacji wymaganej w ramach WoD wynika w znacznej mierze z rozporządzeń unijnych, wymogów ustawowych czy zapisów samego Programu. Nie ma zatem większej możliwości jego ograniczenia.</p>
<p>Cel badawczy nr 2. Kryteria wyboru projektów, tj. zestaw określonych wymogów formalnych i merytorycznych, zawartych w Szczegółowym Opisie Priorytetów, które muszą spełnić projekty, aby uzyskać dofinansowanie z publicznych środków wspólnotowych</p>	
<p>1. Czy oceniane kryteria wyboru projektów są adekwatne względem celu głównego i</p>	<p>Zespół Badawczy dokonał szczegółowej analizy każdego z ww. kryteriów wraz z przypisaną do niego definicją. Przeprowadzona analiza wykazała, że oceniane kryteria wyboru projektów są adekwatne względem celu głównego oraz celów szczegółowych wspomnianych Priorytetów, a także celów</p>

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
<p>celów szczegółowych priorytetów III-V, a także celów Programu, głównie biorąc pod uwagę: cele działania, przewidywane wskaźniki ich pomiaru, konieczność realizacji Ram Wykonania, specyfikę branży, przedmiot projektów, charakterystykę Beneficjentów? Jeśli nie, to jakich zmian należy dokonać?</p>	<p>FEnIKS 2021-2027, w tym biorąc pod uwagę cele poszczególnych Działań, wskaźniki ich pomiaru i konieczność realizacji Ram Wykonania, jak również specyfikę branży, przedmiot projektów czy charakterystykę Beneficjentów.</p> <p>Zaznaczyć należy, że poszczególne kryteria są oczywiście w różnym stopniu ukierunkowane na realizację ww. celów. Można bowiem wskazać takie, które odnoszą się do nich w sposób bezpośredni (np. kryteria rankingujące <i>uwzględnienie aspektów środowiskowych w procesie przygotowania SUMP</i> czy też <i>realizacja celów osi priorytetowej</i>⁴¹), jak i takie które jedynie w pośredni sposób determinują realizację założeń zbieżnych z określonymi celami. Jednocześnie jednak nie zidentyfikowano występowania kryteriów, które ograniczałyby w jakiś sposób możliwość osiągnięcia celów Programu i poszczególnych priorytetów. Niewątpliwie pozytywnym aspektem było korzystanie z dotychczasowych doświadczeń zebranych podczas wdrażania poprzedniej perspektywy finansowej. Treść poszczególnych kryteriów w znacznej mierze bazuje bowiem na dotychczas stosowanych (i sprawdzonych) definicjach.</p> <p>Zdaniem Zespołu Badawczego, właściwie przypisano również wagi poszczególnych kryteriów, biorąc pod uwagę cele Priorytetów III-V. Wykorzystana punktacja w wystarczającym stopniu determinuje uwzględnienie w projektach aspektów związanych bezpośrednio z realizacją ww. celów.</p> <p>Powyższe wnioski potwierdzają wyniki badań reaktywnych. W ramach przeprowadzonego badania ankietowego poproszono respondentów o ocenę stopnia adekwatności kryteriów wyboru projektów względem celów Programu oraz poszczególnych Działań. Średnie z udzielonych ocen (w 5-stopniowej skali) oscylowały w granicach 3,59-3,72, przy czym najwyższą zbieżność odnotowano w przypadku Celu Polityki Bardziej przyjazna dla środowiska i niskoemisyjna Europa. Nie można tym samym stwierdzić, aby któryś ze stawianych celów był niewłaściwie odzwierciedlony w ramach opracowanych kryteriów wyboru projektów analizowanej interwencji.</p> <p>Z powyższymi ocenami zgodzili się również faktyczni i potencjalni Beneficjenci i Wnioskodawcy, którzy wzięli udział w badaniu IDI.</p> <p>Również w przypadku takich aspektów, jak specyfika branży czy charakterystyka i działalność poszczególnych podmiotów, uzyskano stosunkowo wysokie średnie ocen respondentów. Średni poziom dostosowania opracowanych kryteriów względem powyższych elementów wyniósł bowiem ok. 3,6 (w 5 – stopniowej skali ocen).</p>
<p>2. Czy kryteria pozwalają na całościową ocenę projektu?</p>	<p>Dokonana przez Zespół Badawczy analiza kryteriów wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V potwierdziła, że umożliwiają one ich całościową ocenę. Z powyższym wnioskiem w zdecydowanej większości zgodzili się również przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu jakościowym, wskazując, że kryteria wyboru projektów pozwalają na kompleksową ocenę każdego projektu i nie ma potrzeby ich rozszerzania czy zmiany.</p>
<p>3. Czy zastosowane kryteria wyboru projektów są właściwie sformułowane, tj.: ich definicja jest precyzyjna i zrozumiała, są poprawne</p>	<p>Przeprowadzona analiza potwierdziła, że omawiane kryteria w zdecydowanej większości sformułowane zostały w sposób prawidłowy. Zastosowane definicje są najczęściej precyzyjne i zrozumiałe dla przeciętnego odbiorcy, zawierają również niezbędne odniesienia do wytycznych czy regulacji, do których spełnienia zobligowany jest Wnioskodawca. Kryteria wyboru projektów w ramach Priorytetów III-V zwykle są również poprawne pod względem merytorycznym, a także mierzalne i obiektywne. W ramach panelu eksperckiego zidentyfikowano jednak kilka kryteriów wymagających niewielkiej modyfikacji/uszczegółowienia.</p>

⁴¹ Kryterium rankingujące „Realizacja celów osi priorytetowej” w ramach Działania 4.4 RIS na śródlądowych drogach wodnych.

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
<p>merytorycznie, mierzalne, obiektywne, jednoznaczne dla osób oceniających oraz Wnioskodawców?</p>	<p>Eksperci rekomendowali modyfikację zapisów dotyczących kryterium <i>Przygotowany raport z zakresu prac nad SUMP (tzw. „scoping report”)</i>, w ramach którego Wnioskodawca może m.in. otrzymać 2 pkt. za dokonanie identyfikacji interesariuszy. Sugerowano dookreślenie, o jakich konkretnie interesariuszy chodzi (mobilności miejskiej, interesariuszy SUMP), by uniknąć ewentualnych niejasności. W ramach kryterium można ponadto otrzymać 1 pkt. za dokonanie identyfikacji potrzeb grup wykluczonych. W tym przypadku również rekomendowano doprecyzowanie, o jakie wykluczenie dokładnie chodzi (tj. wykluczenie transportowe). Kryterium zakłada również przyznanie 2 pkt. za przeprowadzenie diagnozy głównych problemów związanych z transportem publicznym, rowerowym, pieszym, samochodowym. Sugerowano przy tym rozszerzenie wspomnianych zapisów o pozostałe formy mikromobilności (hulajnogi, skutery itd.). Należy jednak wskazać, że zdaniem ewaluatora wprowadzenie takich zmian nie jest konieczne. Wzór scoping report jest załącznikiem do dokumentacji naboru i określa jego przedmiotowe elementy (np. identyfikację interesariuszy) oraz odsyła do szczegółowych Wytycznych odnoszących się do przygotowania SUMP. Jednocześnie obowiązujące zapisy nie uniemożliwiają wskazania w ramach scoping report innych problemów, tj. np. związanych z mikromobilnością.</p> <p>Ponadto zwrócono uwagę na kryterium <i>Realizacja celów wsparcia</i> w ramach Działania FENX.05.02. Zgodnie z opisem znaczenia kryterium, za jego wypełnienie można otrzymać maks. 8 pkt., choć zarazem wskazano, że punkty się sumują. Łączna suma punktów za wypełnienie wszystkich elementów wskazanych w definicji kryterium to jednak 14 pkt. Zaznaczyć jednak należy, że wg ewaluatora nie jest możliwe realizowanie projektu dotyczącego jednocześnie więcej niż jednej z sytuacji wskazanych w kryterium, wobec czego rekomendacja ta zdaniem ewaluatora również nie jest zasadna.</p>
<p>4. Czy analizowane kryteria wyboru projektów są wewnątrznie spójne?</p>	<p>Nie zidentyfikowano sytuacji, w której poszczególne kryteria byłyby wewnątrznie sprzeczne lub wykluczałyby się wzajemnie. Analiza systemu wyboru projektów pozwala zatem pozytywnie ocenić zdolność tegoż systemu do zapewnienia odpowiedniego poziomu komplementarności projektów infrastrukturalnych realizowanych w jego ramach względem siebie. Istotne znaczenie w tym zakresie ma m.in. wykorzystanie specyficznego kryterium: <i>Komplementarność</i>, w ramach którego ocenie podlega, czy projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. Do wyboru wzajemnie spójnych inwestycji przyczynia się również wykorzystanie kryterium rankingującego <i>Komplementarność projektu</i>, weryfikującego spójność inwestycji z innymi projektami transportowymi.</p>
<p>5. Czy opisy znaczenia kryteriów zostały poprawnie określone?</p>	<p>Na podstawie przeprowadzonych badań należy pozytywnie ocenić poprawność opisów znaczeń kryteriów wyboru projektów. Jak wynika z przeprowadzonej ankietyzacji, jedynie niecałe 2% badanych było zdania, że kryteria wyboru projektów nie zostały właściwie sformułowane (tj.: pod względem zrozumiałości, poprawności merytorycznej, mierzalności, obiektywności, jednoznaczności). Wśród argumentacji opinii tego typu znalazły się takie aspekty, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • konieczność powierzenia aplikacji firmie zewnętrznej, ze względu na trudności w zrozumieniu dokumentacji związanej z kryteriami wyboru; • występowanie możliwości różnej interpretacji niektórych zapisów kryteriów, utrudniając właściwą samoocenę przed złożeniem wniosku; • niezasadność stosowania kryteriów związanych z położeniem geograficznym, w tym promowanie większych ośrodków miejskich; • trudności w zrozumieniu kryteriów odnoszących się do działań w zakresie adaptacji do zmian klimatu. <p>Także faktyczni i potencjalni Beneficjenci i Wnioskodawcy, którzy wzięli udział w badaniu IDI, w zdecydowanej większości deklarowali, że zastosowane kryteria wyboru projektów zostały precyzyjnie zdefiniowane i nie wymagają zmian. Ewentualne wątpliwości zostały bowiem wyjaśnione podczas</p>

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
	szkoleń i/lub rozmów z IP. Tylko jeden z respondentów, który przekonany był, że w celu zrozumienia kryteriów wyboru, niezbędne jest opracowanie przewodnika merytorycznego po kryteriach oceny, był zdania, że nie jest w stanie ocenić precyzyjności definicji kryteriów, bez szczegółowej wiedzy, jakiej dostarczyłby ww. przewodnik.
<p>6. W jaki sposób kryteria wpisują się w realizację polityk horyzontalnych? Czy są z nimi spójne?</p>	<p>W opinii eksperckiej, przyjęte kryteria wyboru projektów, w tym kryteria horyzontalne i specyficzne, sformułowane zostały w sposób umożliwiający wybór do dofinansowania inwestycji wspierających realizację zasad horyzontalnych. Znacząca część przyjętych kryteriów, zwłaszcza horyzontalnych, bezpośrednio odnosi się bowiem do poszczególnych zasad horyzontalnych, czego przykładem jest np. kryterium <i>Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czyni poważnej szkody”</i> wprost dotyczące się zasady DNSH, czy kryterium <i>Zgodność projektu z zasadami równości szans, włączenia społecznego i niedyskryminacji</i>, odnoszące się do zasady równości szans i niedyskryminacji. Inne z kolei w sposób pośredni wpływają na wybór projektów umożliwiających realizację polityk horyzontalnych, jak np. kryteria <i>Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu</i> i <i>Zapewnienie retencji i oczyszczanie wód opadowych z wykorzystaniem zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie</i>, wspierające wypełnianie zasady zrównoważonego rozwoju. Zaznaczyć należy, że zastosowany zestaw kryteriów odnosi się do realizacji polityk horyzontalnych w sposób kompleksowy i dostosowany jednocześnie do charakteru projektów przewidzianych do realizacji w ramach poszczególnych Działań. Biorąc jednocześnie pod uwagę doświadczenie ewaluatora zaznaczyć należy, że obecne podejście do formułowania kryteriów mających na celu realizację polityk horyzontalnych jest istotnie szersze i ukierunkowane na holistyczne oddziaływanie planowanych inwestycji na wszystkie zasady wchodzące w skład ww. polityk.</p>
<p>7. Czy kryteria wyboru projektów zapewniają realizację najlepszych projektów, które w największym stopniu przyczyniają się do realizacji celów priorytetów III-V jeśli chodzi o logikę interwencji?</p>	<p>Przeprowadzona przez Zespół Badawczy analiza kryteriów wyboru projektów wykazała, że zostały one dobrane i sformułowane w sposób zapewniający wytypowanie inwestycji, które w największym stopniu przyczynią się do osiągnięcia celów analizowanych Priorytetów. Wybór projektów umożliwiających osiągnięcie zakładanych rezultatów zapewniają przede wszystkim specyficzne kryteria wyboru projektów, dostosowane do specyfiki działań planowanych do wdrożenia w ramach poszczególnych Priorytetów i mające bardziej szczegółowy charakter niż kryteria horyzontalne, wspólne dla całego Programu.</p> <p>Powyższe wnioski potwierdzili przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie Programu, zdaniem których, kryteria wyboru projektów zaprojektowane zostały w sposób umożliwiający wybór najbardziej wartościowych przedsięwzięć, mających potencjał, by w największym stopniu przyczynić się do osiągnięcia celów Priorytetów III-V.</p>
<p>8. Czy kryteria wyboru projektów zapewniają realizację projektów, które pozwolą na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania?</p>	<p>Przeprowadzona analiza założeń Programu potwierdziła, że kryteria wyboru projektów zapewniają realizację projektów, które pozwolą na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania. Wnioskodawcy są bowiem zobligowani do wykazania m.in. zgodności planowanych inwestycji w założeniach Programu i danego Priorytetu, zapewniając tym samym realizację ich celów i powiązanych z nimi wskaźników Ram Wykonania. Nie bez znaczenia w tym zakresie są również kryteria obligujące Wnioskodawców do wykazania, że planowane inwestycje są zabezpieczone pod względem finansowym oraz instytucjonalnym i realizowane będą zgodnie z zasadami ochrony środowiska, a osiągnięte przez nich efekty będą miały charakter trwały.</p>

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
	<p>Powyższe wnioski potwierdzili przedstawiciele instytucji zaangażowanych w realizację interwencji uczestniczący w badaniu jakościowym, zdaniem których kryteria wyboru projektów zaprojektowane zostały w sposób właściwy z punktu widzenia konieczności wypełnienia zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania.</p>
<p>9. Czy kryteria wyboru projektów przyczynią się do wypełnienia zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania?</p>	<p>Przeprowadzona analiza założeń Programu pozwala pozytywnie ocenić wpływ kryteriów wyboru projektów na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania. Z uwagi na obowiązujące kryteria, inwestycje wybrane do dofinansowania muszą bowiem wykazać m.in. zgodność z logiką interwencji Programu i danego Priorytetu w ramach obligatoryjnego kryterium horyzontalnego <i>Zgodność z Programem Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Szczegółowym opisem priorytetów FENiKS oraz regulaminem wyboru projektów (dokumenty aktualne na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie)</i>. Tym samym kryteria wyboru projektów obligują Beneficjentów do realizacji inwestycji wspierających osiągnięcie celów szczegółowych danego Priorytetu i przypisanych do niego wskaźników wykonania, a także celów pośrednich i końcowych. Realizację wskaźników Ram Wykonania pośrednio wspierają również takie obligatoryjne kryteria horyzontalne, jak <i>Trwałość projektu, Stabilność finansowa projektu, Gotowość organizacyjno-instytucjonalna Wnioskodawcy w obszarze zawierania umów</i>, a także <i>Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska czy Odporność infrastruktury na zmiany klimatu</i>, zabezpieczające zarówno realizację inwestycji, jak i trwałość osiągniętych w jej ramach efektów, wpływających na wypełnienie przyjętych zobowiązań. Istotne znaczenie w tym zakresie mają również kryteria specyficzne, weryfikujące m.in. gotowość techniczną projektu do realizacji, lokalizację inwestycji czy promowanie rozwiązań przyjaznych dla ochrony środowiska. Zaznaczyć należy, że dla większości wskaźników nie określono konieczności osiągnięcia celu pośredniego (tj. w 2024 r.). Sytuacja ta wynika oczywiście z przyjętego harmonogramu naboru wniosków i możliwości osiągnięcia założonych wartości wskaźników w tymże okresie. Konieczność osiągnięcia celów pośrednich przypisano m.in. do Działania FENX.03.01, względem którego planowana data zakończenia naboru przypada na 28 czerwca 2024 r. Biorąc pod uwagę możliwe potencjalne opóźnienia w podpisaniu umów na dofinansowanie, konieczność przeprowadzenia procedur związanych z zamówieniami publicznymi oraz charakter wskaźników (m.in. konieczność zakupu taboru i przebudowania/zmodernizowania linii tramwajowych/metra) można wnosić o ryzyku nieosiągnięcia wartości pośrednich do końca 2024 r. Cele pośrednie przypisane zostały również do Działań FENX.04.01 oraz FENX.05.01, w ramach których realizowane są przez GDDKiA dwa projekty pozakonkursowe (Budowa drogi ekspresowej S1 Kosztowy - Bielsko-Biała odc. II oraz III, FAZA II oraz „Budowa drogi ekspresowej S7, odc. Widoma – Kraków (w. Kraków Nowa Huta)” Faza II). Oba projekty znajdują się w fazie realizacji, wobec czego istnieje potencjalna możliwość spełnienia celów pośrednich.</p> <p>Pozytywny wpływ kryteriów wyboru projektów na wypełnienie zobowiązań wynikających z przyjętych Ram Wykonania potwierdza analiza wyników badań jakościowych, w których wzięli udział przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za realizację Programu. Respondenci deklarowali bowiem, że nie dostrzegają sytuacji, w której omawiane kryteria nie byłyby właściwie dostosowane do założeń Ram Wykonania.</p>
<p>10. Czy analizowane kryteria mają realny wpływ na jakość projektu, czy nie weryfikują jedynie poprawności projektu</p>	<p>Przeprowadzona przez Zespół Badawczy analiza kryteriów wyboru projektów wykazała, mają one realny wpływ na jakość projektów wybranych do dofinansowania. Wniosek ten potwierdzili przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za wdrażanie Programu, uczestniczący w badaniu IDI. Wskazano przy tym, że podczas oceny WoD pod uwagę brane są takie aspekty, jak dojrzałość projektu, trwałość jego planowanych rezultatów, stabilność finansowa inwestycji, odporność na zmiany klimatu itd., zapewniające największe szanse powodzenia inwestycji, jak i utrzymanie się jej efektów w dłuższym czasie.</p>

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
z zasadami logiki i dokumentacją?	
<p>11. Czy któreś z analizowanych kryteriów wyboru projektów mogą dyskryminować jakieś grupy potencjalnych Beneficjentów?</p>	<p>Szczegółowa analiza kryteriów wyboru projektów, zarówno kryteriów horyzontalnych, jak i specyficznych oraz kryteriów dla projektów stanowiących drugie Fazy (FAZA II) projektów podlegających procedurze fazowania pomiędzy POIiŚ 2014-2020 a FEnIKS 2021-2027 nie wykazała, by któreś z nich mogły dyskryminować jakieś grupy potencjalnych Beneficjentów. Omawiane kryteria zostały opracowane w sposób umożliwiający weryfikację możliwości skorzystania ze wsparcia konkretnych grup podmiotów (typów Beneficjentów), jak i poszczególnych podmiotów, analizując m.in. sytuację Wnioskodawców i posiadane przez nich zasoby pod kątem zdolności do realizacji zaplanowanych działań. Nie wykluczają one jednak możliwości skorzystania z Programu przez podmioty spełniające te podstawowe warunki.</p> <p>Analiza wywiadów pogłębionych z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji potwierdziła, że ryzyko, że niektóre kryteria mogą prowadzić do dyskryminacji określonych grup Beneficjentów, jest niewielkie. Co prawda w ramach Programu określono szczegółowe typy Beneficjentów oraz zakresów inwestycji, na jakie można otrzymać dofinansowanie. FEnIKS ma jednak konkretny cel i zakres, w związku z czym podmioty wykluczone z finansowania w jego ramach, jak np. porty lotnicze cechujące się dużym ruchem pasażerskim, mogą korzystać ze wsparcia oferowanego w ramach innych, dedykowanych im programów.</p> <p>Również analiza wyników badania ilościowego pozwala wnioskować o trafnym sformułowaniu zapisów kryteriów wyboru. Jedyne wskazania odnoszące się do możliwości dyskryminacji dotyczyły bowiem położenia geograficznego, kryteria te jednak (co należy zaznaczyć) zostały sformułowane poprawnie i ukierunkowane są na wsparcie inwestycji w wybranych obszarach, na których pożądanym jest zwiększenie intensywności wsparcia. Trudno również uznać podstawę dla formułowania zarzutów odnoszących się do wspierania inwestycji znajdujących się na wysokim poziomie gotowości technicznej. Podejście to zwiększa bowiem szanse na sprawne wdrożenie interwencji i osiągnięcie zakładanych celów.</p>
<p>12. Czy kryteria wyboru projektów gwarantują wybór projektów zgodnych z zasadą DNSH (zasada "nie czyn poważnej szkody" w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852)?</p>	<p>Jednym z obligatoryjnych horyzontalnych kryteriów wyboru projektów, jest kryterium <i>Zasada zrównoważonego rozwoju, w tym zasada „nie czyn poważnej szkody”</i>. W jego ramach, ocenie podlega zgodność interwencji z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 9 ust. 4 <i>Rozporządzenia ogólnego</i>. W ramach potwierdzenia spełnienia zasady „nie czyn poważnych szkód”, Wykonawca powinien odnieść się do zapisów ekspertyzy wykonanej na zlecenie MFIPR pn. <i>Analiza spełniania zasady „nie czyn poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027</i>⁴² i zamieszczonych w niej ustaleń dla poszczególnych typów projektów.</p> <p>Wspomniany dokument zawiera wyniki analiz obszarów interwencji i typów projektów pod kątem zgodności z zasadą „nie czyn poważnych szkód” w odniesieniu do sześciu celów środowiskowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • łagodzenie zmian klimatu;

⁴² Analiza spełniania zasady „nie czyn poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, ATMOTERM S.A., 2022.

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
	<ul style="list-style-type: none"> ● adaptacja do zmian klimatu; ● zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich; ● gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling; ● zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola; ● ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów. <p>Zdaniem Zespołu Badawczego, stanowi to istotne rozszerzenie przyjętych kryteriów wyboru projektów, zapewniając wybór do dofinansowania inwestycji zgodnych z zasadą DNSH.</p> <p>W przypadku projektów fazowanych, realizację działań zgodnych z zasadą DNSH zapewnia kryterium <i>Zgodność projektu z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz zasadą „nie czyni poważnych szkód” (Do No Significant Harm)</i>, o zakresie tożsamym z powyżej omówionym kryterium horyzontalnym.</p> <p>W ramach badania jakościowego z przedstawicielami instytucji zaangażowanych w realizację interwencji kilkakrotnie wskazywano natomiast, że do tej pory zasada ta budzi znaczne wątpliwości interpretacyjne i do momentu przejścia pierwszej kontroli z UE, trudno określić, jak realizacja wspomnianej zasady będzie oceniana w cyklu życia projektu. Również zdaniem ewaluatora odpowiednie podejście do wypełniania tej zasady wypracowane zostanie w najbliższym czasie, tj. w momencie przedstawienia szerszego stanowiska KE. Niemniej przyjęte kryteria wyboru oraz szczegółowe zapisy ww. <i>Analizy spełniania zasady „nie czyni poważnej szkody” (...)</i> ocenić należy pozytywnie. Przedstawione listy kontrolne opracowane zostały w sposób szczegółowy, kompleksowo odnosząc się do wszystkich przewidzianych typów inwestycji. Oczywiście ze względu na pionierski charakter tejże zasady, sposób jej uwzględniania przez poszczególnych beneficjentów powinien być objęty szczególną analizą w przyszłości (tj. w ramach kolejnych badań ewaluacyjnych). Niewątpliwie w przyszłości możliwe będzie również opracowanie dokumentu podsumowującego doświadczenia w tym obszarze i wytypowanie dobrych praktyk, możliwych do powielania w ramach przyszłych, podobnych projektów (zaznaczyć należy, że w planie ewaluacji przewidziano już opracowanie tego typu publikacji⁴³).</p>
<p>13. Czy kryteria wyboru projektów gwarantują wybór projektów odpornych na zmiany klimatu?</p>	<p>Przyjęte kryteria wyboru projektów w ramach Programu zostały ponadto zaprojektowane w sposób zapewniający wsparcie inwestycji odpornych na zmiany klimatu, co gwarantuje wykorzystanie obligatoryjnego kryterium horyzontalnego <i>Odporność infrastruktury na zmiany klimatu</i>. W ramach wspomnianego kryterium, weryfikowana jest zgodność planowanych działań z art. 73 ust. 2 lit. j) <i>Rozporządzenia ogólnego</i>. Weryfikacja prowadzana jest na podstawie uzasadnienia odporności inwestycji na zmiany klimatu przedstawionego we WoD, opracowanego na podstawie metodologii wynikającej z <i>Wytycznych Komisji Europejskiej: ZAWIADOMIENIE KOMISJI Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (2021/C 373/01)</i>.</p> <p>W ramach kryteriów horyzontalnych uwzględniono ponadto kryterium rankingujące <i>Zastosowanie elementów z zakresu gospodarki o obiegu zamkniętym, poprawy efektywności energetycznej i OZE, ochrony przyrody (w tym różnorodności biologicznej) oraz adaptacji do zmian klimatu</i>, weryfikujące, czy planowana inwestycja obejmuje rozwiązania ograniczające jej negatywne oddziaływanie na środowisko bądź zawiera elementy</p>

⁴³ Ocena stosowania zasady DNSH w projektach transportowych FENIKS 2021-2027, przewidywany termin rozpoczęcia badania – 2027 r.

Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź
	<p>zmniejszające znacząco jej ślad środowiskowy. Do działań wpisujących się w omawiane kryterium zalicza się m.in. zmniejszenie pierwotnego zużycia surowców i materiałów, zapobieganie powstawaniu odpadów, odzysk, recycling, naprawa i ponowne wykorzystanie, wykorzystanie wody szarej, ścieków oczyszczonych, ograniczenie presji na środowisko, uwzględnianie efektów środowiskowych w zarządzaniu, zrównoważone gospodarowanie wodami opadowymi, zachowanie istniejącej zieleni (w szczególności drzew) i powierzchni biologicznie czynnej na terenie inwestycji oraz retencjonowanie wody..</p> <p>Powyższe wnioski potwierdzają wyniki badań reaktywnych. Jedynie jeden na stu ankietowanych Wnioskodawców i Beneficjentów (faktycznych i potencjalnych) był zdania, że kryteria wyboru projektów nie gwarantują wyboru projektów odpornych na zmianę klimatu. Oceny te (o charakterze jednostkowym) dotyczyły braku przekonania o możliwości realizacji inwestycji odpornych na tego typu zmiany, szczególnie w przypadku obserwowanych w ostatnich latach ekstremalnych zjawisk pogodowych.</p> <p>Z kolei zgodnie z deklaracjami faktycznych i potencjalnych Wnioskodawców i Beneficjentów biorących udział w badaniu IDI, w ramach WoD Wnioskodawcy zobligowani są do wykazania, czy i w jaki sposób realizowane inwestycje będą odporne na zmiany klimatu. Kryterium to ma charakter obligatoryjny, zapewnia zatem wybór do dofinansowania projektów spełniających wymagania w tym zakresie.</p> <p>Również zdaniem pracownika instytucji zaangażowanych w realizację interwencji, kryteria wyboru projektów są w wystarczający sposób skoncentrowane na aspektach związanych z odpornością na zmiany klimatu. Ww. obligatoryjne kryterium horyzontalne <i>Odporność infrastruktury na zmiany klimatu</i> zapewnia bowiem wybór do dofinansowania inwestycji, w ramach których, w oparciu o metodologię wynikającą z <i>Wytycznych Komisji Europejskiej: ZAWIADOMIENIE KOMISJI Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (2021/C 373/01)</i> należy wykazać, że przygotowana z udziałem środków programu FEnIKS infrastruktura jest odporna na zmiany klimatu. Nie ma zatem możliwości, by któryś z projektów wybranych do dofinansowania nie spełniał tego wymogu.</p> <p>Jednocześnie zdaniem ewaluatora, zastosowane kryteria (zarówno obligatoryjne, jak i rankingujące), jak i sposób ich uzasadnienia (oparty m.in. na szczegółowych zapisach analizy klimatycznej) w wystarczający sposób warunkują wybór projektów odpornych na zmiany klimatu. Niemniej zasadne wydaje się rozważenie możliwości organizacji szkoleń z zakresu właściwego stosowania ww. Wytycznych, w tym odpowiedniego ich stosowania w odniesieniu do poszczególnych rodzajów projektów.</p>

Źródło: opracowanie własne.

9. Wnioski, rekomendacje i zalecenia pozasystemowe

Tabela 8. Wnioski i rekomendacje wynikające z przeprowadzonego badania

Lp.	Wniosek (nr strony)	Rekomendacja	Adresat	Sposób wdrożenia	Klasa rekomendacji	Obszar tematyczny
1.	Analiza wykazała występowanie istotnych rozbieżności między informacjami dotyczącymi naborów publikowanych Portalu Funduszy Europejskich oraz stronie CUPT, na której to w zakładkach dotyczących naborów opublikowano informacje o mniejszej liczbie naborów. Sytuacja ta wynika z informowania o naborach niekonkurencyjnych wyłącznie w formie newsów publikowanych na stronie CUPT (str. 30).	Rekomenduje się (w miarę możliwości) ujednoczenie informacji dotyczących naborów publikowanych zarówno na Portalu Funduszy Europejskich, jak i stronie CUPT. Obie strony powinny publikować zbieżne informacje, zgodne z opublikowanym harmonogramem naborów. W przypadku przyszłych naborów sugeruje się rozważenie możliwości uzupełnienia zakładek dotyczących naborów na stronie CUPT o informacje o naborach niekonkurencyjnych (w formie umieszczenia ich w dotychczas istniejących zakładkach strony, bądź utworzenie osobnej podstrony, odnoszącej się do naborów niekonkurencyjnych). Ze względu na potrzebę zapewnienia zróżnicowania treści publikowanych na obu ww. stronach (kwestia pozycjonowania witryn) zaleca się uzupełnienie treści publikowanych na stronie CUPT o linki kierujące do informacji o naborach opublikowanych na Portalu Funduszy Europejskich.	CUPT, MFiPR	Ujednoczenie informacji dotyczących naborów publikowanych zarówno na stronie Programu, jak i stronie CUPT (w zakresie naborów, w których CUPT pełni rolę IP).	Programowa operacyjna	Transport

Lp.	Wniosek (nr strony)	Rekomendacja	Adresat	Sposób wdrożenia	Klasa rekomendacji	Obszar tematyczny
2.	Potencjalni Beneficjenci badanych Działań (w tym w szczególności JST) wskazywali na problem ograniczonej promocji Programu i organizowanych naborów. Przeprowadzone badania pozwoliły jednak potwierdzić, że dotychczas prowadzone działania promocyjne obejmowały szeroki zakres kanałów promocji, właściwych dla charakterystyki grupy docelowej (str. 35-37).	Rekomenduje się kontynuowanie działań informacyjno-promocyjnych dotyczących organizowanych naborów skierowanych do potencjalnych Wnioskodawców.	CUPT	Kontynuowanie działań informacyjno-promocyjnych (w nawiązaniu do ogłaszanych naborów) przez cały okres wdrażania interwencji.	Programowa operacyjna	Transport
3.	Przeprowadzone badania wykazały występowanie zapotrzebowania na informacje dotyczące dobrych praktyk w realizacji projektów z zakresu transportu (realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020), które potencjalnie mogłyby wpłynąć na zwiększenie skuteczności i użyteczności projektowanych rozwiązań. Jest to szczególnie istotne ze względu na bogate doświadczenie zdobyte przez Beneficjentów w ramach realizowanych dotychczas projektów z tego zakresu oraz stosunkowo niewielki zakres informacji publikowanych w ramach dotychczasowych badań ewaluacyjnych (które to w większym stopniu skupiały się na dobrych praktykach w projektowaniu i zarządzaniu Programem, niż realizacji samych projektów) (str. 57).	Rekomenduje się szersze uwzględnienie aspektu dobrych praktyk z zakresu realizacji projektów transportowych w ramach organizowanych spotkań i konferencji (w tym z wykorzystaniem opracowanych już dotychczas materiałów i publikacji).	CUPT	Szerokie uwzględnienie aspektu dobrych praktyk z zakresu realizacji projektów transportowych w ramach organizowanych spotkań i konferencji dla potencjalnych wnioskodawców i beneficjentów FENIKS.	Programowa operacyjna	Transport
4.	Jak potwierdziły wyniki przeprowadzonych badań, środowiskowe kryteria wyboru projektów są w wystarczający sposób skoncentrowane na aspektach związanych z odpornością na zmiany klimatu. Zidentyfikowano jednak zapotrzebowanie na realizację szkoleń z zakresu właściwego uwzględnienia w projektach transportowych (w tym	Rekomenduje się organizację szkoleń (lub uwzględnienie aspektu w ramach zaplanowanych już szkoleń dla wnioskodawców i beneficjentów) z zakresu właściwego uwzględnienia w projektach transportowych (w tym w ich poszczególnych rodzajach)	CUPT	Organizacja szkoleń (lub uwzględnienie aspektu w ramach zaplanowanych już szkoleń dla wnioskodawców i beneficjentów) z zakresu właściwego uwzględnienia w projektach transportowych (w tym w ich poszczególnych	Programowa operacyjna	Transport

Lp.	Wniosek (nr strony)	Rekomendacja	Adresat	Sposób wdrożenia	Klasa rekomendacji	Obszar tematyczny
	w ich poszczególnych rodzajach) założeń wynikających z Wytycznych dotyczących weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (str. 101-102).	założeń wynikających z Wytycznych dotyczących weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027.		rodzajach) założeń wynikających z Wytycznych dotyczących weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027.		

Źródło: opracowanie własne.

Przeprowadzona analiza, w tym wyniki zrealizowanych badań potwierdziły ponadto brak aspektów problemowych, które generowałyby potrzebę sformułowania zaleceń o charakterze pozasystemowym.

10. Załączniki

10.1. Wzory wykorzystanych narzędzi badawczych

Załącznik w formie zewnętrznego pliku (word)

10.2. Zebrane w trakcie badania dane ilościowe i jakościowe

Materiały w formie zewnętrznych plików (word oraz excel).

10.3. Dodatkowe tabele wykorzystane podczas analizy

10.4. Bibliografia

- Program FEnIKS 2021-2027;
- Szczegółowy Opis Priorytetów dla Programu FEnIKS 2021-2027;
- Kryteria wyboru projektów dla priorytetów III-V FEnIKS 2021-2027;
- Ogłoszenia o naborze;
- Wzór wniosku o dofinansowanie wraz z załącznikami;
- Regulaminy naborów;
- Regulamin Komisji Oceny Projektów;
- Regulacje krajowe i unijne;
- Raporty ewaluacyjne i opracowania z obszaru transportu:
 - Ocena Programu pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego;
 - Wpływ działań podejmowanych w ramach V osi POIiŚ 2014-2020 na redukcję barier rozwoju transportu intermodalnego i konkurencyjność kolei;
 - Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych perspektywy finansowej 2014-2020 (aktualizacja 2020/2021);
 - Ocena bieżąca działań podejmowanych w ramach V osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020 oraz ich wpływ na poprawę konkurencyjności kolei – etap I;
 - Ocena poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu, integracji systemów transportowych w miastach oraz wykorzystania transportu miejskiego w wyniku działań podejmowanych w ramach VI osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – etap I;
 - Ewaluacja bieżąca z elementami mid-term dotycząca postępu rzeczowego POIiŚ 2014-2020 dla potrzeb przeglądu śródk okresowego, w tym realizacji zapisów ram i rezerwy wykonania w zakresie osi POIiŚ 2014-2020 wdrażanych przez CUPT;

- Wpływ działań podejmowanych w ramach III i IV priorytetu Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na poprawę dostępności drogowej i obciążenie ruchem w miastach - etap I - opracowanie metodyki i narzędzi badawczych;
- Badanie sposobu realizacji celów zrównoważonego rozwoju w Programie Infrastruktura i Środowisko;
- Ewaluacja kryteriów i systemu wyboru projektów w ramach III-VI Osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020;
- Raport: polski transport w wyniku realizacji Programu Infrastruktura i Środowisko w latach 2007-2019 – metaanaliza wyników badań;
- Ocena programu pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020;
- Ocena wpływu projektów UE (w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko) zrealizowanych w Warszawskim Obszarze Funkcjonalnym.