



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej

Załącznik do Uchwały nr 3/2025

Komitetu Monitorującego Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 z 15 maja 2025 r.

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

Specyficzne kryteria wyboru projektów
(działanie 3.1)

Działanie FENX.03.01 Transport miejski**Typy projektów:** tabor autobusowy i trolejbusowy**Projekty oceniane są kryteriami:** horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami obligatoryjnymi ocenianymi zerojedynkowo oraz horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo.

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)			
1.	Typ taboru objęty projektem	Projekt dotyczy zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego) lub trolejbusowego.	TAK/NIE
2.	Funkcjonalność projektu	Zakupiony nowy tabor jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji projektu.	TAK/NIE
3.	Priorytetowy charakter projektu	Projekt polega na realizacji zadań publicznych mających strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju obszaru objętego realizacją ZIT. Ocenie podlega czy inwestycja została ujęta w przyjętej strategii ZIT dla obszaru.	TAK/NIE/NIE DOTYCZY ¹
4.	Powiązanie projektu z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)	Ocenie podlega, czy projekt jest spójny z przyjętym SUMP, wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE ² , lub z innym przyjętym i przedstawionym dokumentem - w zależności od funkcji i	TAK/NIE

¹ Nie dotyczy projektów wybieranych w sposób konkurencyjny.² „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524.

		wielkości danego ośrodka miejskiego. Spójność projektu z SUMP/innym dokumentem oznacza, że projekt stanowi element koncepcji określonej w SUMP lub przedstawionym dokumencie lub też projekt został wprost wskazany w SUMP lub przedstawionym dokumencie. Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa (UP), w zależności od funkcji i wielkości miasta wnioskującego o dofinansowanie dla projektu/ miasta, na terenie którego realizowany jest projekt, wymagane jest przedłożenie przyjętego: 1. Dla miast wojewódzkich i gmin położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych (MOF) – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami 2. Dla innych miast powyżej 100 000 mieszkańców³ i gmin położonych w ich MOF – Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt: – jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad SUMP zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami – <u>lub</u> gdy projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego i złożono zobowiązanie do przyjęcia SUMP do 31.12.2025 r. 3. Dla pozostałych miast poniżej 100 000 mieszkańców – dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego⁴, z preferencją dla SUMP. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym i przedstawionym dokumentem z zakresu planowania transportu miejskiego. Preferencja dla SUMP przyznawana jest w ramach oceny specyficznymi kryteriami rankingującymi	
--	--	--	--

		ocenianymi punktowo. W przypadku wnioskodawców zobowiązanych do złożenia SUMP, będzie on podlegał weryfikacji przez CUPT w zakresie zgodności z wymogami dotyczącymi SUMP wskazanymi w Programie FEniKS oraz 8 zasadami z właściwego Komunikatu KE. Ocena odbywa się w oparciu o Formularz oceny SUMP w ramach FEniKS 2021-2027 (formularz dostępny pod adresem https://plany.mobilnosci.pl/wp-content/uploads/2022/11/System-oceny-SUMP-Polska-09.11.2022.pdf). Inne dokumenty z zakresu planowania transportu nie podlegają weryfikacji formularzem oceny SUMP.	
5.	Komplementarność	Ocenie podlega, czy projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji. Projekt wykazuje komplementarność z: – projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku, lub – z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, lub – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji.	TAK/NIE

³ Liczba mieszkańców danego miasta weryfikowana jest na podstawie najbardziej aktualnych na dzień zatwierdzenia Umowy Partnerstwa danych statystycznych, tj. danych GUS na dzień 31 grudnia 2021 r.

⁴ Przez dokument w zakresie planowania transportu miejskiego rozumiany jest co najmniej plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym).

6.	Efektywność ekonomiczna	Ocena efektywności ekonomicznej projektu. 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
7.	Zapewnienie środków na realizację i utrzymanie projektu	Ocena udokumentowania zapewnienia środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej. Beneficjent udokumentował, na dzień złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie, zapewnienie środków na wkład własny projektu, wydatki niekwalifikowalne oraz na utrzymanie projektu w całym okresie inwestycji podlegającym analizie finansowo-ekonomicznej i wykonalności finansowej. Kwoty wykazane w tych analizach znajdują odzwierciedlenie w zatwierdzonej wieloletniej prognozie finansowej organizatora transportu (wskazanie w WPF konkretnych kwot i pozycji, w których zabezpieczono środki na projekt).	TAK/NIE
8.	Zapewnienie równego dostępu do informacji	Ocenić podlega, czy tabor wytworzony w ramach projektu zapewnia równy dostęp do informacji również osobom nieposługującym się językiem polskim. W ramach projektu przewidziano, że działania informacyjne dla pasażerów prowadzone będą w językach obcych, np. angielskim czy ukraińskim.	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.	Poprawa funkcjonowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym miasta oraz wspieranie integracji transportowej	Ocena, czy dzięki realizacji projektu nastąpi poprawa skomunikowania różnych obszarów funkcjonalnych miasta. 1 pkt – projekt dotyczy poprawy skomunikowania obszaru funkcjonalnego miasta⁵ 1 pkt – projekt dotyczy jednego z głównych ciągów komunikacyjnych miasta oraz ciągów komunikacyjnych wiodących do miejsc przesiadkowych (niekoniecznie będących węzłami przesiadkowymi) 1 pkt – projekt dotyczy połączenia generatorów ruchu, w tym w szczególności: zintegrowanych węzłów przesiadkowych⁶ (w tym parkingów „Park & Ride” i „Bike & Ride”), ważnych dla miasta ośrodków edukacji, sportu, kultury, skupisk miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, centrum miasta itp. szczegółowo opisanych we wniosku o dofinansowanie	Punkty sumują się (maks. 3 pkt)
2.	Poprawa dostępności i zrównoważonej mobilności miejskiej	Ocena, czy tabor sfinansowany w ramach projektu będzie objęty działaniami na rzecz promocji transportu publicznego. 2 pkt. – zakup nowego taboru w celu jego wykorzystania na budowanej/ przebudowywanej infrastrukturze np.: węzły przesiadkowym, przyczyniający się do integracji różnych środków	Punkty sumują się (maks. 8 pkt.)

⁵ Nie oznacza to wymogu objęcia inwestycją całego obszaru funkcjonalnego miasta (tj. by część inwestycji leżała poza granicami administracyjnymi danej jst wchodzącej w skład miejskiego obszaru funkcjonalnego), ale by inwestycja była skomunikowana z innym operującym na obszarze funkcjonalnym miasta środkiem transportu.

⁶ Zgodnie z definicją z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

		transportu (obsługa min. dwóch rodzajów środków transportu lub dwóch ciągów komunikacyjnych) 2 pkt. – projekt jest objęty rozwiązaniami w zakresie IT, w tym umożliwiającymi wdrażanie koncepcji „Mobilność jako usługa” w ramach środków transportu miejskiego 2 pkt. – tabor będący przedmiotem projektu zostanie objęty (w całości lub części) systemem uprzywilejowującym transport zbiorowy w ruchu miejskim (np. buspasy stałe lub czasowe w godzinach szczytu, wspólny pas dla pojazdów transportu publicznego, śluzy przy wjazdach na skrzyżowanie itp.) 2 pkt. – tabor będący przedmiotem projektu zostanie objęty systemem ITS⁷ wspierającym transport zbiorowy lub będzie poruszał się po trasach, na których (w całości lub części) obowiązuje uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym (np. regulacji świateł na skrzyżowaniach z priorytetem dla transportu zbiorowego)	
3.	Rozwój sieci transportu zbiorowego	Ocena, czy inwestycja/projekt wnioskowana do dofinansowania ze środków UE przyczyni się do zmniejszenia zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach oraz do zwiększenia atrakcyjności i komfortu podróżowania transportem zbiorowym. 2 pkt. – zakupiony tabor będzie obsługiwał nowe połączenie komunikacji miejskiej 1 pkt – zakupiony tabor będzie obsługiwał węzeł przesiadkowy obsługujący ruch międzyregionalny lub międzynarodowy	Punkty sumują się (maks. 5 pkt.)

⁷ Kryterium dot. systemu, który uprzywilejowuje transport publiczny. System ITS nie może służyć wyłącznie gromadzeniu danych o ruchu, musi on obejmować wykorzystanie tych danych do sterowania ruchem lub informacji pasażerskiej dostępnej na przystanku lub poprzez dedykowane aplikacje. Punktu nie przyznaje się za stosowanie systemów będących wyłącznie statycznym systemem informacji pasażerskiej. Za system statyczny uznaje się wszelkie rozwiązania, które nie pozwalają na odzwierciedlenie bieżącej sytuacji ruchowej w czasie rzeczywistym lub nie obejmują oddziaływania pojazdu komunikacji publicznej na system w czasie rzeczywistym.

		1 pkt – zakupiony tabor będzie obsługiwał węzeł przesiadkowy obsługujący ruch regionalny lub lokalny 1 pkt – zakupiony tabor będzie obsługiwał parking P+R (Park & Ride zlokalizowany poza centrum miasta) przy węźle przesiadkowym	
4.	Polityka transportowa nakierowana na zmniejszenie emisyjności transportu	Ocena, czy w mieście, w którym realizowany jest projekt, realizowana jest kompleksowa polityka na rzecz gospodarki niskoemisyjnej, w tym poprawy jakości powietrza i zmniejszenia hałasu oraz czy Wnioskodawca prowadzi politykę biletową zachęcającą do korzystania z transportu zbiorowego. Działania powinny zostać opisane we wniosku o dofinansowanie i uwzględnione w analizie finansowo-ekonomicznej. Działania muszą funkcjonować najpóźniej w momencie złożenia ostatecznej wersji wniosku o dofinansowanie. 2 pkt. albo 1 pkt – projekt realizowany jest w mieście, w którym funkcjonuje strefa czystego transportu (2 pkt.) albo projekt realizowany jest w mieście, w którym podjęto uchwałę w sprawie wprowadzenia strefy czystego transportu (1 pkt) 2 pkt. – wprowadzenie zasad użytkowania samochodów osobowych w strefach śródmiejskich mające na celu ograniczenie lub wyeliminowanie komunikacji indywidualnej w tych strefach (np. ograniczanie miejsc parkingowych w centrum miasta na rzecz zwiększenia infrastruktury zielonej oraz przestrzeni miejskiej przyjaznej mieszkańcom, strefy płatnego parkowania, wyznaczenie stref zamkniętych dla ruchu indywidualnego, z wyłączeniem funkcjonowania stref czystego transportu). Działania odnoszą się do obszaru miasta, a nie tylko do obszaru realizacji projektu 2 pkt. – polityka biletowa zachęcająca do korzystania z transportu zbiorowego (dot. ulg innych niż ustawowe, np.: bezpłatna komunikacja miejska dla wszystkich podróżnych lub wybranych grup, wspólny bilet	Punkty sumują się (maks. 8 pkt.)

		umożliwiający podróż różnymi środkami transportu zbiorowego, w tym kolei jeśli jest dostępna, na terenie miasta i gmin ościennych, zwolnienie z opłat za postój w strefie Park & Ride użytkowników pojazdów indywidualnych kontynuujących podróż transportem zbiorowym w ramach biletów długookresowych) 2 pkt. – projekt jest spójny z przyjętym SUMP wypełniającym 8 zasad z Załącznika do Komunikatu KE⁸. Przyznanie punktów jest możliwe, jeżeli projekt jest spójny z przyjętym SUMP i gdy weryfikacja 8 zasad zakończyła się oceną pozytywną lub pozytywną z rekomendacjami. Możliwość przyznania punktów (preferencji) dotyczy miast poniżej 100 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.⁹	
5.	Dostosowanie do osób z niepełnosprawnościami	Ocena efektywnego przystosowania taboru do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Projekt jest przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Jednocześnie punktowane będą działania na rzecz zapewnienia efektywności proponowanych rozwiązań. 3 pkt. – tabor będący przedmiotem przedsięwzięcia będzie całkowicie niskopodłogowy, czyli udział niskiej podłogi będzie wynosił 100%	Punkty sumują się (maks. 7 pkt.)

⁸ „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” z 17.12.2013, COM(2013) 913 final/ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, C(2023) 1524.

⁹ W przypadku miast, które zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa zobowiązane są do przyjęcia SUMP do 2025 r., dodatkowe punkty przyznawane są jedynie gdy SUMP jest przedkładany przed upływem terminu wskazanego w Umowie Partnerstwa.

		4 pkt. – zaplanowanie audytu z osobami z niepełnosprawnościami ¹⁰ (grupa reprezentująca różne rodzaje niepełnosprawności) na etapie projektowania, na etapie realizacji i na zakończenie realizacji projektu ¹¹ .	
6.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji. Projekt zostanie uznany za „dojrzały”, gdy spełniony zostanie poniższy warunek: 2 pkt. – przygotowano dokumentację do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zakup taboru 2 pkt. – wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na zakup taboru 2 pkt. – podpisano umowę na dostarczenie taboru 2 pkt. – przedstawiono dokument potwierdzający zabezpieczenie dostaw energii elektrycznej¹² lub paliwa wodorowego¹³ dla danego typu taboru w ilości niezbędnej do zapewnienia funkcjonowania projektu	Punkty sumują się (maks. 8 pkt.) Kryterium rozstrzygające
7.	Promocja projektów w miastach lub obszarach, które nie posiadają transportu tramwajowego	Ocenie podlega, czy w danym mieście lub obszarze funkcjonuje publiczny transport tramwajowy. Preferowane są projekty, które dotyczą zakupu taboru autobusowego lub trolejbusowego w miastach lub obszarach nie posiadających podsystemu tramwajowego. W przypadku, gdy wnioskodawcą jest miasto, w którym funkcjonuje podsystem tramwajowy, projekt otrzymuje 0 pkt.	Punkty sumują się (maks. 4 pkt.) Kryterium rozstrzygające

¹⁰ Aby punkty zostały przyznane, konieczne jest zaplanowanie oraz przeprowadzenie audytu przez grupę osób reprezentujących różne rodzaje niepełnosprawności. Audyt może zostać wykonany siłami własnymi Wnioskodawcy. Nie jest wymagane zlecenie audytu firmom zewnętrznym.

¹¹ Audyt przeprowadzony na etapie projektowania oznacza, że dokumentacja w postaci OPZ zawiera rekomendacje/wyniki z przeprowadzonego audytu z osobami z niepełnosprawnościami.

Audyt przeprowadzony na etapie realizacji oznacza prowadzenie audytu w trakcie realizacji zamówienia na podstawie oferty Wykonawcy, który realizuje zamówienie. Audyt przeprowadzony na zakończenie projektu oznacza weryfikację na próbie dostarczonego taboru – dotyczy każdego zamawianego typu pojazdu.

¹² Np. warunki przyłączenia lub inny dokument wystawiony przez operatora sieci przesyłowej, potwierdzający techniczną możliwość zamówienia wymaganej mocy do obsługi stacji ładowania autobusów elektrycznych/taboru trolejbusowego.

¹³ Np. promesa lub inny dokument wystawiony przez operatora stacji wodoru potwierdzający zapewnienie dostaw wodoru w okresie operacyjnym projektu.

		3 pkt. – zakup autobusów lub trolejbusów w mieście, w którym nie funkcjonuje tramwajowy transport zbiorowy 1 pkt. - zakup autobusów lub trolejbusów na obszarze związku ZIT, w którym nie funkcjonuje tramwajowy transport zbiorowy	
Suma punktów dla miast poniżej 100 tysięcy mieszkańców oraz miast z obowiązkiem przyjęcia SUMP do 2025 r.:			43
Suma punktów dla miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców:			41