**Załącznik nr 4 do Regulaminu wyboru projektów**

**Kryteria wyboru projektów dla programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 (EFRR)**

**Priorytet FELD.04 Fundusze europejskie dla lepiej połączonego Łódzkiego**

**Działanie FELD.04.04 Publiczny transport pozamiejski**

Spis treści

[**KRYTERIA DOSTĘPU FORMALNE** 2](#_Toc171071149)

[**KRYTERIA DOSTĘPU MERYTORYCZNE** 16](#_Toc171071150)

[**KRYTERIA DOSTĘPU MERYTORYCZNE SPECYFICZNE** 29](#_Toc171071151)

[**KRYTERIA MERYTORYCZNE PUNKTOWE OGÓLNE** 37](#_Toc171071152)

[**KRYTERIA MERYTORYCZNE PUNKTOWE** 46](#_Toc171071153)

# **KRYTERIA DOSTĘPU FORMALNE**

| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Ocena kryterium** | **Podlegające poprawie** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Typ beneficjenta | Czy wnioskodawca (partner) znajduje się w katalogu beneficjentów wskazanym dla typu projektu, którego dotyczy projekt, zawartym w opisie danego działania Szczegółowego opisu priorytetów FEŁ2027 (obowiązującego na dzień ogłoszenia o naborze) i w Regulaminie wyboru projektów. W przypadku realizacji projektu hybrydowego (zgodnie z art. 40 Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027) partner prywatny nie musi znajdować się w ww. katalogu beneficjentów. Kryterium weryfikowane pod kątem posiadania odpowiedniego statusu prawnego na podstawie statutu lub innego równoważnego dokumentu założycielskiego, dokumentu rejestrowego wnioskodawcy oraz oświadczenia wnioskodawcy.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Kompletność informacji | Czy wniosek o dofinansowanie został przygotowany zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku i uwzględnia w swoim zakresie wymagania określone w Regulaminie wyboru projektów. Ocenie podlega:* czy wniosek został przygotowany zgodnie z Instrukcją wypełniania wniosku i zawiera wszystkie wymagane załączniki?
* czy wszystkie wymagane pola we wniosku zostały wypełnione?
* czy wszystkie wymagane pola we wniosku zostały wypełnione treścią powiązaną logicznie z danym polem?

KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Wykluczenie wnioskodawcy | Czy wnioskodawca (partner) podlega wykluczeniu z możliwości otrzymania środków funduszy europejskich na podstawie:a) art. 211 ust. 2 *Ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych* lub b) art. 207 ust. 4 *Ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych*, lub c) art. 12 ust. 1 pkt. 1 *Ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzania wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej*, lub d) art. 9 ust. 1 pkt 2a *Ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary*, lub e) art. 1 *Ustawy z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego*?Weryfikacja kryterium odbywać się będzie na podstawie m.in. Rejestru podmiotów wykluczonych z możliwości otrzymania środków przeznaczonych na realizację programów finansowanych ze środków europejskich, prowadzonego przez Ministerstwo Finansów, Listy osób i podmiotów objętych sankcjami, prowadzonej przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji lub oświadczenia składanego przez wnioskodawcę (partnera).KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „NIE”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Partnerstwo | Czy występujące w projekcie partnerstwo spełnia warunki określone w art. 39 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027*, a także czy partner (partnerzy) jest wymieniony we wniosku o dofinansowanie projektu oraz wykazano, że realizacja projektu bez partnera (partnerów) nie byłaby możliwa?Nie jest projektem realizowanym w partnerstwie przedsięwzięcie, w którym partnerem wnioskodawcy (beneficjenta) ma być jego jednostka organizacyjna, mająca status realizatora projektu.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZYSpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Projekt hybrydowy | Czy projekt spełnia: * warunki określone w art. 40 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027*, tj.:

o czy projekt polega na wspólnej realizacji projektu przez partnerstwo publiczno-prywatne, o którym mowa w art. 2 pkt 15 *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.* oraz o czy wybór partnera prywatnego w celu realizacji projektu hybrydowego został przeprowadzony zgodnie z przepisami prawa wynikającymi z art. 4 *ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym*; * wymogi dotyczące projektów hybrydowych, określone w *Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze), w szczególności związane z przygotowaniem oceny efektywności, stanowiącej załącznik do wniosku o dofinansowanie i wskazującej, że formuła hybrydowa jest optymalna do realizacji projektu.

KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZYSpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Miejsce realizacji projektu | Czy projekt będzie realizowany w granicach administracyjnych województwa łódzkiego? Weryfikacji podlega miejsce realizacji projektu wskazane we wniosku o dofinansowanie.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Zasady równościowe | Ocenie podlega: * czy projekt będzie miał pozytywny wpływ na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami poprzez zaplanowanie dostępności dla wszystkich użytkowników produktów (w tym usług) projektów, bez jakiejkolwiek dyskryminacji w zgodzie z *Wytycznymi dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze).
* czy projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn w rozumieniu wskazanym w *Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze).

Ocena będzie prowadzona oddzielnie w odniesieniu do każdej z ww. zasad.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” dla każdej z ww. zasad. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Działania dyskryminujące | Jeśli wnioskodawcą (partnerem) jest jednostka samorządu terytorialnego (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny), ocenie podlega, czy jednostka ta (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny) nie przyjęła obowiązujących aktów prawnych, które są dyskryminujące, sprzeczne z zasadami, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. w zakresie odnoszącym się do płci, rasy, pochodzenia etnicznego, religii lub światopoglądu, niepełnosprawności, wieku lub orientacji seksualnej.Weryfikacja dokonywana będzie na podstawie oświadczenia składanego przez wnioskodawcę (partnera).KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZYSpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania | NIE |
|  | KPP | Czy projekt jest zgodny z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 7 czerwca 2016 r., co na etapie oceny wniosku o dofinansowanie należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami wniosku o dofinansowanie a wymogami KPP odnoszącymi się do zakresu projektu lub stwierdzenie, że te wymagania są neutralne wobec zakresu i zawartości projektu.Dla wnioskodawców i oceniających mogą być pomocne przyjęte przez Komisję Europejską *Wytyczne dotyczące zapewnienia poszanowania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej przy wdrażaniu europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych*, w szczególności załącznik nr III.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | KPON | Czy projekt jest zgodny z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych sporządzoną w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku, co na etapie oceny wniosku o dofinansowanie należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami wniosku o dofinansowanie a wymogami KPON odnoszącymi się do zakresu projektu lub stwierdzenie, że te wymagania są neutralne wobec zakresu i zawartości projektu.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Zrównoważony rozwój | Ocenie podlega czy działania przewidziane do realizacji w projekcie są zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju wynikającą z art. 9 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. We wniosku o dofinansowanie należy przedstawić uzasadnienie dla zgodności z celami zrównoważonego rozwoju ONZ, Porozumienia Paryskiego oraz zasadą "nie czyń poważnych szkód" . W ramach potwierdzenia spełnienia przez projekt: * celów zrównoważonego rozwoju ONZ – należy odnieść się do tych celów, które dotyczą danego rodzaju projektów,
* celów Porozumienia Paryskiego – należy przedstawić jak projekt wspiera działania respektujące standardy i priorytety klimatyczne UE,
* zasady „nie czyń poważnych szkód” – wnioskodawca potwierdza, że realizacja projektu nie spowoduje znaczących szkód (zapewniona jest zgodność z zapisami dla danego typu projektu, w ramach którego realizowany jest projekt, zawartymi w analizie pn. *Ocena DNSH typów przedsięwzięć realizowanych w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027)*.

Wnioskodawca uzasadnia we wniosku o dofinansowanie spełnienie zasady zrównoważonego rozwoju dla całego projektu.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Przeniesienie produkcji | Czy projekt obejmuje działania, które stanowiły część operacji podlegającej przeniesieniu produkcji zgodnie z art. 66 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. lub które stanowiłyby przeniesienie działalności produkcyjnej zgodnie z art. 65 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia. Weryfikacja dokonywana będzie na podstawie oświadczenia składanego przez wnioskodawcę (partnera).KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „NIE” | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Uproszczone metody rozliczania wydatków | Jeśli wyrażony w PLN łączny koszt projektu nie przekroczy równowartości 200 tys. EUR, czy projekt rozliczany jest za pomocą uproszczonych metod rozliczania wydatków określonych w Regulaminie wyboru projektów (do przeliczenia łącznego kosztu projektu stosuje się miesięczny obrachunkowy kurs wymiany waluty stosowany przez KE, aktualny na dzień ogłoszenia naboru: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/procedures-guidelines-tenders/information-contractors-and-beneficiaries/exchange-rate-inforeuro_en>)? Obowiązek zastosowania uproszczonych metod rozliczania wydatków nie dotyczy projektów otrzymujących wsparcie w ramach pomocy publicznej, które nie stanowi pomocy de minimis, w tym projektów łączących pomoc publiczną i pomoc de minimis. Jeśli jednak w projekcie kwalifikowane są koszty pośrednie, wówczas obowiązkowe jest ich rozliczenie stawką ryczałtową.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZYSpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Zakończenie projektu do 30 czerwca 2028 r. | Czy planowana we wniosku o dofinansowanie data zakończenia realizacji projektu nie wykracza poza 30 czerwca 2028 r.? Na etapie realizacji projektu termin ten może zostać wydłużony (z uwzględnieniem końcowej daty kwalifikowalności wydatków w programie, tj. 31 grudnia 2029 r.), o ile zmiana będzie wynikać z uzasadnionych przesłanek i zostanie zaakceptowana przez IZ FEŁ2027 lub IP FEŁ2027.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |

# **KRYTERIA DOSTĘPU MERYTORYCZNE**

| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Ocena kryterium** | **Podlegające poprawie** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Zgodność z typem projektu | Czy projekt jest zgodny z wynikającym z programu FEŁ2027 co najmniej jednym z typów projektów (i jego doprecyzowaniem w opisie działania) określonych w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) i wskazanych w Regulaminie wyboru projektów? Czy projekt wpisuje się w cel szczegółowy dla danego działania wskazany w Regulaminie wyboru projektów, w tym czy skutecznie przyczynia się do jego osiągnięcia?KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Zgodność projektu z obowiązującymi przepisami | W ramach kryterium ocenie podlegać będzie czy projekt został przygotowany (albo jest przygotowywany) zgodnie z obowiązującymi przepisami, dotyczącymi zakresu przedstawionego w projekcie, odnoszącymi się do: - pomocy publicznej lub pomocy de minimis, * prawa budowlanego,
* ochrony środowiska, w tym:
* *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 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 i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa*;
* *Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody 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 i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej*

orazWytycznymi 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*.Jeżeli realizacja projektu zgłoszonego do objęcia dofinansowaniem rozpoczęła się przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie, oceniane będzie, czy w okresie tym przy realizacji projektu przestrzegano ww. przepisów prawa dotyczących danego projektu. W ramach oceny zgodności projektu z obowiązującymi przepisami odnoszącymi się do pomocy publicznej lub pomocy de minimis, weryfikacji podlega także, czy wnioskodawca (partner) występujący o wsparcie na ich podstawie nie podlega wykluczeniu z ubiegania się o dofinansowanie na podstawie warunków określonych w tych rozporządzeniach.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZYSpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Wykonalność techniczna, technologiczna projektu | Ocenie podlegają następujące elementy: * czy opis proponowanych technologii, elementów inwestycji, parametrów technicznych inwestycji jest poprawny;
* czy zaplanowane działania, materiały, technologie, usługi wystarczą do zrealizowania projektu;
* czy projekt jest wykonalny według planowanego harmonogramu, zakresu rzeczowego, okoliczności warunkujących terminową realizację projektu (w tym czy wnioskodawca uwzględnił możliwe do przewidzenia ryzyka, wpływające na okres realizacji projektu, takie jak m.in. czasochłonny proces wykonania ekspertyz, uzyskania opinii, pozwoleń, opóźnienia w wyborze wykonawcy, czy realizacji robót budowlanych);
* czy przyjęte rozwiązania techniczne, technologiczne są co najmniej zgodne z obowiązującymi standardami w danym zakresie, czy są zgodne z wymogami prawa.

KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Wykonalność finansowa i trwałość projektu | Ocenie podlega, czy: * wnioskodawca zapewni środki niezbędne do sfinansowania wkładu własnego na podstawie złożonego oświadczenia we wniosku o dofinansowanie.

Źródła finansowania projektu muszą zapewniać finansowanie wkładu własnego z tytułu wydatków kwalifikowalnych oraz niekwalifikowalnych;* wnioskodawca wykazał potencjał finansowy do realizacji projektu – ocenie podlegać będzie kondycja finansowa wnioskodawcy, w tym dołączone do wniosku o dofinansowanie dokumenty określone w Regulaminie wyboru projektów;
* wnioskodawca ma niezbędne zasoby i mechanizmy finansowe, aby pokryć koszty eksploatacji i utrzymania objętych projektem inwestycji w infrastrukturę lub inwestycji produkcyjnych, tak by zapewnić stabilność ich finansowania co najmniej w okresie trwałości projektu, zgodnie z podrozdziałem 2.6 Trwałość projektu z *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze);
* założenia przyjęte w analizie finansowo-ekonomicznej projektu zostały przygotowane prawidłowo, w szczególności, czy podane źródła szacunku nakładów i przychodów są poprawne, czy założenia i uwarunkowania ekonomiczne są racjonalne i umożliwiają osiągnięcie jak najwyższego stopnia wykorzystania inwestycji przez odbiorców. Weryfikacji podlegać będzie również prawidłowość metodologiczna i rachunkowa, tj. poprawność dokonanych wyliczeń, kalkulacji przychodów, prognozy kosztów.

W przypadku projektów o wartości nakładów inwestycyjnych powyżej 50 mln PLN weryfikowana jest zgodność analizy finansowo-ekonomicznej z *Wytycznymi dotyczącymi zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze); * wnioskodawca nie znajduje się w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa, w szczególności Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r.

KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Wykonalność instytucjonalna projektu | Oceniana jest zdolność instytucjonalna do realizacji projektu, a także zapewnienia jego trwałości (zgodnie Podrozdziałem 2.6. Trwałość projektu *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027*, obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze), w tym posiadanie kadry i zaplecza technicznego gwarantującego wykonalność i trwałość projektu pod względem technicznym i organizacyjnym, w tym czy: * wnioskodawca jest gotowy do realizacji projektu, tj. czy przygotowano odpowiedni sposób wdrażania projektu;
* sposób zarządzania projektem jest adekwatny do jego zakresu i zapewni jego sprawną, efektywną i terminową realizację.

KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Kwalifikowalność kosztów w projekcie | Ocenie podlega, czy koszty wykazane we wniosku jako kwalifikowalne są uzasadnione, racjonalne, niezbędne do realizacji projektu i zaplanowane w odpowiedniej wysokości oraz są zgodne z warunkami i procedurami dotyczącymi kwalifikowalności wydatków określonymi w *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* oraz *Zasadach kwalifikowania wydatków w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027* w wersji obowiązującej w dniu poniesienia wydatku lub, jeśli wydatek nie został jeszcze poniesiony – w dniu ogłoszenia o naborze.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Budżet projektu | Czy w projekcie:* kwota dofinansowania jest zgodna z minimalną lub maksymalną wartością dofinansowania określoną w Regulaminie wyboru projektów (jeśli została wskazana w Regulaminie wyboru projektów);
* wysokość dofinansowania jest zgodna z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej;
* procentowa wysokość dofinansowania jest zgodna z wartością określoną w Regulaminie wyboru projektów;
* zastosowano odpowiednią stawkę ryczałtową i określono właściwą wysokość kosztów pośrednich;
* wysokość i źródło wkładu własnego są zgodne z Regulaminem wyboru projektów;
* prawidłowo oznaczono kategorie wydatków;
* wybrano prawidłowy limit kosztów i prawidłowo określono wysokość wydatków nim objętych;
* wysokość wydatków jest zgodna z limitem w zakresie cross-financingu określonym w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) dla działania, które zostało wskazane w Regulaminie wyboru projektów.

KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Realność wskaźników | Ocenie podlega, czy:* wybrane wskaźniki są adekwatne do zakresu rzeczowego projektu i celów, jakie projekt ma osiągnąć,
* określone wartości wskaźników zostały uzasadnione i są oszacowane na podstawie realnych założeń uwzględnionych we wniosku o dofinansowanie i mogą zostać osiągnięte przy danych nakładach i założonym sposobie realizacji projektu
* prawidłowo określono sposób pomiaru wskaźników,
* trafnie dobrano wskaźniki dla rozliczenia kwot ryczałtowych (jeśli dotyczy).

KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIESpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Odporność infrastruktury na zmiany klimatu | Czy Wnioskodawca przedłożył oświadczenie, że planowana infrastruktura o przewidywanej trwałości wynoszącej co najmniej pięć lat przewidziana w ramach projektu jest odporna na zmiany klimatu, zgodnie z podrozdziałem 3.3. Przystosowanie się do zmiany klimatu (odporność na zmianę klimatu) z *Wytycznych technicznych dotyczących weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (2021/C 373/01)*. Przez uodparnianie na zmiany klimatu należy rozumieć proces mający na celu zapobieganie podatności infrastruktury na potencjalne długoterminowe skutki zmian klimatu, przy jednoczesnym zapewnieniu przestrzegania zasady „efektywności energetycznej przede wszystkim” oraz zgodności poziomu emisji gazów cieplarnianych wynikających z projektu z celem osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZYSpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Inwestycje produkcyjne w przedsiębiorstwach innych niż MŚP | Czy projekt dotyczący wsparcia inwestycji produkcyjnych w rozumieniu motywu 38 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności w przedsiębiorstwach innych niż MŚP, spełnia przynajmniej jeden z warunków wskazanych w art. 5 ust. 2 ww. Rozporządzenia KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZYSpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |

**KRYTERIA DOSTĘPU MERYTORYCZNE SPECYFICZNE**

**Typ projektu 1: wsparcie publicznego transportu pozamiejskiego (inwestycje z zakresu pozamiejskiego taboru autobusowego)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Ocena kryterium** | **Podlegające poprawie** |
| 1. | Zgodność z dokumentami planowania transportu | Czy wykazano we wniosku o dofinansowanie zgodność inwestycji z: - Regionalnym Planem Transportowym Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 (RPT WŁ) w przypadku projektów szczebla regionalnego (w tym realizowanych w ramach wojewódzkich przewozów autobusowych) lub - dokumentem planowania transportu na poziomie lokalnym w przypadku pozostałych projektów, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności pomiędzy tym dokumentem a RPT WŁ? Zgodność oznacza, że inwestycja objęta projektem została uwzględniona w jednym z ww. dokumentów lub obejmuje działania, których podjęcie wprost w nich przewidziano lub przynajmniej nie jest sprzeczna z ich postanowieniami. W przypadku braku dokumentu szczebla lokalnego, zgodność inwestycji z dokumentem planowania transportu oznacza wpisywanie się w kierunki działań lub działania wskazane w RPT WŁ. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania | NIE |
| 2. | Wymogi dla taboru | Czy projekt dotyczy: - taboru autobusowego wykorzystywanego do przewozów na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim? Ze wsparcia wyłączony jest tabor wykorzystywany w przewozach pasażerskich komunikacji miejskiej, zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;- taboru autobusowego wykorzystywanego do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej; - nowego bezemisyjnego lub niskoemisyjnego taboru autobusowego spełniającego wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promocji ekologicznych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.Ocena spełnienia wymogów wynikających z dyrektywy zależy od kategorii (wielkości) pojazdów, planowanych terminów udzielenia zamówień na pojazdy i źródła napędu:Małe autobusy (kategoria: M1, M2) – pojazdy do przewozu osób mające nie więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy mające więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 5 ton: - zamówienia udzielone do 31 grudnia 2025 r. – pojazdy spełniające normę emisji z rury wydechowej wyrażonej w 50g CO2 /km i emisji zanieczyszczeń powietrza poniżej 80% dopuszczalnej wartości emisji – pojazdy bezemisyjne (elektryczne BEV lub wodorowe FCV) oraz pojazdy niskoemisyjne (hybrydy plug-in PHEV lub zasilane innymi paliwami alternatywnymi pod warunkiem spełniania ww. norm), - zamówienia udzielone po 1 stycznia 2026 r. – tylko pojazdy bezemisyjne (BEV, FCV).Duże autobusy (kategoria: M3) – pojazdy do przewozu osób mające więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 ton – pojazdy bezemisyjne (BEV, FCV) oraz pojazdy niskoemisyjne (napędzane innymi paliwami alternatywnymi, w tym PHEV, LNG, CNG, LPG).KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” | TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
| 3. | Infrastruktura paliw alternatywnych | Jeśli elementem projektu jest infrastruktura zasilająca tabor autobusowy w paliwa alternatywne, czy z zakresu projektu wyłączona jest infrastruktura tankowania LNG, CNG i innych paliw kopalnych?KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |

**Typ projektu 1:** **wsparcie publicznego transportu pozamiejskiego (inwestycje z zakresu infrastruktury publicznego transportu pozamiejskiego)**

| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Ocena kryterium** | **Podlegające poprawie** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Zgodność z dokumentami planowania transportu | Czy dla inwestycji związanej z infrastrukturą publicznego transportu pozamiejskiego wykazano we wniosku o dofinansowanie zgodność projektu z dokumentami planowania transportu na poziomie lokalnym, jeśli takie dokumenty zostały opracowane (przy jednoczesnym zachowaniu zgodności pomiędzy tymi dokumentami a *Regionalnym Planem Transportowym Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 (RPT WŁ*)? Zgodność projektu oznacza, że inwestycja objęta projektem została uwzględniona w dokumencie lub przynajmniej nie jest sprzeczna z postanowieniami dokumentu. W przypadku braku takich dokumentów, czy projekt wpisuje się w kierunki działań lub działania wskazane w RPT WŁ? Czy wykazano we wniosku o dofinansowanie zgodność projektu realizowanego na obszarze miejskim z właściwym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a jeśli nie jest on wymagany – z innymi właściwymi dokumentami planowania mobilności miejskiej? Kryterium w tym zakresie podlega ocenie wówczas, gdy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inny dokument planowania mobilności miejskiej zostały przygotowane dla danego obszaru miejskiego i obowiązują w chwili ogłoszenia naboru. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej musi ponadto zostać pozytywnie oceniony (ocena „pozytywna” lub „pozytywna z rekomendacjami”) w ramach procesu oceny jakości SUMP zgodnie z *Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy Unii Europejskiej 2021-2027* (dokument przyjęty uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dniu 7 czerwca 2023 r. dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury:<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump>).KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Wymogi dla infrastruktury | Czy projekt dotyczy infrastruktury transportu publicznego służącej obsłudze przewozów na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim? Ze wsparcia wyłączona jest infrastruktura wykorzystywana wyłącznie do przewozów w ramach komunikacji miejskiej zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 4 *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*.KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |
|  | Obiekty Park & Ride | Czy objęta projektem inwestycja dotyczy obiektu Park&Ride, który będzie zintegrowany z publicznym transportem zbiorowym? Jeśli projekt przewiduje inwestycję w obiekt Park&Ride w mieście o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. (według danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 grudnia 2021 r.): - czy planuje się lokalizację obiektu Park&Ride poza obszarem centrum miasta oraz - czy wnioskodawca uzgodnił inwestycję w obiekt Park&Ride z IZ FEŁ2027 w ramach obowiązującej Strategii ZIT?KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”. | TAK / NIE / NIE DOTYCZYSpełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |

**Typ projektu 2:** **inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie**

| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Ocena kryterium** | **Podlegające poprawie** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Zgodność z dokumentami planowania transportu | Czy dla inwestycji infrastrukturalnej wykazano we wniosku o dofinansowanie zgodność projektu z dokumentami planowania transportu na poziomie lokalnym, jeśli takie dokumenty zostały opracowane (przy jednoczesnym zachowaniu zgodności pomiędzy tymi dokumentami a *Regionalnym Planem Transportowym Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027* (RPT WŁ)? Zgodność projektu oznacza, że inwestycja objęta projektem została uwzględniona w dokumencie lub przynajmniej nie jest sprzeczna z postanowieniami dokumentu. W przypadku braku takich dokumentów, czy projekt wpisuje się w kierunki działań lub działania wskazane w RPT WŁ? Czy wykazano we wniosku o dofinansowanie zgodność projektu realizowanego na obszarze miejskim z właściwym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a jeśli nie jest on wymagany – z innymi właściwymi dokumentami planowania mobilności miejskiej? Kryterium w tym zakresie podlega ocenie wówczas, gdy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej lub inny dokument planowania mobilności miejskiej zostały przygotowane dla danego obszaru miejskiego i obowiązują w chwili ogłoszenia naboru.Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej musi ponadto zostać pozytywnie oceniony (ocena „pozytywna” lub „pozytywna z rekomendacjami”) w ramach procesu oceny jakości SUMP zgodnie z *Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy Unii Europejskiej 2021-2027* (dokument przyjęty uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dniu 7 czerwca 2023 r. dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump>).KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”  | TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | NIE |
|  | Wymogi dla projektu | Czy projekt dotyczy cyfryzacji przewozów na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim? Ze wsparcia wyłączone są inwestycje dotyczące przewozów w ramach komunikacji miejskiej zdefiniowanej w art. 4 ust. 1 pkt 4 *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”. | TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania. | TAK |

**KRYTERIA MERYTORYCZNE PUNKTOWE OGÓLNE**

**Kryteria merytoryczne punktowe nie podlegają poprawie**

| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Minimalna punktacja / maksymalna punktacja** | **Kryterium rozstrzygające** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Przygotowanie projektu | Ocenie podlega stopień przygotowania projektu do wdrożenia. W zależności od typu projektu badane będzie posiadanie dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia wszystkich inwestycji objętych projektem, m.in. udokumentowane prawo do dysponowania gruntami lub obiektami na cele inwestycji, posiadanie wymaganej dokumentacji technicznej i projektowej, dokumentacji niezbędnej do przeprowadzenia zamówień, wymaganych prawem decyzji, uzgodnień i pozwoleń administracyjnych.**PUNKTACJA:****0** – wnioskodawca nie posiada żadnych dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji objętych projektem **2** – wnioskodawca posiada część dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji objętych projektem (w tym program funkcjonalno-użytkowy). Posiadanie części dokumentów oznacza, że realizacja inwestycji lub przeprowadzenie zamówień na realizację inwestycji nie jest jeszcze możliwe ze względu na brakujące dokumenty (inne niż umowa o dofinansowanie projektu)**6** – wnioskodawca posiada wszystkie dokumenty niezbędne do rozpoczęcia wszystkich inwestycji objętych projektem. Posiadanie wszystkich dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji oznacza, że w momencie składania wniosku o dofinansowanie do rozpoczęcia realizacji wszystkich inwestycji objętych projektem lub przeprowadzenia zamówień na realizację wszystkich inwestycji objętych projektem nie jest konieczne pozyskanie przez wnioskodawcę innych dokumentów niż umowa o dofinansowanie projektu. | 0/6 | NIE |
|  | Zasada „n+3” | Czy wnioskodawca zaplanował zakończenie projektu w ciągu 3 lat od planowanego terminu jego rozpoczęcia.**PUNKTACJA:****0** – projekt nie spełnia powyższego wymogu**6** – projekt spełnia powyższy wymóg | 0/6 | NIE |
|  | Współpraca międzynarodowa | Czy projekt jest powiązany z innymi programami międzynarodowymi lub projektami międzynarodowymi tj.:* planuje się wykorzystać dobre praktyki wypracowane w ramach projektów międzynarodowych lub
* planuje się wymianę wiedzy, konsultacje lub realizację projektu we współpracy z partnerami z innych krajów, lub
* projekt jest komplementarny z projektem międzynarodowym.

**PUNKTACJA:****0** – projekt nie spełnia powyższego warunku**2** – projekt spełnia powyższy warunek | 0/2 | NIE |
|  | Zielone zamówienia | Oceniane będzie zastosowanie zielonych zamówień. Przez zielone zamówienia należy rozumieć politykę, w ramach której zamawiający włącza kryteria lub wymagania ekologiczne do procesu zakupów (procedur udzielania zamówień) i poszukuje rozwiązań ograniczających negatywny wpływ towarów, usług i robót budowlanych na środowisko oraz uwzględniających cały cykl życia produktów, a poprzez to wpływa na rozwój i upowszechnienie technologii środowiskowych.**PUNKTACJA:****0** - w projekcie nie planuje się zastosować zielonych zamówień**2** - w projekcie planuje się zastosować zielone zamówienia | 0/2 | NIE |
|  | Obszary wiejskie | Czy planuje się realizację projektu na obszarze wiejskim. Położenie na obszarze wiejskim weryfikowane będzie na podstawie rejestru TERYT dostępnego na stronie internetowej Głównego Urzędu Statystycznego https://stat.gov.pl/. Kryterium spełniać będzie projekt zlokalizowany na obszarze wiejskim, tj.:* w gminie wiejskiej (symbol rodzaju jednostki: 2) lub
* na obszarze wiejskim w gminie miejsko-wiejskiej (symbol rodzaju jednostki: 5).

**PUNKTACJA:****0** – nie planuje się realizacji projektu na obszarze wiejskim**2** – planuje się realizację projektu na obszarze wiejskim | 0/2 | NIE |
| **SUMA PUNKTÓW** | 0/18 |  |

# **KRYTERIA MERYTORYCZNE PUNKTOWE**

**Kryteria merytoryczne punktowe nie podlegają poprawie**

**Typ projektu 1: wsparcie publicznego transportu pozamiejskiego (inwestycje z zakresu pozamiejskiego taboru autobusowego)**

| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Minimalna punktacja / maksymalna punktacja** | **Kryterium rozstrzygające** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Efektywność kosztowa projektu | Efektywność kosztowa obliczona jako iloraz planowanej kwoty wydatków kwalifikowalnych i pojemności zakupionego taboru. Ocena efektywności kosztowej pozwoli na stworzenie rankingu inwestycji. **PUNKTACJA**: Punktacja w ramach kryterium będzie przyznawana wg następujących zasad: nr rankingowy każdego projektu na liście ułożonej według wielkości efektywności kosztowej (zaczynając od najmniejszej wartości ilorazu do tych o największej wartości ilorazu) dzielimy przez liczbę projektów. W przypadku takiej samej efektywności kosztowej w dwóch lub więcej projektach miejsce rankingowe będzie przyznane ex aequo: **2** – wynik zawiera się w przedziale: powyżej 0,75 – 1 **4** – wynik zawiera się w przedziale: powyżej 0,5 – 0,75 włącznie **6** – wynik zawiera się w przedziale: powyżej 0,25 – 0,5 włącznie**8** – wynik zawiera się w przedziale: powyżej 0 – 0,25 włącznie W przypadku, gdy ocenie podlegać będą mniej niż 4 projekty, punktacja zostanie przydzielona odpowiednio od 8 do 4 punktów w zależności od efektywności kosztowej projektu oraz ilości projektów podlegających ocenie. | 2/8 | TAK Kryterium rozstrzygające I stopnia. Pierwszeństwo będą miały projekty, w których stosunek nakładów finansowych do pojemności zakupionego taboru będzie najniższy. Jeśli więcej niż jeden projekt spełnił kryteria wyboru projektów i uzyskał tę samą liczbę punktów, ale kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów w danym naborze nie pozwala na wybór do dofinansowania wszystkich projektów o tej samej liczbie punktów, wówczas o wyborze projektu do dofinansowania decydują kryteria rozstrzygające |
|  | Realizacja wskaźnika | Ocenie podlega wkład projektu w realizację wskaźnika produktu: Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji pozamiejskiej (cel końcowy na 2029 rok wynosi 20 szt.). **PUNKTACJA:** **2** – w projekcie zaplanowano zakup maksymalnie 3 szt. taboru **4** – w projekcie zaplanowano zakup od 4 szt. do 6 szt. Taboru**6** – w projekcie zaplanowano zakup co najmniej 7 szt. taboru | 2/6 | NIE |
|  | Kompleksowość projektu | Czy projekt, oprócz zakupu taboru, obejmuje swoim zakresem inne elementy? **PUNKTACJA:** **0** – przedmiotem projektu jest wyłącznie zakup taboru **1** – projekt obejmuje stacje tankowania lub ładowania taboru autobusowego **1** – projekt obejmuje budowę lub przebudowę zaplecza technicznego lub zakup urządzeń do obsługi taboru **1** – projekt uwzględnia elementy infrastruktury publicznego transportu zbiorowego **1** – w projekcie zaplanowano inwestycje na rzecz cyfryzacji pozamiejskiego transportu autobusowego Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się. | 0/4 | NIE |
|  | Efektywność energetyczna | Czy w projekcie przewidziano wykorzystanie energii pochodzącej z odnawialnych źródeł energii (OZE)? **PUNKTACJA:** 0 – projekt nie spełnia ww. warunku 2 – projekt spełnia ww. warunek | 0/2 | NIE |
|  | Integracja transportowa | Czy realizacja projektu umożliwi integrację przewozów autobusowych z innymi gałęziami publicznego transportu zbiorowego (transportem kolejowym lub komunikacją miejską)?**PUNKTACJA:** **0** – projekt nie przewiduje integracji z innymi gałęziami publicznego transportu zbiorowego **2** – linie komunikacyjne obsługiwane przez zakupiony w ramach projektu tabor autobusowy zapewniają połączenia (przesiadkę) z transportem kolejowym lub komunikacją miejską**2** – na liniach obsługiwanych przez zakupiony w ramach projektu tabor autobusowy zapewniona jest integracja rozkładów jazdy różnych gałęzi publicznego transportu zbiorowego. Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się. | 0/4 | NIE |
|  | Powiązanie z Funduszem rozwoju przewozów autobusowych | Czy wnioskodawca otrzymał środki na przewozy na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej? **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia ww. warunku **2** – wnioskodawca udokumentował fakt, iż na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie projektu, miał zapewnione środki z Funduszu | 0/2 | NIE |
|  | Linie autobusowe | Czy tabor będzie służył obsłudze nowej linii autobusowej (w tym także linii istniejącej, ale wydłużonej) lub będzie wykorzystany do wymiany taboru na liniach obsługiwanych przez tabor autobusowy z silnikiem diesla? **PUNKTACJA:** **0** – tabor nie spełnia żadnego z ww. warunków **1** – zakupiony w ramach projektu tabor będzie wykorzystany do wymiany taboru na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez tabor autobusowy z silnikiem diesla **3** – zakupiony w ramach projektu tabor będzie służył obsłudze nowych linii autobusowych (także linii istniejących, ale wydłużonych) Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się | 0/4 | TAK Kryterium rozstrzygające II stopnia. Pierwszeństwo będą miały projekty, w których tabor będzie służył obsłudze nowej linii autobusowej (w tym także linii istniejącej, ale wydłużonej) lub będzie wykorzystany do wymiany taboru na liniach obsługiwanych przez tabor autobusowy z silnikiem diesla. Jeśli więcej niż jeden projekt spełnił kryteria wyboru projektów i uzyskał tę samą liczbę punktów, ale kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów w danym naborze nie pozwala na wybór do dofinansowania wszystkich projektów o tej samej liczbie punktów, wówczas o wyborze projektu do dofinansowania decydują kryteria rozstrzygające |
|  | Integracja taryfowa | Czy wnioskodawca uczestniczy w systemie integracji taryfowej lub wdraża koncepcję „Mobilność jako Usługa” (MaaS)? Przez integrację taryfową należy rozumieć proces, w którym różne środki transportu publicznego na obszarach miejskich, takie jak autobusy, tramwaje czy pociągi, są zintegrowane pod względem cen biletów i opłat. Celem jest ułatwienie podróżowania pasażerom poprzez umożliwienie korzystania z różnych środków transportu za pomocą jednego biletu lub opłaty. Mobilność jako Usługa (z ang. Mobility as a Service, MaaS) to zorientowana na użytkownika końcowego integracja i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu współdzielonego (np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi) w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze - pozwala to użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej mobilności miejskiej funkcjonujących w ramach jednej spersonalizowanej usługi. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia powyższego warunku **2** – wnioskodawca spełnia powyższy warunek | 0/2 | NIE |
| **SUMA PUNKTÓW** | 4/32 |  |

**Typ projektu 1: wsparcie publicznego transportu pozamiejskiego (inwestycje z zakresu infrastruktury publicznego transportu pozamiejskiego)**

| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Minimalna punktacja / maksymalna punktacja** | **Kryterium rozstrzygające** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Kompleksowość projektu | Ocenie podlega planowany zakres rzeczowy projektu. **PUNKTACJA:****1** – budowa, przebudowa przystanków komunikacyjnych lub zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami transportu **1** – budowa, przebudowa dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych **1** – budowa, przebudowa systemów parkingów dla samochodów („Park&Ride”) lub dla rowerów („Bike&Ride”) **1** – zakup taboru dla transportu pozamiejskiego **1** – zastosowanie ITS w projekcie. Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się. | 1/5 | TAKKryterium rozstrzygające I stopnia. Pierwszeństwo będą miały projekty o największym zakresie rzeczowym. Jeśli więcej niż jeden projekt spełnił kryteria wyboru projektów i uzyskał tę samą liczbę punktów, ale kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów w danym naborze nie pozwala na wybór do dofinansowania wszystkich projektów o tej samej liczbie punktów, wówczas o wyborze projektu do dofinansowania decydują kryteria rozstrzygające. |
| 2. | Obszar realizacji projektu | Ocenie podlega planowany obszar realizacji projektu. **PUNKTACJA:** **1** – 1 gmina **2** – 2 gminy **3** – 3 i więcej gmin | 1/3 | NIE |
| 3. | Rozwój sieci transportu publicznego | Czy planowana infrastruktura przyczyni się do rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarach pozamiejskich? **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie spełnia ww. warunku **2** – projekt obejmuje budowę infrastruktury pozwalającej na utworzenie nowego połączenia komunikacji pozamiejskiej **1** – projekt obejmuje budowę infrastruktury Park & Ride lub Bike & Ride przy węźle przesiadkowym publicznego transportu zbiorowego, obejmującym także pozamiejskie przewozy autobusowe **4** – lokalizacja na obszarze wykluczonym komunikacyjnie (gminy, do których nie dojeżdża żaden środek publicznego transportu zbiorowego).Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się. | 0/7 | TAK Kryterium rozstrzygające II stopnia. Pierwszeństwo będą miały projekty, które w największym stopniu przyczyniają się do rozwoju sieci transportu publicznego w komunikacji pozamiejskiej. Jeśli więcej niż jeden projekt spełnił kryteria wyboru projektów i uzyskał tę samą liczbę punktów, ale kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów w danym naborze nie pozwala na wybór do dofinansowania wszystkich projektów o tej samej liczbie punktów, wówczas o wyborze projektu do dofinansowania decydują kryteria rozstrzygające |
| 4. | Zastosowanie rozwiązań ekologicznych | Czy wnioskodawca planuje wykorzystać w związku z realizacją projektu rozwiązania ekologiczne? **PUNKTACJA:** **0** – w ramach projektu nie planuje się zastosowania rozwiązań ekologicznych we wskazanym poniżej zakresie **2** – inwestycja zakłada udział wykorzystania energii z OZE na etapie eksploatacji projektu (np.: instalacje fotowoltaiczne z których zasilana jest zajezdnia lub inne elementy infrastruktury lub projektu) **2** – inwestycja zawiera rozwiązania technologiczne ograniczające wpływ komunikacji pozamiejskiej na środowisko (np.: zielone dachy zajezdni lub przystanków, retencja wodna i inne rozwiązania) Przyznane punkty w ramach kryterium sumują się.**PUNKTACJA:** **0** – projekt nie spełnia ww. warunku**2** – projekt spełnia ww. warunek | 0/4 | NIE |
| 5. | Powiązanie ze wsparciem z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych | Czy infrastruktura będąca przedmiotem projektu powiązana jest z przewozami autobusowymi dofinansowanymi na podstawie *ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*? **PUNKTACJA:** 0 – infrastruktura nie spełnia ww. warunku 2 – infrastruktura spełnia ww. warunek. | 0/2 | NIE |
| 6. | Cele klimatyczne | Ocenie podlega wpływ planowanej do realizacji inwestycji na cele związane ze zmianami klimatu. Wnioskodawca we wniosku o dofinasowanie wybiera odpowiedni zakres interwencji, który w największym stopniu odzwierciedla zamierzony zakres przedsięwzięcia, ujęty w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) w danym działaniu. Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla poszczególnych zakresów interwencji (wyrażony wartością procentową), określony został w załączniku I (Tabela 1) do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Współczynnik ten może wynosić: 100% lub 40%. **PUNKTACJA**: **2** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 40% **5** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 100% | 2/5 | NIE |
| 7. | Integracja taryfowa | Czy wnioskodawca uczestniczy w systemie integracji taryfowej lub wdraża koncepcję „Mobilność jako Usługa” (MaaS)? Przez integrację taryfową należy rozumieć proces, w którym różne środki transportu publicznego na obszarach miejskich, takie jak autobusy, tramwaje czy pociągi, są zintegrowane pod względem cen biletów i opłat. Celem jest ułatwienie podróżowania pasażerom poprzez umożliwienie korzystania z różnych środków transportu za pomocą jednego biletu lub opłaty. Mobilność jako Usługa (z ang. Mobility as a Service, MaaS) to zorientowana na użytkownika końcowego integracja i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu współdzielonego np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi) w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze - pozwala to użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej mobilności miejskiej funkcjonujących w ramach jednej spersonalizowanej usługi. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia powyższego warunku **2** – wnioskodawca spełnia powyższy warunek | 0/2 | NIE |
| **SUMA PUNKTÓW** | 4/28 |  |

**Typ projektu 2:** **inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie**

| **L.p.** | **Nazwa kryterium** | **Definicja kryterium** | **Minimalna punktacja / maksymalna punktacja** | **Kryterium rozstrzygające** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Bezpieczeństwo | Czy planowany projekt wpływa na podniesienie poziomu bezpieczeństwa użytkowników transportu publicznego np. system monitoringu wizyjnego, nowoczesne systemy łączności z funkcją satelitarnej lokalizacji pojazdów, urządzania alarmujące, dające możliwość szybkiego kontaktu ze służbami ratunkowymi. **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie spełnia ww. warunku **3** – projekt spełnia ww. warunki. | 0/3 | NIE |
| 2. | Integracja transportowa | Czy planowane w ramach projektu rozwiązania przyczynią się do integracji transportowej obszarów pozamiejskich? **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie przewiduje wykorzystania narzędzi poprawiających integrację transportową obszarów pozamiejskich w poniższym zakresie **2** – projekt przewiduje rozwiązania z zakresu zarządzania ruchem pojazdów komunikacji pozamiejskiej **2** – projekt przewiduje systemy sterowania sygnalizacją na potrzeby komunikacji pozamiejskiej **2** – projekt przewiduje narzędzia ułatwiające planowanie podróży **2** – projekt przewiduje rozwiązania rozwijające systemy biletu elektronicznego i e-płatności **2** – projekt przewiduje rozwiązania z zakresu dostępności aktualnych danych i informacji w czasie rzeczywistym.Przyznane punkty sumują się | 0/10 | TAK Kryterium rozstrzygające I stopnia. Pierwszeństwo będą miały projekty, które przewidują najwięcej elementów przyczyniających się do poprawy integracji transportowej obszarów pozamiejskich Jeśli więcej niż jeden projekt spełnił kryteria wyboru projektów i uzyskał tę samą liczbę punktów, ale kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów w danym naborze nie pozwala na wybór do dofinansowania wszystkich projektów o tej samej liczbie punktów, wówczas o wyborze projektu do dofinansowania decydują kryteria rozstrzygające. |
| 3. | Interoperacyjność | Czy planowane w projekcie rozwiązania zapewniają interoperacyjność, czyli zdolność do wymiany danych oraz informacji i wiedzy z innymi systemami funkcjonującymi na szczeblu lokalnym, regionalnym lub krajowym? Materiał wspierający - „Standard API” opracowany w ramach standardów otwartości danych:<https://dane.gov.pl/media/ckeditor/2018/10/04/standard-api_N6KVZvb.pdf>**PUNKTACJA:** **0** – projekt nie spełnia ww. warunków **2** – projekt spełnia ww. warunki | 0/2 | NIE |
| 4. | Bezpieczeństwo rozwiązań IT | Czy w projekcie zaplanowano środki bezpieczeństwa na poziomie wyższym od wymagań minimalnych dla rozwiązań IT w zakresie zastosowanej infrastruktury IT, oprogramowania oraz wymiany danych i informacji z innymi rozwiązaniami IT, określonych w zbiorze rekomendacji Narodowych Standardów Bezpieczeństwa <https://www.gov.pl/web/baza-wiedzy/narodowe-standardy-cyber>w tym w dokumentach „Minimalne wymagania bezpieczeństwa informacji i systemów informacyjnych podmiotów publicznych” oraz „Zabezpieczenia i ochrona prywatności systemów informatycznych oraz organizacji”? **PUNKTACJA:** **0** – w projekcie zaplanowano zapewnienie minimalnych środków bezpieczeństwa **2** – w projekcie zaplanowano działania wykraczające poza minimalne środki bezpieczeństwa | 0/2 | NIE |
| 5. | Cele klimatyczne | Ocenie podlega wpływ planowanej do realizacji inwestycji na cele związane ze zmianami klimatu. Wnioskodawca we wniosku o dofinasowanie wybiera odpowiedni zakres interwencji, który w największym stopniu odzwierciedla zamierzony zakres przedsięwzięcia, ujęty w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) w danym działaniu. Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla poszczególnych zakresów interwencji (wyrażony wartością procentową), określony został w załączniku I (Tabela 1) do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Współczynnik ten może wynosić: 40% lub 0%. **PUNKTACJA:** **0** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 0% **2** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 40% | 0/2 | NIE |
| 6. | Integracja taryfowa | Czy wnioskodawca uczestniczy w systemie integracji taryfowej lub wdraża koncepcję „Mobilność jako Usługa” (MaaS)? Przez integrację taryfową należy rozumieć proces, w którym różne środki transportu publicznego na obszarach miejskich, takie jak autobusy, tramwaje czy pociągi, są zintegrowane pod względem cen biletów i opłat. Celem jest ułatwienie podróżowania pasażerom poprzez umożliwienie korzystania z różnych środków transportu za pomocą jednego biletu lub opłaty. Mobilność jako Usługa (z ang. Mobility as a Service, MaaS) to zorientowana na użytkownika końcowego integracja i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu współdzielonego np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi) w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze - pozwala to użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej mobilności miejskiej funkcjonujących w ramach jednej spersonalizowanej usługi. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia powyższego warunku**2** – wnioskodawca spełnia powyższy warunek | 0/2 | NIE |
|  | **SUMA PUNKTÓW** | 0/21 |  |