



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej

Załącznik do Uchwały nr 38/2023

Komitetu Monitorującego Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
z 19 maja 2023 r.

PROGRAM FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT, ŚRODOWISKO 2021-2027

Specyficzne kryteria wyboru projektów
(działanie 5.6)

Działanie FENX.05.06 Transport intermodalny

Typy projektów:

- budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych, w tym dedykowanej infrastruktury kolejowej (w tym bocznicę)/ drogowej niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową / sieć transportu wodnego wraz z niezbędną do funkcjonowania terminala budową/ przebudową urządzeń obcych
- zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych
- zakup lub modernizacja systemów telematycznych i satelitarnych (urządzeń i oprogramowania) związanych z transportem intermodalnym
- zakup lub modernizacja taboru kolejowego, specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych

Projekty oceniane są kryteriami: horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami obligatoryjnymi ocenianymi zero-jedynkowo oraz horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZERO-JEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)			
1.	Zgodność zakresu projektu z WoUPP	Projekt jest zgodny z wnioskiem o udzielenie pomocy publicznej.	TAK/NIE
2.	Funkcjonalność projektu	Wytworzona w ramach projektu infrastruktura jest zdolna do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	TAK/NIE

3.	Zgodność z programem pomocowym	Projekt dotyczy typów inwestycji określonych w stosownym programie pomocowym dla transportu intermodalnego.	TAK/NIE
4.	Zgodność z celami KRTI	Inwestycja jest zgodna z Kierunkami Rozwoju Transportu Intermodalnego. Projekt wpisuje się w cele zawarte w dokumencie kierunkowym "Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2030 r. z perspektywą do 2040 r." (KRTI) przyjętego uchwałą nr 177/2022 Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2022 r.	TAK/NIE
5.	Efektywność ekonomiczna	Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto. Ocena kosztów i korzyści projektu wykazuje pozytywny stosunek korzyści do kosztów społeczno-ekonomicznych, m.in. poprzez dodatni wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto, ENPV > 0.	TAK/NIE

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania)			
1.	Gotowość techniczna projektu do realizacji	<p>Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji.</p> <p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów.</p> <hr/> <p>Projekty infrastrukturalne (projekty polegające na wykonaniu robót budowlanych w rozumieniu art. 7 ust. 21 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych):</p> <p>maks. 3 pkt. – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane</p> <p>3 pkt. – uregulowane w 100 %</p> <p>2 pkt. – uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”)</p> <hr/> <p>maks. 2 pkt. – projekt budowlany</p> <p>2 pkt. – dla całego zakresu rzeczowego projektu</p> <p>1 pkt. – co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <hr/> <p>1 pkt. – decyzja o pozwoleniu na budowę dla całego zakresu rzeczowego projektu</p> <hr/> <p>maks. 3 pkt. – dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia posiadana w zakresie określonym</p>	<p>maks. 9 pkt. dla projektów infrastrukturalnych.</p> <p>maks. 3 pkt. dla projektów dotyczących urzędzeń/systemów/taboru).</p> <p>Punkty sumują się.</p>

		<p>współczynnikiem szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości wszystkich zamówień danego rodzaju w ramach projektu¹):</p> <p>3 pkt. – współczynnik $\geq 50\%$</p> <p>2 pkt. – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$</p> <p>1 pkt. – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$</p>	
		<p>Urządzenia/systemy/ tabor (projekty polegające na wykonaniu dostaw oraz usług w rozumieniu art. 7 ust. 4 i ust. 28 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych):</p>	
		<p>1 pkt. – specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (a dla podmiotów zobowiązanych do stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych - opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)</p>	
		<p>1 pkt. –</p> <ul style="list-style-type: none"> • warunki przystąpienia do przetargu, aukcji obejmujące zakres całego projektu – w przypadku podmiotów niestosujących ustawy Prawo zamówień publicznych <p>lub</p> <ul style="list-style-type: none"> • Specyfikacje Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań – w przypadku podmiotów ustawowo zobowiązanych do stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych 	
		<p>1 pkt. - pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia tzn. wraz ze wzorami umów, ogłoszeniem i innymi niezbędnymi załącznikami</p>	

¹ W przypadku projektów infrastrukturalnych lub projektów mieszanych, punkty za posiadanie dokumentacji przetargowej (pełnej dokumentacji niezbędnej do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia) będą przyznawane na podstawie współczynnika określającego zakres posiadanej dokumentacji. W celu określenia wartości tego współczynnika należy obliczyć stosunek wartości zamówień dotyczących robót budowlanych, dla których wnioskodawca posiada ww. dokumentację, do wartości wszystkich zamówień w projekcie dotyczących robót budowlanych.

		(w przypadku podmiotów stosujących ustawę Prawo zamówień publicznych – pełna dokumentacja przetargowa) ² .	
2.	Komplementarność	<p>Projekt jest powiązany z projektami z zakresu infrastruktury transportowej już zrealizowanymi, w trakcie realizacji lub planowanymi do realizacji.</p> <p>4 pkt. – projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie systemowe / projekt jest końcowym elementem docelowego rozwiązania</p> <p>2 pkt. – komplementarność z projektami infrastrukturalnymi z co najmniej dwóch gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku</p> <p>2 pkt. – komplementarność z projektami infrastrukturalnymi z co najmniej dwóch gałęzi transportu równolegle realizowanymi lub zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie.</p>	<p>maks. 8 pkt.</p> <p>Punkty sumują się.</p>
3.	Kompleksowość	<p>Projekt integruje w sobie co najmniej dwa typy działań inwestycyjnych: infrastrukturalne i zakupowe</p> <p>(kryterium dotyczy wyłącznie projektów o charakterze infrastrukturalnym i mieszanym, tzn. łączącym elementy infrastruktury z zakupem).</p> <p>Dodatkowo realizacja inwestycji stanowi kompleksowe rozwiązanie poprzez budowę lub modernizację infrastruktury magazynowej.</p> <p>1 pkt. – wsparta (wybudowana, zmodernizowana, rozbudowana) w ramach projektu infrastruktura terminalu intermodalnego wyposażona będzie w systemy telematyczne lub satelitarne umożliwiające śledzenie ładunku</p> <p>1 pkt. – projekt obejmuje inwestycję w budowę nowych lub modernizację / rozbudowę istniejącej infrastruktury terminala oraz zakup lub modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych lub taboru kolejowego.</p>	<p>maks. 3 pkt.</p> <p>Punkty sumują się.</p> <p>NIE DOTYCZY – w przypadku projektów o charakterze wyłącznie zakupowym (urządzenia/systemy / tabor).</p>

² W przypadku projektów zakupowych punkty za posiadanie dokumentacji przetargowej (pełnej dokumentacji niezbędnej do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia) będą przyznawane na podstawie współczynnika określającego zakres posiadanej dokumentacji. W celu określenia wartości tego współczynnika należy obliczyć stosunek wartości zamówień dotyczących zakupu systemów, urządzeń lub taboru, dla których wnioskodawca posiada ww. dokumentację, do wartości wszystkich zamówień w projekcie dotyczących zakupu systemów, urządzeń lub taboru.

		1 pkt. – projekt obejmuje inwestycję w budowę nowej lub modernizację / rozbudowę istniejącej infrastruktury magazynowej lub innych budynków, służących konfekcjonowaniu, konsolidacji lub uszlachetnieniu ładunków na obszarze lub w sąsiedztwie terminala (koszt niekwalifikowalny)	
4.	Efektywność ekonomiczna	<p>ERR - ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji.</p> <p>Wszystkie oceniane projekty, które spełniły kryteria obligatoryjne o ERR powyżej stopy dyskontowej zostaną uszeregowane malejąco wg wartości ERR w przedziałach określonych jednokrotnie przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wartości ERR projektów, po odrzuceniu skrajnych wyników:</p> <p>8 pkt. – $H3 < ERR$</p> <p>6 pkt. – $H2 < ERR \leq H3$</p> <p>4 pkt. – $H1 < ERR \leq H2$</p> <p>2 pkt. – $i < ERR \leq H1$</p> <p>Gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i to ekonomiczna stopa dyskontowa - H2 to średnia harmoniczna ERR projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników, - H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku ERR oraz H2 - H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku ERR oraz H2. 	<p>maks. 8 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się.</p> <p>Kryterium rozstrzygające.</p>
5.	Wielkość pracy przewozowej, która dzięki projektowi zostanie przełożona z dróg na inne gałęzie transportu	<p>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).</p> <p>Wszystkie oceniane projekty, które spełniły kryteria obligatoryjne zostaną uszeregowane malejąco wg wykazanej pracy przewozowej w przedziałach określonych jednokrotnie przy zastosowaniu średnich harmonicznnych wyliczonych na podstawie potwierdzonych wielkości pracy przewozowej, prognozowanej do przejścia z transportu drogowego w</p>	<p>maks. 4 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się.</p> <p>Kryterium rozstrzygające.</p>

		<p>wyniku realizacji projektu, po odrzuceniu skrajnych wyników:</p> <p>4 pkt. – $H3 < PP$</p> <p>3 pkt. – $H2 < PP \leq H3$</p> <p>2 pkt. – $H1 < PP \leq H2$</p> <p>1 pkt. – $PP \leq H1$</p> <p>Gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PP - to praca przewozowa wyrażona w TEU-km prognozowana do przejścia z transportu drogowego w całym okresie życia projektu. Wartość przyjęta bezpośrednio z prognozy transportowej wykonanej na użytek analizy kosztów i korzyści - H2 to średnia harmoniczna PP projektów konkursowych po odrzuceniu dwóch skrajnych wyników - H1 to średnia harmoniczna drugiego najniższego wyniku PP oraz H2 - H3 to średnia harmoniczna drugiego najwyższego wyniku PP oraz H2. 	
6.	Wzrost zdolności przeładunkowej terminali	<p>Zdolność przeładunkowa wybudowanych lub przebudowanych intermodalnych terminali przeładunkowych rozumiana jako pełna zdolność przeładunkowa w przypadku wybudowanych terminali oraz różnica między zdolnością przeładunkową po zakończeniu projektu a zdolnością przeładunkową przed rozpoczęciem projektu w przypadku terminali przebudowanych.</p> <p>Przez zdolność przeładunkową należy rozumieć potencjalną zdolność przeładunkową, a nie wielkość wykonanych operacji przeładunkowych.</p> <p>4 pkt. – 5-10%</p> <p>6 pkt. – >10%</p>	<p>maks. 6 pkt.</p> <p>Punkty nie sumują się.</p>

7.	Wpływ na rozwój sieci terminali intermodalnych	<p>Promowane będą projekty polegające na inwestycjach w infrastrukturę terminalową i bezpośrednim wsparciu terminali intermodalnych</p> <p>3 pkt. – projekt dotyczy budowy, przebudowy lub modernizacji infrastruktury terminala intermodalnego</p> <p>1 pkt. – infrastruktura magazynowa dotycząca usług logistycznych/spedycyjnych (koszt niekwalifikowany)</p> <p>1 pkt. – projekt dotyczy zakupu systemów zarządzania w obszarze terminala intermodalnego</p> <p>2 pkt. – projekt dotyczy zakupu urządzeń do obsługi ładunków w terminalu intermodalnym</p> <p>0 pkt. – projekt dotyczy zakupu taboru intermodalnego.</p>	maks. 7 pkt. Punkty sumują się.
8.	Lokalizacja projektu	<p>Położenie w stosunku do generatorów ruchu – dotyczy projektów infrastrukturalnych i mieszanych</p> <p>2 pkt. – położenie na węźle sieci TEN-T, określonym w załączniku 2 do rozporządzenia TEN-T (w granicach administracyjnych miasta wymienionego w ww. załączniku lub na terenie powiatu graniczącego z tym miastem)</p> <p>1 pkt. – położenie na linii kolejowej należącej do sieci AGTC lub TEN-T (inwestycja bezpośrednio połączona z siecią AGTC lub TEN-T lub powiązana z daną siecią torem dojazdowym lub bocznicą kolejową).</p>	maks. 3 pkt. Punkty sumują się. NIE DOTYCZY – w przypadku projektów o charakterze wyłącznie zakupowym (urządzenia/systemy / tabor)
Suma punktów (projekty o charakterze infrastrukturalnym i mieszanym, tzn. łączącym elementy infrastruktury z zakupem):			48
Suma punktów (projekty o charakterze wyłącznie zakupowym (urządzenia/systemy/tabor):			36