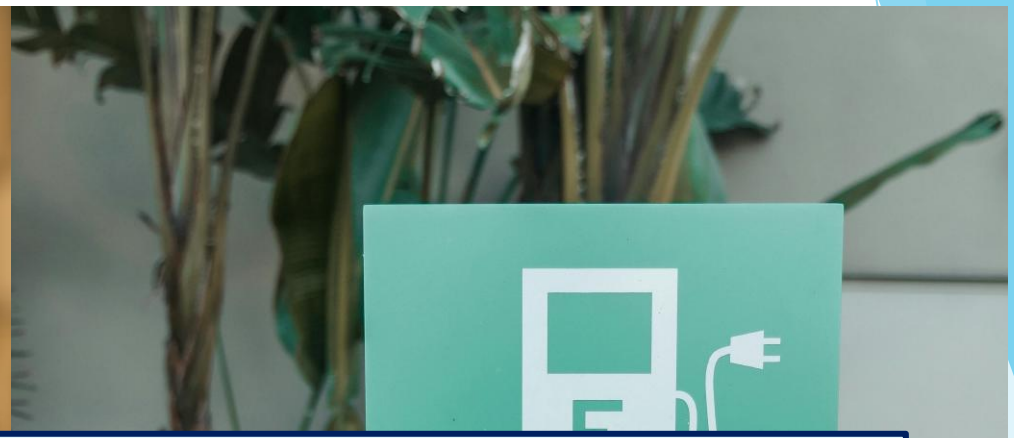
Fundusze Europejskie

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027



Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027

Działanie 5.2 Niskoemisyjny transport miejski w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (typ projektu 1,2,3,4,5,6) Priorytetu V Zrównoważona mobilność miejska programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027

Fundusze Europejskie dla Lubelskiego
Rzeczpospolita Polska
Dofinansowane przez Unię Europejską
lubelskie Smakuj życie!

INFORMACJE O NABORZE
Informacje ogólne dotyczące naboru projektów – obszar wsparcia

Typy projektów:

1. Zakup oraz modernizacja taboru trolejbusowego i niskoemisyjnego taboru autobusowego oraz zeroemisyjnego taboru szynowego dla połączeń miejskich i podmiejskich wraz z niezbędną infrastrukturą.

2. Budowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników - jeżeli nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej, a inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb.

3. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu publicznego, w tym dostosowanie jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

4. Inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany i zwiększające ruch pieszy i rowerowy w centrach miast i ich obszarach funkcjonalnych.

INFORMACJE O NABORZE
Informacje ogólne dotyczące naboru projektów – obszar wsparcia

Typy projektów:

5. Inwestycje (budowa, rozbudowa i przebudowa) obejmujące systemy ITS wspierające dekarbonizację transportu i zrównoważoną mobilność, jak również rozwiązania umożliwiające integrację taryfową i wdrożenie koncepcji „Mobilność jako Usługa” (MaaS), w tym systemy biletowe i aplikacje planowania podróży.

6. Jako dodatkowy element projektu będą wpierane również działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne promujące korzystanie z niskoemisyjnego transportu zbiorowego, transportu multimodalnego i rowerowego oraz ruchu niezmotoryzowanego, jako element szerszego projektu związanego z infrastrukturą transportową.

Celem Działania 5.2 jest wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.

PODMIOTY UPRAWNIONE DO UBIEGANIA SIĘ O DOFINANSOWANIE

Podmiotami uprawnionymi do uzyskania wsparcia w ramach naboru są podmioty zidentyfikowane w strategii terytorialnej będącej podstawą realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych[9], jako podmioty realizujące projekty w ramach Działania 5.2, tj:

- JST, ich związki, porozumienia i stowarzyszenia,
- Jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną,
- Spółki prawa handlowego, w których większość udziałów lub akcji posiadają JST lub ich związki,
- podmioty świadczące usługi transportu publicznego na zlecenie jst i ich związków na terenie miast objętych działaniem wyłonione w trybie przewidzianym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

[9] Strategia ZIT pozytywnie zaopiniowana przez IZ pod kątem możliwości jej finansowania w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 najpóźniej na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie.

INFORMACJE O NABORZE
Informacje ogólne dotyczące naboru projektów - Alokacja

Termin naboru: **25.09.2025 r. do 30.12.2025 r.**

Alokacja EFRR: **17 769 017,00 EUR**

75 727 996,65 PLN (wg kursu EBC obowiązującego w październiku 2025 r. 1 euro = 4,2695 PLN)

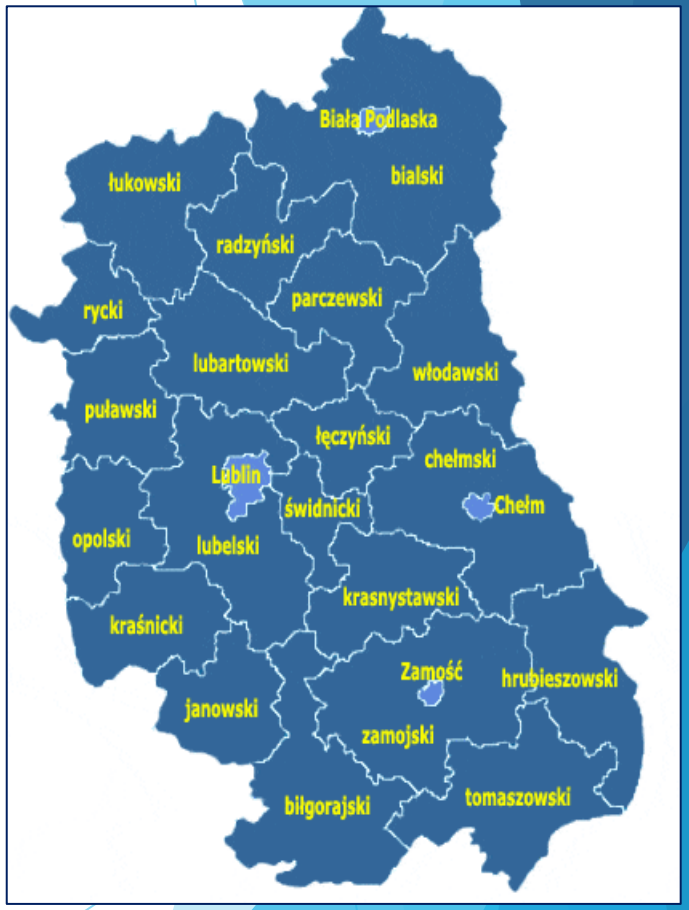
- Nabór wniosków o dofinansowanie projektu prowadzony jest za pośrednictwem systemu CST2021 przy użyciu aplikacji WOD2021 dostępnego pod adresem https://wod.cst2021.gov.pl.
- Wszystkie czynności w ramach naboru, zarówno po stronie wnioskodawcy, jak i IZ FEL dokonywane są wyłącznie za pośrednictwem systemu CST2021 przy użyciu aplikacji WOD2021, dostępnej pod adresem https://wod.cst2021.gov.pl.
- Zaleca się, aby na etapie naboru, oceny i wyboru projektu do dofinansowania wnioskodawca regularnie, na bieżąco, logował się w systemie CST2021.

DOFINANSOWANIE, WKŁAD WŁASNY PROJEKTU

- Maksymalny poziom dofinansowania projektu z EFRR:
  85% wydatków kwalifikowalnych projektu.
- Minimalny wkład własny beneficjenta: **15%** wydatków kwalifikowalnych.
- Poziom dofinansowania z EFRR dla projektów objętych pomocą publiczną:
  zgodnie z właściwym programem pomocowym.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- Ogólne zasady dotyczące kwalifikowalności wydatków zostały określone w Wytycznych kwalifikowalności.
- Projekt musi być realizowany **na terenie województwa lubelskiego**. Dodatkowo wskazana na etapie aplikowania lokalizacja projektu nie może ulec zmianie w trakcie oceny projektu.
- Dofinansowania nie może uzyskać projekt, który został **fizycznie ukończony** (w przypadku robót budowlanych) lub w pełni wdrożony (w przypadku dostaw i usług) przed przedłożeniem wniosku o dofinansowanie projektu, niezależnie od tego, czy wszystkie dotyczące tego projektu płatności zostały przez beneficjenta dokonane.
- Wsparcie w ramach naboru musi być zgodne z **Wytycznymi dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027.**
- Do wydatków kwalifikowalnych, mogą zostać zaliczone wyłącznie koszty niezbędne do realizacji celów projektu.



KWALIFIKOWALNOŚĆ

- **Niedozwolone jest podwójne finansowanie wydatków**, zgodnie z podrozdziałem 2.3 Wydatki niekwalifikowalne pkt. 2 Wytycznych kwalifikowalności.
- Fakt, że dany projekt kwalifikuje się do dofinansowania w ramach FEL 2021-2027 nie oznacza, że wszystkie wydatki poniesione podczas jego realizacji będą uznane za kwalifikowalne. Ocena kwalifikowalności wydatku polega na analizie zgodności jego poniesienia z obowiązującymi przepisami prawa unijnego i prawa krajowego, Regulaminem, umową o dofinansowanie i Wytycznymi oraz innymi dokumentami, do których stosowania beneficjent zobowiązał się w umowie o dofinansowanie.
- Kwalifikowalność wydatków badana jest na każdym etapie projektu.
- Wnioskodawca ma obowiązek udzielać zamówień w projekcie oraz realizować te zamówienia zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego oraz zgodnie z zasadami określonymi w Wytycznych kwalifikowalności.
- Koszty pośrednie w projekcie muszą być finansowane w oparciu o wskazaną w Regulaminie stawkę ryczałtową, która wynosi **1%** kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich w projekcie.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- Realizowane przedsięwzięcia muszą zostać zidentyfikowane w strategii terytorialnej będącej podstawą realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, pozytywnie zaopiniowanej pod kątem możliwości jej finansowania w ramach Programu, przez IZ FEL najpóźniej na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie, tj.:

  a) Przedsięwzięcie ujęte musi być na liście projektów, o których mowa w art. 34, ust. 15, pkt 3 ustawy wdrożeniowej w strategii terytorialnej będącej podstawą realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, pozytywnie zaopiniowanej przez Instytucję Zarządzającą pod kątem możliwości jej finansowania w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027.

  b) Zakres projektu musi zgodny z zakresem przedsięwzięcia ujętego na liście projektów, o których mowa w art. 34, ust. 15, pkt 3 ustawy wdrożeniowej w strategii terytorialnej będącej podstawą realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, pozytywnie zaopiniowanej przez Instytucję Zarządzającą pod kątem możliwości jej finansowania w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027. Zakres projektu niezgodny z zakresem przedsięwzięcia ujętego na liście projektów, o której mowa powyżej, nie jest kwalifikowalny w ramach niniejszego naboru.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- Realizowane inwestycje muszą mieć charakter zintegrowany, tj. muszą wpisywać się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem i być ukierunkowane na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych – oznacza to, że projekt taki musi mieć wpływ na więcej niż 1 gminę w MOF oraz jego realizacja musi być uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej strategii. Inwestycje te muszą spełniać jeden z następujących warunków: muszą być projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy wdrożeniowej lub deklarowany powinien być wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, tj. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury.
- Wnioskodawca zobowiązany jest do jednoznacznego zdefiniowania przedmiotu projektu, a tym samym ograniczenia zakresu rzeczowego projektu wyłącznie do wymaganego warunkami niniejszego naboru. Do obowiązków Wnioskodawcy należy także przedstawienie wyczerpujących informacji opisowych (deklaracje nie stanowią podstawy do spełnienia kryteriów wyboru projektu).
- Wszystkie wspierane projekty będą musiały wykazać wyraźny pozytywny wpływ na środowisko, przedstawiony w formie oszczędności energii, obniżonej emisji CO2 i pyłów PM 10 oraz PM 2,5 do atmosfery, zgodnie z zapisami Dyrektywy 2008/50/WE (zmienionej Dyrektywą 2015/1480/WE), lub wzrostu wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- Inwestycje objęte wsparciem 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 Partnerstwa.

W przypadku wymogu przyjęcia SUMP, wymóg ten będzie uznany za spełniony, jeżeli plan ten:

1. będzie obejmował właściwy funkcjonalny obszar miejski (SUMP powinien obejmować MOF zgodnie z delimitacją w SRWL2030. Jeśli jest konieczna zmiana delimitacji MOF (wynikająca z SRWL2030) lub nie ma takiej delimitacji w Strategii, zarząd województwa powinien przyjąć uchwałę w sprawie zmienionej lub nowej delimitacji MOF. W przypadku, gdy obszar SUMP odbiega od wyznaczonego MOF w strategii rozwoju województwa/ przyjętego uchwałą zarządu województwa, stosowna analiza i uzasadnienie wyboru gmin właściwych w procesie powinny być uwzględnione i opisane w ramach SUMP – w tym kontekście wykazać należy: czy plan obejmuje miasto rdzeń z uwzględnieniem powiązań funkcjonalnych z innymi gminami obszaru funkcjonalnego, czy plan angażuje miasto rdzeń oraz przynajmniej jedną gmin oraz czy plan angażuje wszystkie gminy z obszaru wskazanego w delimitacji województwa);

KWALIFIKOWALNOŚĆ

2. będzie zgodny z wymogami SUMP określonymi we właściwym Komunikacie Komisji dotyczącym SUMP oraz rozporządzeniu UE w sprawie sieci TEN-T;
3. będzie przyjęty przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej praktyczną realizację postanowień SUMP. W SUMP należy uwzględnić wskaźniki dotyczące: poprawy jakości powietrza i ograniczania emisji CO2 oraz dostępności transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- W przypadku gdy projekt opiera się na SUMP powinien zostać opracowany zgodnie z wymogami Umowy Partnerstwa oraz programu, tj. powinien posiadać pozytywną opinię Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) ważną na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- Jeżeli projekt opiera się na innym dokumencie planowania mobilności przyjętym na obszarze, na którym jest realizowana inwestycja, dokument ten powinien posiadać charakter strategiczny kompleksowo traktujący mobilność miejską na obszarze realizacji projektu, tj. powinien:
  - obejmować wszystkie właściwe gałęzie transportu i formy mobilności,
  - być przygotowany przy niezbędnej współpracy między zainteresowanymi instytucjami i jednostkami terytorialnymi,
  - być opracowany przy zapewnieniu właściwej partycypacji społecznej i zaangażowaniu interesariuszy,
  - formułować długofalową wizję rozwoju zrównoważonej mobilności,
  - określać mierzalne cele i wskaźniki obejmujące co najmniej: redukcję emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń; stopień wykorzystania zrównoważonych form transportu względem indywidualnego transportu samochodowego (podział modalny); bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym niechronionych użytkowników dróg.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- Wsparcie w ramach Działania nie może być udzielone w zakresie, w jakim jest wykluczone w art. 1 ust. 2 - 5 Rozporządzenia Komisji (UE) NR 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającym niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu oraz w art. 1 ust. 1 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 2023/2831 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis.
- Wnioskodawca zobowiązany jest do zaplanowania projektu w oparciu o zachowanie istniejących drzew i zieleni, ograniczając wycinkę do niezbędnej. W przypadku niezbędnej wycinki drzew w projekcie liczba nasadzonych nowych drzew powinna być nie mniejsza niż liczba usuniętych drzew, jeżeli taki obowiązek został nałożony na inwestora.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

Szczegółowe warunki kwalifikowalności:

- ✓ W przypadku taboru autobusowego, wsparciem będą objęte pojazdy spełniające wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy 2019/1161/WE zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE , przy czym zakup taboru innego niż bezemisyjny będzie możliwy tylko w przypadku, gdy zakup taboru bezemisyjnego nie będzie uzasadniony z przyczyn eksploatacyjnych lub technicznych. Do taboru niskoemisyjnego spełniającego wymogi „ekologicznie czystych pojazdów” zalicza się m.in. autobusy napędzane LNG, CNG, LPG lub o napędzie hybrydowym PHEV (plug – in) - w zależności od wielkości pojazdów, zgodnie z zapisami dyrektywy 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE.

ekologicznie czysty pojazd oznacza :

a) pojazd kategorii M1, M2 lub N1 o maksymalnej emisji z rury wydechowej wyrażonej w g CO2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej określonej wartości procentowej w stosunku do odpowiednich dopuszczalnych wartości emisji, jak podano w tabeli 2 w załączniku.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

b) pojazd kategorii M3, N2 lub N3 wykorzystujący paliwa alternatywne, zdefiniowane w art. pkt 4) i 22) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE, z wyjątkiem paliw produkowanych z surowców o wysokim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, w przypadku których obserwuje się znaczną ekspansję obszaru produkcji na tereny zasobne w pierwiastek węgla, zgodnie z art. 26 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001. W przypadku pojazdów wykorzystujących biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe nie można mieszać tych paliw z konwencjonalnymi paliwami kopalnymi.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

Zakup taboru **innego niż bezemisyjny będzie możliwy tylko w przypadku, gdy zakup taboru bezemisyjnego nie będzie uzasadniony z przyczyn eksploatacyjnych lub technicznych**.

Załącznik nr 50 do wniosku o dofinansowanie

Wnioskodawca na etapie aplikowania o środki jest zobowiązany do przedstawienia analiz, ekspertyz potwierdzających iż na obszarze realizacji projektu zakup taboru bezemisyjnego nie będzie uzasadniony z przyczyn eksploatacyjnych lub technicznych.

Do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć analizę kosztów i korzyści, zgodnie z zapisami art. 37 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Analiza kosztów i korzyści powinna być opracowana wiarygodnie i wykazywać zasadność zakupu taboru niskoemisyjnego. W przypadku gdy wnioskodawca nie dysponuje taką analizą, wówczas należy wykorzystać metodykę zawartą w art. 37.

Ponadto Wnioskodawca w ramach przedmiotowego załącznika może przedłożyć inne rzetelne analizy, dane, ekspertyzy potwierdzające iż zakup taboru bezemisyjnego nie jest uzasadniony z przyczyn eksploatacyjnych lub technicznych.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ✓ W zakresie budowy, rozbudowy, i przebudowy infrastruktury transportu publicznego wydatkami kwalifikowalnymi są np. węzły przesiadkowe, węzły integracyjne wraz z infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów, wiaty z aktywną informacją pasażerską, zaplecze techniczne do obsługi taboru - tylko w niezbędnym zakresie, infrastruktura punktowa np. przystanki, centra przesiadkowe, pętle trolejbusowe, autobusowe, wydzielenie pasów ruchu dla komunikacji zbiorowej, dworce intermodalne lub inne obiekty przeznaczone do obsługi podróżnych wyłącznie w zakresie zadań służącym transportowi w zakresie mobilności miejskiej i/lub obsłudze pasażerów.
- ✓ W przypadku projektów obejmujących zadania w zakresie informacji pasażerskiej, projekt musi zakładać stworzenie ujednoliconej informacji pasażerskiej, na którą składają się m.in.: wyświetlacze (z nr linii, kierunkiem jazdy, nazwą kolejnych przystanków). Należy zwrócić szczególną uwagę na udogodnienia oraz ich ujednolicenie dla osób ze szczególnymi potrzebami, w tym.m.in. słabowidzących i niedowidzących.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ✓ Dostosowanie taboru i infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, koszty poniesione na likwidację barier architektonicznych.

  Za kwalifikowalne uznaje się koszty w zakresie dostosowania taboru i infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami zgodne z typami projektów wskazanymi w naborze, realizujące cele Działania 5.2 tj. wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.

- ✓ W zakresie inwestycji w infrastrukturę ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych kwalifikowalna jest infrastruktura spełniająca wymogi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników – jeżeli nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub pomocy zwrotnej, a inwestycja jest uzasadniona odpowiednią analizą popytu i potrzeb (tj. np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania wodoru, punkty ładowania wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą).

KWALIFIKOWALNOŚĆ

Zgodnie z programem FEL 2021-2027: „Nie będą wspierane inwestycje w infrastrukturę drogową służącą dla indywidualnego ruchu samochodowego, z wyłączeniem m.in. infrastruktury ładowania/ tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników – jeżeli nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej, a inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb.

Załącznik nr **48 Analiza popytu i potrzeb w zakresie budowy infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów**

Wnioskodawca zobowiązany jest dostarczyć stosowną analizę popytu w zakresie budowy infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów. W wyniku analizy popytu Wnioskodawca powinien określić m.in.

- ✓ liczbę potencjalnych użytkowników,
- ✓ liczbę punktów infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów,
- ✓ korzyści z projektu w zakresie infrastruktury.

Analiza potrzeb powinna wynikać z odpowiedniego SUMP lub innego dokumentu planowania transportu. W przypadku, gdy analiza potrzeb nie wynika z planu zrównoważonej mobilności miejskiej należy ją przedłożyć.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ✓ Inwestycje w zakresie infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego, np. strefy wolne od ruchu samochodowego, strefowe uspokojenie ruchu, drogi i pasy rowerowe, spójne sieci tras rowerowych z infrastrukturą towarzyszącą, likwidacja utrudnień i zagrożeń w ruchu pieszym i rowerowym, tworzenie możliwie bezkolizyjnych, ciągłych i bezpośrednich tras pieszych, stojaki, wiaty rowerowe, miejsca obsługi rowerzystów, stacje samoobsługowej naprawy rowerów; drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów, drogi dla pieszych, przejścia dla pieszych, sygnalizacja świetlna, azyle dla pieszych, działania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg itp.
- ✓ W zakresie infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego na drogach dla rowerów powinno się stosować nawierzchnie asfaltowe o wysokim standardzie równości. W wyjątkowych okolicznościach dopuszcza się stosowanie innej nawierzchni jednak wnioskodawca jest zobowiązany wówczas przedstawić stosowne dokumenty, pisemne i wiążące uzgodnienia z właściwym organem, wskazujące na brak możliwości zastosowania nawierzchni asfaltowej ze wskazaniem nawierzchni dopuszczonej w ramach uzgodnień. W przypadku braku uzgodnień z właściwym organem wydatek stanowi koszt niekwalifikowalny.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ✓ Inwestycje obejmujące systemy ITS wspierające dekarbonizację transportu i zrównoważoną mobilność, jak również rozwiązania umożliwiające integrację taryfową i wdrożenie koncepcji „Mobilność jako Usługa” MaaS, w tym m.in. systemy biletowe, aplikacje planowania podróży, system parkingowy, strefy czystego transportu, zarządzanie transportem zbiorowym.
- ✓ Działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne promujące korzystanie z niskoemisyjnego transportu zbiorowego, transportu multimodalnego i rowerowego oraz ruchu niezmotoryzowanego, jako element szerszego projektu związanego z infrastrukturą transportową (m.in. koszty związane z organizacją spotkań edukacyjnych, dni mobilności, koszty zakupu materiałów edukacyjnych wpisanych w ewidencje środków trwałych, filmy, spoty promujące mobilność miejską).
- ✓ Wydzielenie pasów ruchu dla komunikacji zbiorowej. W ramach niniejszych prac kwalifikowalne będą również koszty odtworzenia nawierzchni drogi - kwalifikowane będą koszty związane z odtworzeniem drogi w pasie prowadzonych robót do stanu pierwotnego, tj. sprzed rozpoczęcia robót w ramach projektu. Kwalifikowane będą koszty związane z rozbiórką i odtworzeniem drogi w pasie robót (tj. np. umocnienia, podbudowy, nawierzchnia asfaltowa łącząca odtwarzaną konstrukcję drogi z istniejącą). W innych przypadkach wydatek kwalifikowalny stanowić będzie wyłącznie odtworzenie wierzchniej warstwy nawierzchni, jeżeli roboty wynikają z uzgodnień z zarządcą drogi na zajęcie pasa drogowego.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ✓ Oświetlenie uliczne w ramach poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników, przy czym zadanie dotyczące oświetlenia ulicznego nie może stanowić dominującego zakresu rzeczowego w projekcie oraz nie może stanowić samodzielnego zadania dotyczącego wyłącznie wymiany oświetlenia.

  Zadania związane z budową, rozbudową oraz przebudową energooszczędnego oświetlenia ulicznego są zakresem wpisującym się w Działanie 4.5 Wspieranie energooszczędności w ramach którego na ww. zakres wsparcie udzielane jest poprzez instrumenty finansowe za pośrednictwem pośredników finansowych wybranych przez BGK. W ramach Działania 5.2 do wsparcia kwalifikuje się oświetlenie uliczne będące częścią/ elementem infrastruktury realizowanej w ramach projektu w zakresie niechronionych użytkowników ruchu przyczyniające się do poprawy bezpieczeństwa tych użytkowników oraz niestanowiące dominującego zakresu rzeczowego w projekcie.

- ✓ Działania oparte na niebiesko - zielonej infrastrukturze tj. zielone wiaty przystankowe, zielone dachy, ściany, pasy zieleni wzdłuż ścieżek/ciągów pieszych, rowerowych itp. Działania te muszą być integralnym i niedominującym elementem projektu.

- ✓ Parkingi P+R („parkuj i jedź”) - pod warunkiem zlokalizowania ich na obrzeżach miast lub poza ich granicami na terenie obszaru funkcjonalnego, w miejscach zapewniających odpowiednią integrację z publicznym transportem zbiorowym.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ✓ Odnawialne źródła energii (OZE) wykorzystywane przez środki transportu będące przedmiotem projektu i/lub jako dodatkowy element infrastruktury transportu publicznego, np. inteligentne wiaty przystankowe, tablica informacyjna z OZE, itp., z wyłączeniem OZE w zakresie budynków, Działania te muszą być integralnym i niedominującym elementem projektu.

  Powyższe oznacza, że OZE musi stanowić element nierozdzielnie związany ze wspieraną infrastrukturą i/lub środkami transportu (tj. być częścią wspomagającą element z zakresu infrastruktury mobilności miejskiej, np. wiaty z zasilaniem fotowoltaicznym, gdzie energia wykorzystywana jest do ładowania jednośladów elektrycznych i/lub oświetlenia) a koszty związane z elementem OZE nie mogą stanowić więcej niż 50 % kosztów rzeczowej realizacji projektu.

  Szacując niedominujący charakter instalacji OZE w projekcie, należy przyjąć że gdy istnieje możliwość wydzielenia kosztu OZE, wówczas należy uwzględnić koszt wyłącznie OZE, w przeciwnym razie do ww. limitu należy zaliczyć koszt całej infrastruktury z elementem OZE.

- ✓ koszty przygotowawcze - związane z przygotowaniem projektu, w tym na przygotowanie dokumentacji technicznej: np. koncepcja budowlana, projekt budowlany, projekt wykonawczy, przygotowanie studium wykonalności, przygotowanie raportu oddziaływania na środowisko, przygotowanie przetargu itp

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- ✓ wydatki na usługi nadzoru nad projektem, m.in. inspektor nadzoru inwestorskiego, inżynier kontraktu, inwestor zastępczy, nadzór nad projektem, np. nadzory architektoniczne, autorskie,
- ✓ wydatki na zarządzanie projektem,
- ✓ wydatki na działania informacyjne i promocyjne związane z promocją projektu,
- ✓ podatek VAT - może stanowić wydatek kwalifikowalny wyłącznie w przypadku, gdy – niezależnie od wartości (łącznego kosztu) projektu – brak jest prawnej możliwości jego odzyskania.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

W ramach naboru do dofinansowania, z zastrzeżeniem zasad opisanych w Wytycznych kwalifikowalności, **nie kwalifikują się**:

- wydatki na odnawialne źródła energii (OZE) w zakresie budynków, tj. np. dworce, zaplecza techniczne, itp, w tym instalacja OZE w postaci np. farm fotowoltaicznych, magazynów energii działających na potrzeby zasilania pojazdów komunikacji miejskiej

Inwestycje w OZE w programie Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 co do zasady wspierane są w formie zwrotnej, tj. instrumentu finansowego, w ramach Działania 4.7 Zwiększenie wykorzystania Odnawialnych Źródeł Energii lub w przypadku ZIT w ramach Działania 4.8 Zwiększenie wykorzystania Odnawialnych Źródeł Energii w Ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, w ramach naborów, które organizowane są przez partnerów finansowych wybranych przez Bank Gospodarstwa Krajowego

- wkład niepieniężny,
- koszty zakupu taboru na potrzeby inne niż transport publiczny dla połączeń miejskich i podmiejskich,
- zakup/modernizacja niskoemisyjnego taboru zaliczanego do tzw. miękkich hybryd (mild hybrid – MHEV),

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- roboty drogowe niebędące pracami odtworzeniowymi, np. prace związane z podwyższeniem standardu lub kategorii drogi lub wykonania kompleksowej przebudowy konstrukcji drogi,
- koszty związane z zaangażowaniem personelu obsługującego wspartą infrastrukturę i/lub środki transportu w projekcie,
- prace dotyczące bieżącego utrzymania infrastruktury i środków transportu;
- obiekty P+R („parkuj i jedź”), węzły integracyjne, przesiadkowe zlokalizowane w miejscach innych niż obrzeża miast oraz niezapewniające integracji z publicznym transportem zbiorowym;
- Infrastruktura ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, niespełniająca wymogów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE,
- infrastruktura ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych jeżeli jest możliwość finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej,

KWALIFIKOWALNOŚĆ

- inwestycje w infrastrukturę drogową służącą dla ruchu pojazdów samochodowych w zakresie innym niż środki ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów) oraz koszty budowy, rozbudowy, przebudowy dróg, które nie nadają priorytetu transportowi publicznemu,
- koszty budowy, rozbudowy, przebudowy dworców intermodalnych lub innych punktów obsługi pasażerów niezwiązane bezpośrednio z pełnieniem funkcji transportowej obsługi pasażerskiej,
- bieżące remonty i konserwacje,
- projekty systemowe z zakresu rozwoju systemów cyfrowych transportu publicznego i działań na rzecz taryfowej integracji transportu zbiorowego,
- elektroniczne nośniki biletowe (karty/tokeny),
- używany tabor komunikacji zbiorowej,
- koszty zakupu gadżetów (długopisów, notesów, kubków, plecaków, maskotek itp.) oraz koszty zakupu materiałów wspierających działania edukacyjne (takie jak przybory plastyczne, bloki rysunkowe, kolorowanki itp.).

Powyższa lista kosztów nie stanowi katalogu zamkniętego.

KWALIFIKOWALNOŚĆ

Uproszczone metody rozliczania wydatków:

W ramach projektu wydatki przeznaczone na pokrycie kosztów pośrednich określonych w Regulaminie będą rozliczane wyłącznie za pomocą stawki ryczałtowej wynoszącej **1% kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich projektu** z wyjątkiem operacji, których wsparcie, w całości lub w części, stanowi pomoc państwa (z wyłączeniem pomocy de minimis). Rozliczenie tych kosztów będzie następowało w kolejnych wnioskach o płatność, z zastosowaniem stawki, odniesionej do objętej danym wnioskiem kwoty kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich projektu.

Do **katalogu kosztów pośrednich** zaliczane są m.in. koszty: koordynatora projektu; innego personelu zaangażowanego w projekt; koszty zarządu; koszty personelu obsługowego; koszty obsługi księgowej; koszty utrzymania powierzchni biurowych; wydatki związane z otworzeniem lub prowadzeniem wyodrębnionego na rzecz projektu subkonta na rachunku płatniczym lub odrębnego rachunku płatniczego; opłaty za energię; koszty usług pocztowych, telefonicznych, internetowych, kurierskich; koszty materiałów biurowych; koszty promocji.

WSKAŹNIKI PROJEKTU

W ramach projektu wnioskodawca zobowiązany jest do wyboru wszystkich adekwatnych do zakresu rzeczowego wskaźników produktu i rezultatu, które zostały określone w **załączniku nr 4** do Regulaminu naboru, w tym w szczególności do wyboru wskaźników wymaganych w programie FEL 2021-2027.

Wnioskodawca zobowiązany jest do wykazania we wniosku o dofinansowanie i monitorowania na etapie realizacji projektu wskaźników kluczowych (również w przypadku zerowej wartości docelowej):

- WLWK - RCO074 – Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- WLWK - RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego
- WLWK - RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa
- WLWK - PLRO098 - Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych
- WLWK - RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego
- WLWK - RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej

WSKAŹNIKI PROJEKTU

- WLWK - RCR062 – Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego
- WLWK - RCR029 – Szacowana emisja gazów cieplarnianych

Nie należy wprowadzać tzw. wskaźników własnych.

Wnioskodawca zobowiązany jest ponadto do wykazania we wniosku o dofinansowanie, a następnie do monitorowania na etapie realizacji projektu poniższych wskaźników kluczowych (również w przypadku zerowej wartości docelowej):

- WLWK-PLRO199 Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami.
- WLWK-PLRO132 - Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS).

OCENA PROJEKTÓW

Ocena projektów składa się z dwóch etapów:

OCENA FORMALNA

- Kryteria formalne dostępu
- Kryteria formalne poprawności
- Kryteria formalne specyficzne

OCENA MERYTORYCZNA

- Kryteria merytoryczne techniczne
- Kryteria merytoryczne specyficzne

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna – kryteria formalne dostępu

Kryteria formalne dostępu są kryteriami obligatoryjnymi, spełnienie których jest niezbędne do przyznania dofinansowania.

W odniesieniu do kryteriów formalnych dostępu nie jest możliwe wzywanie wnioskodawcy do uzupełnienia /poprawienia wniosku o dofinansowanie.

	W ramach kryterium jest weryfikowane, czy:
1.	Wniosek został wypełniony i złożony w systemie teleinformatycznym.
2.	Termin złożenia wniosku jest zgodny z terminem określonym w ogłoszeniu o naborze.
3.	Wnioskodawca oraz partner projektu (o ile dotyczy) jest uprawniony do aplikowania w ramach danego naboru wniosków.
4.	Zgodność projektu z Działaniem, w ramach którego ogłaszany jest nabór.
5.	Projekt realizowany jest na obszarze województwa lubelskiego, w szczególności na terenie określonym w danym Działaniu, w ramach którego ogłaszany jest nabór.
6.	Projekt wybierany w sposób niekonkurencyjny został zidentyfikowany jako projekt strategiczny lub będzie realizowany w formie instrumentu finansowego.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna

- **Kryteria formalne poprawności** oraz **kryteria formalne specyficzne** to kryteria obligatoryjne, których spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania.
- W ramach oceny w oparciu o kryteria formalne poprawności oraz kryteria formalne specyficzne istnieje **możliwość jednokrotnego uzupełnienia/poprawiania** wniosku o dofinansowanie, przy czym zakres uzupełnienia/poprawy wniosku w odniesieniu do danego kryterium, wskazywany jest przez IZ FEL w wezwaniu.
- Na wykonanie wezwania wnioskodawca ma **10 dni roboczych** liczonych od dnia następnego po dniu wysłania wezwania od IZ FEL.
- Wezwanie do uzupełnienia lub poprawienia wniosku o dofinansowanie przekazywane jest wnioskodawcy drogą elektroniczną, poprzez system CST2021, aplikację WOD2021.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna – kryteria formalne poprawności

	W ramach kryteriów formalnych poprawności jest weryfikowane, czy:
1.	Wniosek o dofinansowanie został sporządzony poprawnie pod względem formalnym.
2.	Wniosek o dofinansowanie został sporządzony poprawnie pod względem merytorycznym.
3.	Realizacja projektu w określonych ramach czasowych.
4.	Wsparcie polityki spójności będzie udzielane wyłącznie projektom i Wnioskodawcom/ Partnerom, którzy przestrzegają przepisów antydyskryminacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 3 Rozporządzenia PE i Rady nr 2021/1060.
5.	Zgodność z warunkami dla pomocy publicznej/pomocy de minimis.
6.	Zgodność dokumentacji środowiskowej z zakresem wniosku o dofinansowanie i zezwoleniem na realizację inwestycji.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna – kryteria formalne specyficzne

W ramach kryteriów formalnych poprawności jest weryfikowane, czy:
1. Projekt został zidentyfikowany w strategii terytorialnej będącej podstawą realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.
W ramach kryterium weryfikacji podlega, czy (poniższe warunki muszą być spełnione łącznie) (pytania pomocnicze): 1. Przedsięwzięcie ujęte jest na liście projektów, o których mowa w art. 34, ust. 15, pkt 3 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. poz. 1079) (dalej - ustawa wdrożeniowa) w strategii terytorialnej będącej podstawą realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, pozytywnie zaopiniowanej przez Instytucję Zarządzającą pod kątem możliwości jej finansowania w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027. 2. Zakres projektu jest zgodny z zakresem przedsięwzięcia ujętego na liście projektów, o których mowa w art. 34, ust. 15, pkt 3 ustawy wdrożeniowej w strategii terytorialnej będącej podstawą realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, pozytywnie zaopiniowanej przez Instytucję Zarządzającą pod kątem możliwości jej finansowania w ramach programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027?

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna – kryteria formalne specyficzne

W ramach kryteriów formalnych poprawności jest weryfikowane, czy:
2. Zgodność projektu w zakresie wysokości wnioskowanego wsparcia UE z dopuszczalnym limitem alokacji dla danego ZIT MOF w ramach Celu Polityki 2 programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027.
W trakcie weryfikacji brana będzie pod uwagę łączna wartość dofinansowania złożonych przez wnioskodawcę (dany ZIT MOF) wniosków o dofinansowanie projektów oraz podpisanych z nim umów o dofinansowanie projektów w ramach naborów projektów ZIT wybieranych w sposób niekonkurencyjny w CP2.W przypadku gdy wartość dofinansowania złożonego/złożonych wniosku/ów o dofinansowanie projektu/ów przekroczy próg alokacji określony w aktualizacji „Propozycji podziału alokacji na Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Miejskich Obszarów Funkcjonalnych” wnioskodawca będzie miał możliwość jednokrotnej poprawy wniosku o dofinansowanie w ww. zakresie.
3. Zintegrowany charakter inwestycji w ramach projektu.
W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy inwestycja realizowana w ramach projektu ma charakter zintegrowany, tj. wpisuje się w cele rozwoju obszaru funkcjonalnego objętego instrumentem i jest ukierunkowana na rozwiązywanie wspólnych problemów rozwojowych – oznacza to, że projekt taki musi mieć wpływ na więcej niż 1 gminę w MOF oraz jego realizacja musi być uzasadniona zarówno w części diagnostycznej, jak i w części kierunkowej strategii. Inwestycje te muszą spełniać jeden z następujących warunków: muszą być projektem partnerskim w rozumieniu art. 39 ustawy wdrożeniowej lub deklarowany powinien być wspólny efekt, rezultat lub produkt końcowy projektu, tj. wspólne wykorzystanie stworzonej w jego ramach infrastruktury.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna – kryteria formalne specyficzne

W ramach kryteriów formalnych poprawności jest weryfikowane, czy:

4. Projekt jest spójny z odpowiednimi planami zrównoważonej mobilności miejskiej lub innymi dokumentami planowania mobilności miejskiej, przyjętymi na obszarze, na którym realizowana jest inwestycja.

W przypadku gdy projekt opiera się na SUMP, SUMP musi posiadać pozytywną opinię Centrum Unijnych Projektów Transportowych, ważną na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie.

Jeżeli projekt opiera się na innym dokumencie planowania mobilności przyjętym na obszarze, na którym jest realizowana inwestycja, dokument ten powinien posiadać charakter strategiczny kompleksowo traktujący mobilność miejską na obszarze realizacji tj. powinien:

- Obejmować wszystkie właściwe gałęzie transportu i formy mobilności.
- Być przygotowany przy niezbędnej współpracy między zainteresowanymi instytucjami i jednostkami terytorialnymi.
- Być opracowany przy zapewnieniu właściwej partycypacji społecznej i zaangażowaniu interesariuszy.
- Formułować długofalową wizję rozwoju zrównoważonej mobilności.
- Określać mierzalne cele i wskaźniki obejmujące co najmniej: - redukcję emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń; - stopień wykorzystania zrównoważonych form transportu względem indywidualnego transportu samochodowego (podział modalny); - bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym niechronionych użytkowników dróg.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna – kryteria formalne specyficzne

5. Pozytywny wpływ na środowisko.
W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy w efekcie realizacji inwestycji nastąpi redukcja emisji CO2 i pyłów PM10 oraz PM 2,5 do atmosfery, zgodnie z zapisami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy (Dz.U.UE.L.2008.152.1) (zmienionej Dyrektywą Komisji (UE) 2015/1480/WE z dnia 28 sierpnia 2015 r. zmieniającą niektóre załączniki do dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/107/WE i 2008/50/WE ustanawiających przepisy dotyczące metod referencyjnych, zatwierdzania danych i lokalizacji punktów pomiarowych do oceny jakości powietrza (Dz.U.UE.L.2015.226.4)) lub nastąpi wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii w projekcie.
6. Projekt nie obejmuje infrastruktury drogowej dla ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym.
W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy inwestycja nie obejmuje infrastruktury drogowej służącej dla ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym. Wymóg ten nie dotyczy: - obiektów P+R („parkuj i jedź”) zlokalizowanych na obrzeżach miast, w miejscach zapewniających integrację z publicznym transportem zbiorowym; - infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE; - środków ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów).

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna – kryteria formalne specyficzne

W ramach kryteriów formalnych poprawności jest weryfikowane, czy:
7. Wsparcie obiektów P+R zgodnie z wymaganiami programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021- 2027.
W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy wspierane w ramach projektu obiekty P+R („parkuj i jedź”) zlokalizowane będą poza centrami miast, w miejscach zapewniających integrację z publicznym transportem zbiorowym. Kryterium uznaje się za spełnione, jeżeli obiekty P+R („parkuj i jedź”) spełnią powyższe warunki.
8. Unikanie dyskryminacji pośredniej.
W ramach kryterium, weryfikowane będzie czy projekt będzie obejmował zapewnienie pasażerom lub użytkownikom infrastruktury powszechnie dostępne, przejrzyste i aktualizowane informacje w językach obcych. Działania te powinny uwzględniać usługi dostępnościowe – audiodeskrypcja, napisy, tłumacz języka migowego. Kryterium nie ma zastosowania, jeżeli projekt nie wymaga zapewnienia informacji dla użytkowników infrastruktury.

SZCZEGÓŁOWA PROCEDURA OCENY PROJEKTÓW
Ocena formalna – Podstawa negatywnej oceny.

- Podstawą negatywnej oceny projektu jest:
  - niedokonanie przez wnioskodawcę wszystkich uzupełnień/poprawek wskazanych w wezwaniu,
  - dokonanie nieprawidłowych uzupełnień/poprawek, niezłożenie wyjaśnień lub złożenie wyjaśnień niedostatecznych,
  - uzupełnienie/poprawienie wniosku o dofinansowanie i/lub złożenie wyjaśnień po terminie wskazanym przez IZ FEL.

Kryteria merytoryczne techniczne

Kryteria **merytoryczne techniczne** są kryteriami zerojedynkowymi, obligatoryjnymi, których spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania. W ramach oceny w oparciu o kryteria merytoryczne techniczne będzie możliwość jednokrotnego uzupełnienia/poprawiania wniosku o dofinansowanie.

	W ramach kryterium jest weryfikowane czy:
1.	Trafność zdefiniowania celów projektu.
2.	Trafność wyboru właściwego wariantu inwestycyjnego realizacji projektu.
3.	Wykonalność wybranego wariantu inwestycyjnego realizacji projektu.
4.	Zgodność projektu z wymaganiami prawa dotyczącego ochrony środowiska.
5.	Projekt jest zgodny z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych, sporządzoną w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169, z późn. zm.), w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji, zakresu projektu i wnioskodawcy.
6.	Projekt jest zgodny z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 26 października 2012 r. (Dz. Urz. UE C 326 z 26.10.2012, str. 391), w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji i zakresu projektu.
7.	Przestrzeganie zasad równości kobiet i mężczyzn (art. 9 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2021/1060).
8.	Przestrzeganie zasad niedyskryminacji, w tym zapewnienie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (art. 9 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2021/1060).
9	Przestrzeganie zasad zrównoważonego rozwoju, w tym zasady „nie czyń poważnych szkód” (art. 9 ust. 4 Rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2021/1060).

Kryteria finansowo-ekonomiczne

Kryteria **finansowo-ekonomiczne** są kryteriami zerojedynkowymi. Ocena niniejszymi kryteriami polegać będzie na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE” „NIE DOTYCZY”. Kryteria są zdefiniowane poprzez zestaw pytań pomocniczych. Kryteria finansowo-ekonomiczne to kryteria obligatoryjne, których spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania. W ramach oceny w oparciu o kryteria finansowo-ekonomiczne będzie możliwość jednokrotnego uzupełnienia/poprawiania wniosku o dofinansowanie.

	W ramach kryterium jest weryfikowana:
1.	Poprawność założeń do analizy finansowo-ekonomicznej.
2.	Efektywność finansowa inwestycji.
3.	Trwałość finansowa inwestycji.
4.	Efektywność ekonomiczna projektu.

Kryteria merytoryczne specyficzne

Kryteria **merytoryczne specyficzne** są kryteriami zerojedynkowymi. Ocena niniejszymi kryteriami polegać będzie na przyznaniu wartości logicznych: „TAK”, „NIE” „NIE DOTYCZY”. Kryteria są zdefiniowane poprzez zestaw pytań pomocniczych. Są to kryteria obligatoryjne, których spełnienie jest niezbędne do przyznania dofinansowania. W ramach oceny w oparciu o kryteria merytoryczne specyficzne będzie możliwość jednokrotnego uzupełnienia/poprawiania wniosku o dofinansowanie.

W ramach kryterium jest weryfikowane:

1. Spełnienie wymagań programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027 w zakresie taboru.

W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy zakupiony/zmodernizowany w ramach projektu tabor:

a) autobusowy spełnia definicję “ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161
b) szynowy jest zeroemisyjny;
c) jest przeznaczony dla połączeń miejskich i podmiejskich;
d) inny niż tabor bezemisyjny, jest uzasadniony z przyczyn eksploatacyjnych lub technicznych.

Kryteria merytoryczne specyficzne

W ramach kryterium jest weryfikowane:
2. Zgodność inwestycji w zakresie infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów z wymogami programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027.
W ramach kryterium ocenie podlegać będzie, czy projekt realizujący zadania z zakresu budowy infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów spełnia wymogi programu Fundusze Europejskie dla Lubelskiego 2021-2027, tj. czy budowa infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów poniższe warunki muszą być spełnione łącznie) (pytania pomocnicze): 1. spełnia wymogi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/180433 , 2. zapewnia niedyskryminujący dostęp dla wszystkich użytkowników, 3. nie ma możliwości finansowania ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej, 4. została uzasadniona odpowiednią analizą popytu i potrzeb?

Kryteria merytoryczne specyficzne

W ramach kryterium jest weryfikowane:
3. Tabor jest wykorzystywany w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.
W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy zakupiony/zmodernizowany w ramach projektu tabor będzie wykorzystywany w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej.
4. Tabor szynowy objęty projektem wyposażony jest w komponenty Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).
W ramach kryterium weryfikowane będzie, czy zakupiony/zmodernizowany w ramach projektu tabor kolejowy jest wyposażony w komponenty ERTMS
5. Projekt uwzględnia ochronę drzew.
W ramach kryterium weryfikowane będzie: 1. Czy projekt zaplanowano w oparciu o zachowanie istniejących drzew i zieleni, ograniczając wycinkę do niezbędnej? 2. 2. Czy w przypadku niezbędnej wycinki drzew w projekcie liczba nasadzonych nowych drzew będzie nie mniejsza niż liczba usuniętych drzew, jeżeli taki obowiązek został nałożony na inwestora?

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

1. Pismo przewodnie.
2. Studium Wykonalności (zgodnie z wzorem IZ FEL).
3. Analiza finansowo-ekonomiczna (zgodnie z wzorem IZ FEL).
4. Formularz do wniosku o dofinansowanie w zakresie OOŚ (zgodnie z wzorem IZ FEL).
5. Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów sieci Natura 2000.
6. Informacja właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną.
7. Dokumentacja środowiskowa – postanowienia/opinie/decyzje uzyskane w toku postępowania w sprawie OOŚ dla przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko oraz potwierdzenia o podaniu do publicznej wiadomości informacji o każdym etapie prowadzonego postępowania. W przypadku przedsięwzięcia, dla którego właściwy organ ochrony środowiska nie stwierdził obowiązku wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wnioskodawcy zobowiązani są do zamieszczenia dokumentu (opinii) uzasadniającego brak takiego obowiązku. Opinia powinna zawierać zakres przedsięwzięcia i uzasadnienie braku kwalifikacji.
8. Zezwolenia na usunięcie drzew i krzewów.
9. Zezwolenie na odstępstwa od zakazów niszczenia siedlisk i gniazd chronionych gatunków.

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

10. Kopia zawartej umowy partnerskiej (porozumienia) - jeżeli dotyczy.
11. Zezwolenie na realizację inwestycji – przedmiotowe zezwolenie mogą stanowić w szczególności: decyzja o pozwoleniu na budowę, zgłoszenie wykonania robót budowlanych, ZRID, decyzja konserwatora zabytków, decyzja o pozwoleniu wodnoprawnym na wykonanie urządzeń wodnych, dokument zatwierdzający projekt robót geologicznych.
12. Dokumentacja techniczna w zakresie realizowanej inwestycji/ Specyfikacja techniczna zakupywanego oprogramowania/sprzętu/usług oraz plan rozmieszczenia sprzętu, wraz z tabelą budżetową określającą koszty zakupu.
13. Wyciąg z kosztorysu inwestorskiego.
14. Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowalne (zgodnie z wzorem IZ FEL) (jeżeli dotyczy).
15. Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu (zgodnie z wzorem IZ FEL) (jeżeli dotyczy).
16. Dokumenty wnioskodawcy potwierdzające zapewnienie środków finansowych niezbędnych dla prawidłowej realizacji projektu.
17. Bilans za ostatni rok (potwierdzony przez głównego księgowego lub biegłego rewidenta) zgodnie z przepisami o rachunkowości, w przypadku jst – opinia składu orzekającego RIO o sprawozdaniu z wykonania budżetu za rok poprzedni/dokumenty finansowe przedsiębiorcy.

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

18. Rachunek zysków i strat (jeśli dotyczy).
19. Umowa o prowadzenie rachunku bankowego dla projektu.
20. Harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji projektu (zgodnie z wzorem IZ FEL).
21. Statuty jednostek, umowy lub akty założycielskie spółek.
22. Oświadczenie wnioskodawcy o konieczności przestrzegania zasad horyzontalnych (zgodnie z wzorem IZ FEL).
23. Oświadczenie o zachowaniu przez projekt zasady neutralności technologicznej (zgodnie wzorem IZ FEL).
24. Oświadczenie wnioskodawcy o świadomości skutków niezachowania wskazanej formy komunikacji (zgodnie z wzorem IZ FEL).
25. Wniosek o dodanie osoby zarządzającej projektem (zgodnie z wzorem IZ FEL).
26. Oświadczenie o statusie przedsiębiorstwa - Oświadczenie wnioskodawcy o spełnianiu kryteriów MŚP (zgodnie z wzorem IZ FEL) wraz z załącznikami.
27. Oświadczenie o statusie przedsiębiorstwa - Oświadczenie partnera projektu o spełnianiu kryteriów MŚP (zgodnie z wzorem IZ FEL) wraz z załącznikami.
28. Oświadczenie o statusie przedsiębiorstwa - Oświadczenie wnioskodawcy o statusie dużego przedsiębiorstwa (zgodnie z wzorem IZ FEL).
29. Oświadczenie o statusie przedsiębiorstwa - Oświadczenie partnera projektu o statusie dużego przedsiębiorstwa (zgodnie z wzorem IZ FEL).
30. Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc de minimis (zgodnie z wzorem IZ FEL).

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

31. Formularz informacji przedstawianych przy ubieganiu się o pomoc inną niż pomoc w rolnictwie lub rybołówstwie, pomoc de minimis lub pomoc de minimis w rolnictwie (zgodnie z wzorem IZ FEL).
32. Oświadczenie wnioskodawcy o uzyskanej pomocy de minimis (zgodnie z wzorem IZ FEL).
33. Oświadczenie partnera projektu o uzyskanej pomocy de minimis (zgodnie z wzorem IZ FEL).
34. Oświadczenie dotyczące kumulacji pomocy (zgodnie z wzorem IZ FEL).
35. Oświadczenie dotyczące sytuacji ekonomicznej (zgodnie z wzorem IZ FEL).
36. Oświadczenie wnioskodawcy o kwalifikowalności podatku VAT (zgodnie z wzorem IZ FEL).
37. Oświadczenie wnioskodawcy/partnera dotyczące możliwości ubiegania się o wsparcie funduszy strukturalnych (zgodnie z wzorem IZ FEL). **Nieprzedłożenie oświadczenia wraz z wnioskiem o dofinansowanie składanym w odpowiedzi na ogłoszony nabór w systemie CST2021, aplikacji WOD2021 skutkuje negatywną oceną projektu na etapie oceny formalnej przez Komisję Oceny Projektów w oparciu o kryteria formalne dostępu**.
38. Dokumenty potwierdzające podstawę lokalizacji projektu, tj. wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP) (Dz. U. z 2022 r. poz.503 z późn. zm.) zawierający potwierdzenie zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z MPZP, decyzja o warunkach zabudowy lub decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. W przypadku braku obowiązującego MPZP oraz gdy zakres prac nie wymaga uzyskania decyzji o warunkach zabudowy lub decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego należy załączyć wyjaśnienie właściwego organu.

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

39. Zgoda właściwego konserwatora zabytków na prowadzenie prac, w zakresie jaki opisany jest dokumentacją projektową – w przypadku projektów realizowanych w obiektach lub na obszarach objętych nadzorem konserwatorskim.
40. Pisemne upoważnienie/pełnomocnictwo do podpisania załączników do wniosku o dofinansowanie w przypadku gdy są one podpisywane przez osobę/osoby inne niż prawnie upoważnione do reprezentowania wnioskodawcy.
41. Oświadczenie, że wnioskodawca realizował projekt zgodnie z prawem polskim i unijnym – jeżeli realizacja rozpoczęła się przed złożeniem wniosku o dofinansowanie.
42. Oświadczenie wnioskodawcy dotyczące kwalifikowalności wydatków i niestosowaniu podwójnego dofinansowania
43. Oświadczenie o zgodności tytułów (o ile dotyczy) – w przypadku niespójności tytułu projektu pomiędzy wnioskiem o dofinansowanie, a załącznikami.
44. Oświadczenie wnioskodawcy dotyczące przesłanki wykluczenia z art. 5k i art. 5l Rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 oraz art. 7 ust. 1 Ustawy o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego.
45. Oświadczenie wnioskodawcy o weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat (zgodnie z wzorem FEL).

LISTA ZAŁĄCZNIKÓW DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

46. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (wraz z pozytywną opinią Centrum Unijnych Projektów Transportowych) lub inny dokument planowania mobilności.
47. Mapa, na której wskazano rozmieszczenie obiektów P+R („parkuj i jedź”), (jeżeli dotyczy).
48. Analiza popytu i potrzeb w zakresie budowy infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów (jeżeli dotyczy)
49. Analiza dotycząca połączeń komunikacyjnych (jeżeli dotyczy).
50. Dokumenty w zakresie zakupu taboru innego niż bezemisyjny (jeżeli dotyczy).
51. Szczegółowy opis zakresu rzeczowego projektu.
52. Model kalkulacji rekompensaty (jeżeli dotyczy).
53. Właściwy dokument dotyczący powierzenia wykonywania zadania realizowanego w formie usługi w ogólnym interesie gospodarczym (jeżeli dotyczy).
54. Dokumenty potwierdzające tryb powierzenia obowiązku wykonywania usług w ogólnym interesie gospodarczym (jeżeli dotyczy).

Powyższa lista nie stanowi katalogu zamkniętego. W razie powstania uzasadnionej wątpliwości co do prawdziwości lub rzetelności złożonych przez Wnioskodawcę dokumentów lub oświadczeń IZ FEL może zwrócić się do Wnioskodawcy z żądaniem przedłożenia innych dokumentów niezbędnych do weryfikacji prawdziwości lub rzetelności tych dokumentów lub oświadczeń w celu dokonania prawidłowej oceny projektu w oparciu o kryteria przyjęte przez Komitet Monitorujący FEL 2021-2027.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Załącznik nr 4 Formularz do wniosku o dofinansowanie w ramach FEL 2021 – 2027 w zakresie oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ):

- **Dotyczy wszystkich projektów;**

- dla inwestycji o **charakterze nieinfrastrukturalnym** (np. zakup sprzętu, urządzeń, taboru) albo tzw. projektu „miękkiego” (np. szkolenia, kampania edukacyjna) formularz należy wypełnić w ograniczonym zakresie:

  Sekcja 1 – pkt. 1.1, pkt.1.2

  Sekcja 2 – Stosowanie Dyrektywy 2001/42/WE PE i Rady (SOOŚ)

  Pkt 3.1 - należy zaznaczyć „żadnym z powyższych załączników”

  Pkt. 3.4.2 - należy zaznaczyć odpowiedź „Nie dotyczy”

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Sekcja 1 Formularza OOŚ Pkt. 1.1 Opis zakresu rzeczowego projektu oraz analiza, **w jaki sposób projekt przyczynia się do realizacji celów środowiskowych**, zgodnie z zasadą DNSH, czyli „nie czyń znaczącej szkody”, w tym w zakresie zmian klimatu oraz w jaki sposób uwzględniono przedmiotowe cele w danym projekcie.

Zgodność z zasadą „nie czyń znaczącej szkody” (zasadą DNSH) oceniana jest w odniesieniu do sześciu celów środowiskowych, wynikających z art. 9 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 (Dz. Urz. UE L 198 z 22.6.2020, s. 13):

- **łagodzenie zmian klimatu;**
- **adaptacja do zmian klimatu;**
- **zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich;**
- **gospodarka o obiegu zamkniętym;**
- **zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi;**
- **ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.**

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

- W artykule 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088 (Dz. Urz. UE L 198 z 22.6.2020, s. 13) dla każdego ze zdefiniowanych **celów środowiskowych** przedstawiono sytuacje, w których daną działalność gospodarczą uznaje się za **powodującą znaczące szkody**.
- Szczegółowe informacje i wskazówki w zakresie zgodności projektu z zasadą „**nie czyń znaczącej szkody" środowisku (zasadą DNSH):** podręcznik dla Beneficjenta *Zgodność przedsięwzięć finansowanych ze środków Unii Europejskiej, w tym realizowanych w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, z zasadą „nie czyń znaczącej szkody" – zasadą DNSH.*

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Cele środowiskowe: łagodzenie zmian klimatu oraz adaptacja do zmian klimatu:

- Projekty infrastrukturalne, których **okres trwałości wynosi minimum 5 lat** podlegają **obowiązkowi** weryfikacji pod względem wpływu na klimat zgodnie z metodologią wynikającą z Zawiadomienia Komisji Europejskiej z 16.09.2021 r. pn. „Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027 (2021/C 373/01).
- Wnioskodawca jest zobowiązany do **przedłożenia oświadczenia** o przeprowadzonej weryfikacji projektu – załącznik nr 45 (zgodnie ze wzorem FEL).
- Instytucja organizująca nabór ma prawo poprosić o przedstawienie dokumentacji dotyczącej weryfikacji projektu pod względem wpływu na klimat i uzyskania dodatkowych informacji na temat dokumentów stanowiących podstawę preselekcji oraz szczegółowej analizy śladu węglowego, jeżeli jest wymagana.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Wnioskodawca jest zobowiązany po przeprowadzeniu weryfikacji projektu do **opisania wniosków wynikających z analizy wpływu na klimat** w Sekcji I formularza wniosku o dofinansowanie oraz w Pkt 1.1. formularza OOŚ:

- opis preselekcji i jej wyników (zwięzłe podsumowanie poszczególnych kroków podczas preselekcji) i opis szczegółowej analizy (jeżeli dotyczy) w zakresie: - łagodzenia zmian klimatu (neutralności klimatycznej) oraz przystosowania do zmian klimatu (odporność na zmiany klimatu),
- opis procesu weryfikacji pod względem wpływu na klimat od wstępnego planowania do zakończenia inwestycji, z uwzględnieniem oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli inwestycja jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Sekcja 1 Formularza OOŚ Pkt. 1.2 Zgodność z zasadami:

- **ostrożności** – w przypadku działalności, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane należy podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze;
- **działania zapobiegawczego** - działania zapobiegawcze powinny zmierzać do zapobieżenia skutkom lub zmniejszenia rozmiarów szkody;
- **naprawiania szkody w pierwszym rzędzie u źródła** - działania prowadzące do usunięcia przyczyny wystąpienia szkody, a także przywrócenia równowagi przyrodniczej i walorów krajobrazowych w miejscu wystąpienia szkody;
- **zanieczyszczający płaci** - według tej reguły sprawcy szkód w środowisku powinni ponosić pełne koszty tych działań, które są niezbędne dla usunięcia zanieczyszczenia lub koszty równoważnych działań umożliwiających osiągnięcie celów ochrony środowiska. Na podstawie tej zasady uznaje się również, że użytkownicy obiektów infrastrukturalnych powinni partycypować zarówno w pokrywaniu kosztów zmniejszania emisji, jak i kosztów eksploatacji, konserwacji i wymiany elementów infrastruktury mającej wpływ na środowisko.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Sekcja 3 Formularza OOŚ

Stosowanie dyrektywy 2011/92/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

3.1 Czy projekt jest rodzajem przedsięwzięcia objętym:

- ☐ - załącznikiem I do tej dyrektywy (należy przejść do pytania 3.2);
- ☐ - załącznikiem II do tej dyrektywy (należy przejść do pytania 3.3);
- ☒ - żadnym z powyższych załączników (należy przejść do pytania 3.4) – należy przedstawić wyjaśnienie poniżej

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Sekcja 3 Formularza OOŚ

Stosowanie dyrektywy 2011/92/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Pkt. 3.4 Zezwolenie na realizacje inwestycji:

W rozumieniu dyrektywy OOŚ poprzez **zezwolenie na realizację inwestycji** należy rozumieć zbiór niezbędnych decyzji koniecznych do uzyskania w procesie inwestycyjnym, którego ostatnim etapem jest decyzja budowlana lub ewentualnie inna z decyzji administracyjnych kończących przygotowanie procesu inwestycyjnego, jeżeli dla danego przedsięwzięcia przepisy prawa nie przewidują możliwości uzyskania pozwolenia na budowę.

Zezwolenie na realizację inwestycji mogą stanowić w szczególności:

- **decyzja o pozwoleniu na budowę,**
- **zgłoszenie wykonania robót budowlanych,**
- **zezwolenie na realizację inwestycji drogowej,**
- **decyzja konserwatora zabytków,**
- **decyzja o pozwoleniu wodnoprawnym na wykonanie urządzeń wodnych, itp.**

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Załącznik nr 5 Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów sieci Natura 2000

Organem właściwym do wydania zaświadczenia jest **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska**.

Obowiązek załączenia zaświadczenia organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów sieci Natura 2000 **nie dotyczy** między innymi:

- projektów nieinfrastrukturalnych,
- projektów infrastrukturalnych, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, zgodnie z art. 98 ust.1 Ustawy 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. 2022, poz. 1029 z późn. zm.);

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

- prac konserwatorskich i restauratorskich prowadzonych wewnątrz i na zewnątrz budynków;
- przebudowy obiektów, mieszczących się w obrysie zewnętrznym ścian parteru budynku (m.in. nadbudowa, przebudowa układu wewnętrznego pomieszczeń);
- obiektów małej architektury i zagospodarowania terenów zielonych.

Zaświadczenie organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów sieci Natura 2000 powinno wskazywać tytuł i zakres przedsięwzięcia zgodny z tytułem i zakresem wniosku o dofinansowanie, a także informację, że dany projekt nie będzie wywierał negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000.

W załączniku powinna znajdować się mapa z obszarami Natura 2000, wskazanymi w przedmiotowym Zaświadczeniu (https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/) oraz z zaznaczoną lokalizacją inwestycji objętej wnioskiem o dofinansowanie.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Załącznik nr 6 Informacja właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną

- **decyzja w sprawie oceny wodnoprawnej** – dotyczy inwestycji, o których mowa w art. 425 ust. 1 i 2 Ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. 2022 poz.2625 z późn. zm.)

- **dokument potwierdzający zgodność projektu z celami środowiskowymi** określonymi dla jednolitych części wód**.** Realizacja inwestycji lub działania prawdopodobnie nie spowoduje pogorszenia stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych ani nie uniemożliwi osiągnięcia dobrego stanu tych wód – porozumienie z 20.05.2024 r. między MFiPR a PGW WP.

Organem właściwym do wydania deklaracji zgodności z celami środowiskowymi jest **Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej PGW WP.**

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Załącznik nr 6 Informacja właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną - dokumentu nie wydaje się dla zamierzeń obejmujących między innymi :

- przedsięwzięcia, które wymagają, a dotychczas nie uzyskały, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanych na podstawie ustawy 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;

- inwestycje lub działania, które wymagają, a dotychczas nie uzyskały, oceny wodnoprawnej lub pozwolenia wodnoprawnego lub złożenia zgłoszenia wodnoprawnego, o których mowa w art. 388 Prawa wodnego;

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

- inwestycje nieinfrastrukturalne (w szczególności działania zakupowe, niezwiązane z ingerencją w środowisko);
- inwestycje dotyczące systemów ERTMS, SESAR, ITS, VTMIS i systemu aplikacji telematycznych, oraz dotyczące modernizacji statków i taboru kolejowego, jeżeli proponowane projekty nie obejmują robót fizycznych, które mogą negatywnie wpłynąć na jednolite części wód;
- kolektory słoneczne, panele fotowoltaiczne, powietrzne pompy ciepła;
- wszelkie prace konserwatorskie i restauratorskie prowadzone wewnątrz i na zewnątrz budynków;

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

- ścieżki rowerowe;
- remont obiektów budowlanych innych niż kategorie VIII, XXI, XXIV, XXVII, XXVIII, XXX z załącznika do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2023 r. poz. 682, z późn zm.);
- przebudowę obiektów, mieszcząca się w obrysie zewnętrznym ścian parteru budynku (w szczególności nadbudowę, przebudowę układu wewnętrznego pomieszczeń etc.);
- zmiany sposobu użytkowania istniejących budynków;
- obiekty małej architektury i zagospodarowania terenów zielonych.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Załącznik nr 7 Dokumentacja środowiskowa:

- **decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z dokumentacją obrazującą przeprowadzone postępowanie środowiskowe** - dla przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko
- **stanowisko właściwego organu środowiskowego o braku obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach** - dla inwestycji, które nie stanowią przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Nie ma obowiązku przedłożenia dokumentacji środowiskowej dla projektów o charakterze nieinfrastrukturalnym.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Dokumentację środowiskową, którą należy przedłożyć w przypadku realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko stanowią między innymi:

- decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (dla przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia;
- postanowienie w sprawie obowiązku/braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) (dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko) wraz z niezbędnymi opiniami/uzgodnieniami organów współpracujących, jeżeli zostało wydane;
- streszczenie raportu OOŚ w języku niespecjalistycznym lub cały raport OOŚ wraz z aneksami (jeżeli uzupełniano raport na etapie postępowania OOŚ);
- postanowienia uzgadniające/opinie organów współpracujących wydane przed decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach;
- obwieszczenia wydawane na kolejnych etapach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Załącznik nr 8 Zezwolenia na usunięcie drzew i krzewów

Zezwolenie na usunięcie drzewa lub krzewu z terenu nieruchomości wydaje:

- wójt, burmistrz albo prezydent miasta - art. 83a ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (uop);
- wojewódzki konserwator zabytków - w przypadku gdy zezwolenie dotyczy usunięcia drzewa lub krzewu z terenu nieruchomości lub jej części wpisanej do rejestru zabytków - art. 83a uop;
- starosta - gdy nieruchomość należy do gminy (z wyjątkiem nieruchomości będących w użytkowaniu wieczystym innego podmiotu) – art. 90 uop;
- marszałek województwa – jeżeli prezydent miasta na prawach powiatu pełni funkcję starosty – art. 90 uop.

Dokumenty dotyczące oceny oddziaływania na środowisko

Załącznik nr 9 Zezwolenie na odstępstwa od zakazów niszczenia siedlisk i gniazd chronionych gatunków

Inwestor jest zobowiązany do przygotowania obszaru inwestycji z uwzględnieniem ochrony ptaków i innych zwierząt prawnie chronionych, zgodnie z art. 52 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz § 6 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.

W przypadku stwierdzenia potencjalnych lub aktualnie wykorzystywanych miejsc gniazdowania i siedlisk chronionych gatunków ptaków lub innych organizmów objętych ochroną, wszelkie prace prowadzone na budynkach muszą zostać poprzedzone uzyskaniem decyzji regionalnego dyrektora ochrony środowiska zezwalającej na odstępstwa od ustawowych zakazów w stosunku do tych gatunków oraz wskazującej działania kompensacyjne.

Wnioskodawca składa oświadczenie o uwzględnieniu ochrony ptaków i innych zwierząt podczas prowadzenia robót z uwzględnieniem powyższych przepisów.

Dziękuję za uwagę

www.funduszeUE.lubelskie.pl
www.funduszeeuropejskie.gov.pl