

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr7745/23

Zarządu Województwa Świętokrzyskiego

z dnia 13.09.2023 r.

Fundusze Europejskie

REGULAMIN WYBORU PROJEKTÓW

dla naboru FESW.03.01-IZ.00-002/23
w ramach programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego
2021-2027 Priorytet 3. Fundusze Europejskie na mobilność miejską



Fundusze Europejskie
dla Świętokrzyskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



WOJEWÓDZTWO
ŚWIĘTOKRZYSKIE



Fundusze Europejskie
dla Świętokrzyskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



WOJEWÓDZTWO
ŚWIĘTOKRZYSKIE

Regulamin wyboru projektów nr FESW.03.01-IZ.00-002/23

**w ramach Działania 3.1 Mobilność miejska w MOF (ZIT)
Priorytetu 3 Fundusze Europejskie na mobilność miejską
programu Fundusze Europejskie
dla Świętokrzyskiego 2021-2027**

**Typ projektów: Infrastruktura oraz tabor na potrzeby
transportu zbiorowego w ramach miast i ich obszarów
funkcjonalnych, w tym integracja różnych form mobilności
w postaci centrów przesiadkowych dla transportu
publicznego**

Termin naboru: od 18 września do 31 grudnia 2023r.

Wrzesień 2023

Spis treści

WYKAZ SKRÓTÓW I POJĘĆ	4
1. PODSTAWA PRAWNA I DOKUMENTY PROGRAMOWE	8
2. INFORMACJE OGÓLNE	10
3. TYPY PROJEKTÓW	11
4. TYPY BENEFICJENTÓW	14
5. ALOKACJA PRZEZNACZONA NA DOFINANSOWANIE PROJEKTÓW W NABORZE ORAZ INTENSYWNOŚĆ WSPARCIA	15
6. KWALIFIKOWALNOŚĆ WYDATKÓW	17
7. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW PROJEKTU	19
8. ZASADY WYPEŁNIENIA I SKŁADANIA WNIOSKU	24
9. OCENA WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE	25
10. ROZSTRZYGNIĘCIE NABORU I WYBÓR PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA	27
11. FORMA I SPOSÓB KOMUNIKACJI W TRAKCIE OCENY WNIOSKÓW	28
12. WYCOFANIE (ANULOWANIE) WNIOSKU O DOFINANSOWANIE	28
13. PROCEDURA ODWOŁAWCZA	29
14. ZAWIERANIE UMOWY O DOFINANSOWANIE	33
15. ZASADY HORYZONTALNE	34
16. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	34
17. KONTAKT I DODATKOWE INFORMACJE	35
18. ZAŁĄCZNIKI DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE ORAZ DO UMOWY O DOFINANSOWANIE ...	35
19. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU	37
20. DODATKOWE INFORMACJE	38

WYKAZ SKRÓTÓW I POJĘĆ

Alokacja – kwota środków z EFRR przeznaczona na nabór;

Aplikacja Projekty – aplikacja w CST2021, za pośrednictwem której, wnioskodawca po wyborze projektu do dofinansowania przedkłada wymagane załączniki, niezbędne do podpisania umowy o dofinansowanie, a następnie podpisuje umowę o dofinansowanie. Na późniejszym etapie aplikacja Projekty wykorzystywana jest do rozliczania projektu (wnioski o płatność, wnioski o zmianę w projekcie, aneksy do umowy, itd.);

Aplikacja WOD2021 – aplikacja „Wnioski o dofinansowanie” w CST2021, za pośrednictwem której wnioskodawca składa wniosek o dofinansowanie;

Autobus zeroemisyjny – autobus zeroemisyjny w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;

Beneficjent – podmiot, o którym mowa w art. 2 pkt 9 rozporządzenia ogólnego;

CST2021 – system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 2 pkt 29 ustawy;

DIR – Departament Inwestycji i Rozwoju w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Świętokrzyskiego;

Dokumentacja aplikacyjna – wniosek o dofinansowanie wraz załącznikami;

DNSH – zasada Do No Significant Harm („nie czyni znaczącej szkody”);

Dostępność – możliwość korzystania z infrastruktury, transportu, technologii i systemów informacyjno-komunikacyjnych oraz produktów i usług. Pozwala ona osobom, które mogą być wykluczone (ze względu na różne przesłanki wymienione w rozporządzeniu ogólnym), w szczególności osobom z niepełnosprawnościami i starszym na korzystanie z nich na zasadzie równości z innymi osobami. Podstawą wykluczenia może być np. wiek, tymczasowa niepełnosprawność, opieka nad dziećmi itd. W przypadku projektów realizowanych w polityce spójności dostępność oznacza, że wszystkie ich produkty (w tym także udzielane usługi) mogą być wykorzystywane (używane) przez każdą osobę. Przykładami tych produktów są: strona lub aplikacja internetowa, materiały szkoleniowe, konferencja, wybudowane lub modernizowane obiekty, zakupione środki transportu;

Dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;

Działanie – działanie 3.1. Mobilność miejska w MOF (ZIT);

Ekspert – osoba, o której mowa w rozdziale 17 ustawy;

ePUAP – elektroniczna Platforma Usług Administracji Publicznej;

EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego;

FEŚ 2021-2027 – program Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027;

Gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

GUS – Główny Urząd Statystyczny;

ION – Instytucja Organizująca Nabór;

ITS – inteligentny system transportowy;

IZ FEŚ – Instytucja Zarządzająca programem Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027;

JST – jednostka samorządu terytorialnego;

KE – Komisja Europejska;

KM FEŚ – Komitet Monitorujący FEŚ 2021-2027;

KOF – Kielecki Obszar Funkcjonalny (zgodnie z SZOP dla Działania 3.1);

Komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

a) miasta i gminy,

b) miast, albo

c) miast i gmin sąsiadujących

– jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie;

KOP – Komisja Oceny Projektów tj. komisja, o której mowa w art. 53 ustawy, powołana do oceny projektów;

Koszty pośrednie projektu – koszty niezbędne do realizacji projektu, których nie można bezpośrednio przypisać do głównego celu projektu, w szczególności koszty administracyjne związane z obsługą projektu, która nie wymaga podejmowania merytorycznych działań zmierzających do osiągnięcia celu projektu;

KPA – ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego;

Kryteria wyboru projektów – kryteria, o których mowa w art. 2 pkt. 16 ustawy umożliwiające ocenę projektu, wybór projektu do dofinansowania i zawarcie umowy o dofinansowanie projektu albo podjęcie decyzji o dofinansowaniu projektu, zatwierdzone przez Komitet Monitorujący FEŚ 2021-2027;

Kwalifikowany podpis elektroniczny – podpis elektroniczny w rozumieniu art. 3 pkt. 12 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE (Dz.U.UE.L.2014.257.73 z dnia 2014.08.28), który jest unikalnie przyporządkowany podpisującemu, umożliwia ustalenie tożsamości podpisującego, jest składany przy użyciu danych służących do składania podpisu elektronicznego, których podpisujący może, z dużą dozą pewności, użyć pod wyłączną swoją kontrolą, jest powiązany z danymi podpisanymi w taki sposób, że każda późniejsza zmiana danych jest rozpoznawalna, składany za pomocą kwalifikowanego urządzenia do składania podpisu elektronicznego, opierający się na kwalifikowanym certyfikacie podpisu elektronicznego;

Linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:

a) sieci dróg publicznych albo

b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo

c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych

– wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

MOF – Miejskie Obszary Funkcjonalne (zgodnie z SZOP dla Działania 3.1);

Mechanizm racjonalnych usprawnień (MRU) – oznacza możliwość sfinansowania specyficznych działań dostosowawczych, uruchamianych wraz z pojawieniem się w projekcie realizowanym w ramach polityki spójności osoby z niepełnosprawnością (w charakterze uczestnika, uczestniczki lub personelu projektu);

Metropolitalne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i między-wojewódzkie;

Nabór – okres, w którym wnioskodawcy mogą składać wnioski;

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;

Podmiot wewnętrzny – należy przez to rozumieć odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli jednostki samorządu terytorialnego lub grupy takich jednostek, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami, gdy jednocześnie jednostka ta wykonuje swoją działalność w zasadniczej części na rzecz kontrolującego ją organu lub grupy organów. W celu uniknięcia sytuacji wątpliwych, w odniesieniu do projektów realizowanych z udziałem dofinansowania z UE, przyjmuję się, że status podmiotu wewnętrznego posiadają, co do zasady, jedynie te spółki, których kapitał zakładowy w 100 % należy do władz publicznych. Kryteria pozwalające uznać dany podmiot za wewnętrzny powinny być spełnione nie tylko w czasie powierzania mu świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym, lecz także przez cały okres powierzenia. Trybunał Sprawiedliwości UE stwierdził bowiem, że jeśli w okresie powierzenia operator straci status podmiotu wewnętrznego, to należy uznać, że doszło do udzielenia temu podmiotowi zamówienia na świadczenie usług z naruszeniem unijnych przepisów o zamówieniach publicznych;

Portal – portal internetowy, o którym mowa w art. 46 lit. b rozporządzenia ogólnego -portal Funduszy Europejskich na stronie internetowej www.funduszeuropejskie.gov.pl;

Projekt – zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – przedsięwzięcie zmierzające do osiągnięcia założonego celu określonego wskaźnikami, z określonym początkiem i końcem realizacji, zgłoszone do objęcia albo objęte finansowaniem UE programów ramach FEŚ 2021-2027;

Profil zaufany – portal www.pz.gov.pl wyodrębniony z ePUAP służący do cyfrowego podpisywania dokumentów za pośrednictwem profilu zaufanego lub kwalifikowanego podpisu elektronicznego;

Przedsiębiorca zewnętrzny – należy przez to rozumieć przedsiębiorcę nieposiadającego statusu podmiotu wewnętrznego;

Przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

Przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;

Przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

Regulamin – regulamin wyboru projektów, o którym mowa w art. 51 ustawy;

Rekompensata – należy przez to rozumieć rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych, o której mowa w art. 2 lit. g rozporządzenia nr 1370/2007, tj. każdą korzyść (w tym dotację ze środków funduszy UE), zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem;

RPT – Regionalny Plan Transportowy Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021-2030;

Rozporządzenie ogólne – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 159);

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;

SZOP – Szczegółowy Opis Priorytetów;

TEN-T – (Trans-European Transport Networks) transeuropejska sieć transportowa;

UE – Unia Europejska;

Umowa o dofinansowanie projektu:

- umowa zawarta między właściwą instytucją a wnioskodawcą, którego projekt został wybrany do dofinansowania, zawierającą co najmniej elementy, o których mowa w art. 206 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, w tym umowę o finansowaniu, o której mowa w art. 59 ust. 5 rozporządzenia ogólnego,

- porozumienie, o którym mowa w art. 206 ust. 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, zawarte między właściwą instytucją a wnioskodawcą, którego projekt został wybrany do dofinansowania,

Ustawa - ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. z 2022r., poz. 1079);

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Należy przez to rozumieć również akt wewnętrzny określający warunki wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez samorządowy zakład budżetowy;

Usługa publiczna – należy przez to rozumieć świadczenie (realizację) lub zarządzanie i świadczenie (realizację) usług w transporcie zbiorowym, których wykonywania dany operator bez rekompensaty nie podjąłby się albo nie podjąłby się w tym samym zakresie lub na tych samych warunkach;

Wniosek o dofinansowanie (WoD) - wniosek o dofinansowanie projektu (formularz wniosku wraz z załącznikami), w którym zawarte są informacje na temat wnioskodawcy oraz opis projektu, na podstawie których dokonuje się oceny spełnienia przez ten projekt kryteriów wyboru projektów, złożony przez wnioskodawcę w wersji elektronicznej za pośrednictwem aplikacji WOD2021;

Wnioskodawca – zgodnie z art. 2 pkt 34 ustawy – podmiot, który złożył wniosek o dofinansowanie projektu;

WPF - Wieloletnia Prognoza Finansowa;

Wytyczne - instrument prawny, o którym mowa w art. 2 pkt 38 Ustawy.

Zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne;

Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

1. PODSTAWA PRAWNA I DOKUMENTY PROGRAMOWE

1.1 Akty prawa UE

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej

Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 159, z późn.zm.), **zwane rozporządzeniem ogólnym**;

2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 60, z późn.zm.), **zwane rozporządzeniem EFRR**;

3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1296/2013, (UE) 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE a także uchylającego rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz. Urz. UE L 193 z 30.07.2018, str. 1, z późn. zm.), **zwane rozporządzeniem finansowym**;

4. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70 (Dz. Urz. UE L. 2007.315.1 z dnia 03.12.2007 r. z późn zm.) **zwane rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007**;

5. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187/1 z 26.06.2014 z późn.zm.) **zwane rozporządzeniem GBER**;

6. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym **zwane rozporządzeniem Komisji (UE) nr 360/2012**

1.2 Akty prawa krajowego oraz wytyczne właściwego ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego.

1. Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. 2022 poz. 1079), **zwana ustawą**,
2. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2016 z późn. zm.),
3. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 645),
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518),
5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682 z późn. zm.),
6. Wytyczne dotyczące wyboru projektów na lata 2021-2027,
7. Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027,
8. Wytyczne dotyczące realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027,
9. Wytyczne dotyczące warunków gromadzenia i przekazywania danych w postaci elektronicznej na lata 2021-2027,
10. Wytyczne dotyczące informacji i promocji Funduszy Europejskich na lata 2021-2027
11. Wytyczne dotyczące monitorowania postępu rzeczowego realizacji programów na lata 2021-2027,
12. Wytyczne dotyczące kontroli realizacji programów polityki spójności na lata 2021-2027.

1.3 Dokumenty IZ i KM FEŚ

1. Program Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027,
2. Szczegółowy Opis Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027,
3. Metodyka, etapy oceny i kryteria formalne oraz merytoryczne dopuszczające ogólne stosowane w Priorytetach I-VI finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027, stanowiące załącznik nr 1 do Uchwały nr 2/23 Komitetu Monitorującego program regionalny Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027 z dnia 30 marca 2023r.,
4. Specyficzne kryteria wyboru projektów dla Działania 3.1 Mobilność miejska w MOF (ZIT), stanowiące załącznik nr 1 do Uchwały nr 19/23 Komitetu Monitorującego program regionalny Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027 z dnia 18 maja 2023r.

2. INFORMACJE OGÓLNE

2.1 Zarząd Województwa Świętokrzyskiego z siedzibą al. IX Wieków Kielce 3; 25-516 Kielce pełni funkcję Instytucji Zarządzającej dla programu Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027 i jest jednocześnie Instytucją Organizującą Nabór (ION).

2.2 Czynności związane z przeprowadzeniem naboru i oceny projektów podejmuje Departament Inwestycji i Rozwoju (DIR) Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, adres: ul. Sienkiewicza 63, 25-002 Kielce.

2.3 Wybór projektów odbywa się w sposób konkurencyjny. Nabór ma charakter zamknięty. Możliwość składania wniosków jest ograniczona datą końcową.

2.4 Wybór projektów w sposób konkurencyjny odbywa się z poszanowaniem zasad przejrzystości, rzetelności, bezstronności, równego traktowania wnioskodawców, równego dostępu do informacji o warunkach i sposobie wyboru projektów do dofinansowania.

2.5 Celem postępowania jest wybór do dofinansowania projektów w ramach priorytetu 3 Fundusze Europejskie na mobilność miejską, działania 3.1 „Mobilność miejska w MOF (ZIT)”, typ projektów: „Infrastruktura oraz tabor na potrzeby transportu zbiorowego w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych, w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego” spełniających kryteria wyboru, które wśród projektów z wymaganą minimalną liczbą punktów uzyskają kolejno największą liczbę punktów.

2.6 Dokumenty i informacje przedstawiane przez wnioskodawców nie podlegają udostępnieniu przez właściwą instytucję w trybie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej oraz 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.

2.7 Dokumenty i informacje wytworzone lub przygotowane przez IZ FEŚ w związku z oceną dokumentów i informacji przedstawianych przez wnioskodawców nie podlegają, do czasu zakończenia postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania, udostępnieniu w trybie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej oraz 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.

2.8 Dostęp do informacji przedstawianych przez wnioskodawców mogą uzyskać podmioty dokonujące ewaluacji programów, pod warunkiem, że zapewnią ich poufność oraz będą chronić te informacje, które stanowią tajemnice prawnie chronione.

2.9 W sprawach nieuregulowanych w niniejszym regulaminie zastosowanie mają: ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich

w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. z 2022r., poz. 1079), wytyczne, o których mowa w art. 5 ustawy, odpowiednie zasady wynikające z programu FEŚ 2021-2027, SZOP dla programu FEŚ 2021-2027.

2.10 Zgodnie z art. 59 ustawy do postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (KPA), z wyjątkiem art. 24 i art. 57 § 1–4, o ile ustawa nie stanowi inaczej.

2.11 W przypadku kolizji pomiędzy przepisami prawa powszechnie obowiązującego, a niniejszym regulaminem, stosuje się przepisy prawa powszechnie obowiązującego.

2.12 Przystąpienie do naboru jest równoznaczne z akceptacją przez wnioskodawcę postanowień niniejszego regulaminu.

2.13 Beneficjent na wszystkich etapach wdrażania Projektu (zarówno w okresie realizacji, jak i w okresie trwałości) zobowiązuje się do przestrzegania przepisów wspólnotowych w zakresie polityk horyzontalnych (ochrony środowiska, równości szans i niedyskryminacji, zasad równościowych w ramach funduszy unijnych 2021-2027, w tym standardów dostępności dla polityki spójności, zrównoważonego rozwoju, społeczeństwa informacyjnego, ochrony konkurencji i zamówień publicznych), oraz do stosowania aktualnych na dzień ogłoszenia naboru wersji Wytycznych, o których mowa w punkcie 1.2 podpunkt 8.

2.14 Beneficjenci zobowiązani są do stosowania w trakcie realizacji projektu jak i w okresie trwałości projektu, o którym mowa w art. 65 rozporządzenia ogólnego, odpowiednich działań zapobiegających konfliktowi interesów w rozumieniu art. 61 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1296/2013, (UE) 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE a także uchylającego rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz. Urz. UE L 193 z 30.07.2018, str. 1, z późn. zm.). Zgodnie z art. 61 ww. rozporządzenia, przez konflikt interesów należy rozumieć sytuację, gdy bezstronne i obiektywne pełnienie funkcji podmiotu upoważnionego do działań finansowych lub innej osoby, jest zagrożone z uwagi na względy rodzinne, emocjonalne, sympatie polityczne lub związki z jakimkolwiek krajem, interes gospodarczy lub jakiegokolwiek inne bezpośrednio lub pośrednio interesy osobiste. Szczegółowe informacje na temat stosowania art. 61 ww. rozporządzenia zamieszczone zostały w załączniku nr 11 do niniejszego regulaminu.

2.15 Po podpisaniu umowy o dofinansowanie/podjęcie decyzji o dofinansowaniu beneficjent jest zobowiązany do pracy w CST2021, który jest systemem wspierającym realizację programu FEŚ 2021-2027. Przy użyciu CST2021 beneficjent będzie zobowiązany m.in. składać wnioski o płatność, czy też przekazywać dane dotyczące planowanego harmonogramu płatności w projekcie. Aktualne instrukcje użytkownika systemu będą zamieszczone na stronie <https://instrukcje.cst2021.gov.pl/>.

3. TYPY PROJEKTÓW

3.1 W ramach naboru możliwe będzie uzyskanie dofinansowania dla projektów dotyczących **infrastruktury oraz taboru na potrzeby publicznego transportu zbiorowego w zakresie komunikacji miejskiej**. Wsparte zostaną projekty, realizowane w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, obejmujące m.in. takie zadania, jak:

- Zakup bezemisyjnego taboru autobusowego – pojazdy z napędem elektrycznym lub wodorowym;
- Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu miejskiego i komplementarnych form mobilności, w tym w szczególności:
 - w zakresie infrastruktury transportu (np. stacje ładowania pojazdów elektrycznych, stacje tankowania wodoru, infrastruktura OZE, rozwój systemów autonomicznych, pętle autobusowe, wiaty

z aktywną informacją pasażerską, zaplecze techniczne do obsługi taboru zeroemisyjnego, infrastruktura punktowa np. przystanki, wysepki, centra przesiadkowe, obiekty P&R i B&R, strefy czystego transportu), w tym dostosowanie jej do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się i osób z niepełnosprawnościami,

- inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany z preferencją dla ruchu pieszego i rowerowego lub komunikacji zbiorowej, przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w centrach miast (np. drogi i pasy rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych, chodniki, stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów, sygnalizacja świetlna, azyle dla pieszych, dedykowane pasy ruchu dla komunikacji zbiorowej, doświetlenie przejść dla pieszych i inne rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów),

- **Cyfryzacja transportu miejskiego** – miejskie systemy ITS dla transportu publicznego, systemy ITS zmniejszające oddziaływanie transportu na środowisko, systemy współdzielenia środków transportu oraz systemy integracji taryfowej i wdrażające koncepcję „Mobilność jako usługa” (MaaS), w tym systemy biletowe i aplikacje planowania podróży.

Jednocześnie w ramach przedkładanego projektu możliwe będzie wsparcie przygotowania oraz aktualizacji dokumentów z zakresu planowania transportu miejskiego, niezbędnych do realizacji projektów.

3.2 W ramach projektu poszczególne inwestycje powinny zostać wykazane we WoD jako odrębne zadania tj.:

- Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego;
- Tabor na potrzeby czystego transportu miejskiego;
- Infrastruktura przeznaczona dla rowerów;
- Cyfryzacja transportu miejskiego;
- Infrastruktura paliw alternatywnych

3.3 Projekty dotyczące infrastruktury oraz taboru na potrzeby transportu zbiorowego w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych muszą być zgodne ze strategią ZIT lub strategią rozwoju ponadlokalnego, zawierającą wszystkie wymagane elementy strategii ZIT oraz ujęte w niniejszych dokumentach. Na potwierdzenie przyjęcia ww. dokumentów (na moment złożenia wniosku o dofinansowanie) należy dysponować odpowiednią uchwałą właściwego organu JST. Szczegółowe kwestie w tym zakresie reguluje kryterium merytoryczne specyficzne nr 1.

3.4 Założenia projektowe powinny być zgodne z odpowiednim dokumentem z zakresu planowania mobilności miejskiej, przyjętym przez właściwy terytorialnie i rzeczowo organ, w formie stosownej uchwały, który musi przyjąć formę:

- w przypadku miasta wojewódzkiego (M. Kielce) oraz gmin położonych w jego obszarze funkcjonalnym (Kielecki Obszar Funkcjonalny - KOF), przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od posiadania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), obejmującego właściwy miejski obszar funkcjonalny (KOF), zgodnego z wymogami dotyczącymi SUMP wynikającymi z Komunikatu Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z 17 grudnia 2013 roku „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności” COM (2013) 913 final;

- w przypadku pozostałych miast oraz gmin położonych w ich obszarach funkcjonalnych (Miejskie Obszary Funkcjonalne - MOF), przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od posiadania co najmniej innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego (np. obowiązujący Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w Dziale II, rozdziale 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym; lub strategii terytorialnej, o której mowa w rozdziale 12 Ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej

2021-2027, o ile zawiera ona elementy z zakresu planowania transportu miejskiego; lub Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), o którym mowa w Komunikacie Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady (szczegółowe kwestie w tym zakresie reguluje kryterium merytoryczne specyficzne nr 2). Na moment złożenia wniosku o dofinansowanie odpowiedni dokument z zakresu planowania mobilności miejskiej musi być przyjęty przez właściwy terytorialnie i rzeczowo organ JST w formie stosownej uchwały.

3.5 W przypadku projektu obejmującego elementy infrastruktury drogowej brak jest możliwości zakwalifikowania do wsparcia inwestycji w infrastrukturę drogową służącą dla indywidualnego ruchu samochodowego, za wyjątkiem:

- obiektów P&R („parkuj i jedź”), dla których wsparcie będzie możliwe pod warunkiem zlokalizowania ich na obrzeżach miast, w miejscach zapewniających odpowiednią integrację z publicznym transportem zbiorowym;

- infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów 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, przy czym z infrastruktury ładowania wykluczone są generatory spalinowe. Szczegółowe kwestie w tym zakresie reguluje kryterium merytoryczne specyficzne nr 4.

3.6 Konstrukcja nawierzchni dróg dla rowerów powinna być asfaltowa lub wykonana z innego materiału o parametrach odpowiadających równej nawierzchni asfaltowej np. nawierzchnie poliuretanowe, z mieszanek asfaltowych, z mastyksu grysowego lub na bazie żywic syntetycznych. Wyjątek od powyższej zasady stanowią odcinki biegnące przez parki, tereny leśne, prawnie chronione, które mogą mieć w wyjątkowych sytuacjach m.in. nawierzchnię tłuczniową (szutrową), mineralną lub z kostki betonowej, pod warunkiem utrzymania ich nawierzchni w stanie zapewniającym komfort jazdy rowerzystów. Zastosowanie takiego wyjątku wymaga przedstawienia w dokumentacji aplikacyjnej szczegółowego wyjaśnienia w tym zakresie ze strony Wnioskodawcy. Ponadto, ze względów konserwatorskich innego rodzaju nawierzchnie np. z kostki betonowej można stosować na terenie strefy ochrony konserwatorskiej, co wymaga stosownego uzasadnienia i potwierdzenia przez służby konserwatorskie. Szczegółowe kwestie w tym zakresie reguluje kryterium merytoryczne specyficzne nr 5.

3.7 Jeśli zakres projektu obejmuje drogi dla rowerów i/lub pieszych, przedstawione założenia/rozwiązania projektowe lub zapisy zawarte w projekcie muszą spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Szczegółowe kwestie w tym zakresie reguluje kryterium merytoryczne specyficzne nr 6.

3.8 We wszystkich projektach (gdzie będzie to zasadne i technicznie możliwe) stosowane powinny być elementy w zakresie obiegu cyrkularnego oraz elementy sprzyjające adaptacji do zmian klimatu (np. zielona i niebieska infrastruktura oraz rozwiązania oparte na zasobach przyrody) zgodnie ze „Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”. **Dla przejrzystości tego typu działania/rozwiązania powinny zostać wykazane jako odrębne zadanie z limitem kwalifikowalności do 40% wydatków kwalifikowalnych w ramach całego projektu.**

3.9 Wszystkie działania w obszarze transportu miejskiego zarówno w zakresie infrastruktury, jak i taboru muszą uwzględniać dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością oraz z niepełnosprawnościami i być zgodne z Wytocznymi dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027 - Załącznik nr 2. „Standardy dostępności dla polityki spójności 2021-2027”. W związku z powyższym należy w ramach projektu podjąć działania na rzecz wyrównywania szans oraz przeciwdziałania dyskryminacji w dostępie do infrastruktury i usług

transportu miejskiego, zgodnie ze standardem: transportowym (w szczególności dla infrastruktury komunikacji publicznej, taboru), architektonicznym (m.in. dot. stanowisk postojowych, przemieszczania się, oznaczeń wewnętrznych/zewnętrznych budynków) i cyfrowym (dot. sprzętu informatycznego szczególnego przeznaczenia, np. biletomatów). Wspierana infrastruktura, tabor, oferta przewozowa muszą odpowiadać na potrzeby wszystkich użytkowników, w szczególności osób w niekorzystnej sytuacji, w tym osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, opiekunów z dziećmi, osób zależnych.

3.10 W celu uniknięcia dyskryminacji pośredniej (nierówny dostęp do informacji), której doświadczają osoby państw trzecich, zaplanowane działania muszą zapewniać powszechny dostęp do przejrzystych i aktualizowanych na bieżąco informacji w językach obcych (angielski/ukraiński) - jeżeli jest to technicznie możliwe i zasadne do zastosowania.

4. TYPY BENEFICJENTÓW

4.1 Nabór skierowany jest do niżej wymienionych **miast rdzeniowych MOF i KOF (tylko one mogą być Wnioskodawcami)**, w których prowadzony jest publiczny transport zbiorowy w zakresie komunikacji miejskiej, albo taki transport zostanie uruchomiony w ramach przedkładanego projektu, tj.:

- Jędrzejowa,
- Buska-Zdroju,
- Staszowa,
- Sandomierza,
- Końskich, Skarżyska-Kamiennej, Starachowic, Ostrowca Świętokrzyskiego (w przypadku Ostrowca Świętokrzyskiego w zakresie projektów komplementarnych do projektów realizowanych z Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027),
- Kielc (w zakresie projektów komplementarnych do projektów realizowanych z Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027).

UWAGA: Wsparcie w zakresie mobilności miejskiej dla ZIT miast wojewódzkich (KOF) - **Kielce** - realizowane będzie przede wszystkim w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FEPW). Ponadto, jedno z miast MOF Miasta Północy – **Ostrowiec Świętokrzyski**, zgodnie z linią demarkacyjną jako miasto pow. 50 tys. mieszkańców, również zostało przewidziane do wsparcia z FEPW. W FEŚ 2021-2027 na terenie tych miast i ich obszarów funkcjonalnych, możliwa będzie realizacja projektów komplementarnych, uzupełniających do inwestycji FEPW.

W przypadku Wnioskodawcy, na terenie którego prowadzony jest publiczny transport zbiorowy w zakresie komunikacji miejskiej, do dokumentacji aplikacyjnej należy załączyć „Umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”. Jeśli umowa taka nie została jeszcze zawarta, do WoD należy załączyć harmonogram działań związanych z jej zawarciem. Po zawarciu umowy należy ją niezwłocznie dołączyć do złożonego WoD.

Partnerem w projekcie mogą być **wyłącznie** podmioty wskazane poniżej, które zawarły stosowne Porozumienia międzygminne w sprawie współdziałania na rzecz realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych danego MOF tj.:

- dla miasta rdzeniowego Kielce:
gminy miejsko-wiejskie: Chęciny, Chmielnik, Daleszyce, Morawica, Pierzchnica,
gminy wiejskie: gminy wiejskie: Górno, Masłów, Miedziana Góra, Piekoszów, Sitkówka-Nowiny, Strawczyn, Zagnańsk.
- dla miast rdzeniowych Końskie, Ostrowiec Świętokrzyski, Skarżysko-Kamienna, Starachowice:

gminy miejsko-wiejskie: Ćmielów, Kunów, Stąporków, Suchedniów, Wąchock, Końskie (obszar wiejski),

gminy wiejskie: Bałtów, Bliżyn, Bodzechów, Brody, Mirzec, Pawłów, Skarżysko-Kościelne, Waśniów.

- dla miasta rdzeniowego Jędrzejów:
gminy miejsko-wiejskie: Jędrzejów (obszar wiejski), Małogoszcz,
gminy wiejskie: Sobków.
- dla miasta rdzeniowego Busko – Zdrój:
gminy miejsko-wiejskie: Busko-Zdrój (obszar wiejski), Stopnica.
- dla miasta rdzeniowego Staszów:
gminy miejsko-wiejskie: Staszów (obszar wiejski), Oleśnica,
gminy wiejskie: Rytwiany.
- dla miasta rdzeniowego Sandomierz:
gminy wiejskie: Obrazów, Samborzec, Wilczyce, Dwikozy.

W realizacji projektu może brać udział podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków. Podmiotem takim jest przede wszystkim jednostka organizacyjna beneficjenta/partnera. Podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków musi być wskazany we WoD projektu.

4.2 Z ubiegania się o dofinansowanie wykluczone są podmioty:

- a) spełniające przesłanki wykluczenia określone w art. 207 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.);
- b) wobec których orzeczono zakaz lub obowiązek określony w art. 12 ustawy z dnia 15 czerwca 2012 r. o skutkach powierzenia wykonywania pracy cudzoziemcom przebywającym wbrew przepisom na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1745);
- c) wobec których orzeczono zakaz określony w art. 9 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 28 października 2002 r. o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 358, z późn. zm.);
- d) na których ciąży obowiązek zwrotu pomocy wynikający z decyzji KE uznającej pomoc za niezgodną z prawem oraz ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 107 TFUE.

5. ALOKACJA PRZEZNACZONA NA DOFINANSOWANIE PROJEKTÓW W NABORZE ORAZ INTENSYWNOŚĆ WSPARCIA

5.1 Alokacja przeznaczona na nabór wynosi 8 000 000 EUR, tj. 35 782 400,00 zł zgodnie z obowiązującym we wrześniu 2023 roku kursem 1 EUR = 4,4728 zł (do przeliczenia alokacji zastosowano miesięczny obrachunkowy kurs wymiany waluty stosowany przez KE¹). W kwocie tej zabezpiecza się na procedurę odwoławczą 10% alokacji tj. 800 000 EUR, tj. 3 578 240,00 zł.

W sytuacji, gdy w naborze nie będzie negatywnie ocenionych projektów, a dostępna alokacja w ramach działania pozwala na dofinansowanie w pełnej wnioskowanej wysokości wszystkich projektów, wybór może zostać dokonany na pełną kwotę alokacji przeznaczonej na nabór.

Ze względu na kurs euro kwota dostępnej w ramach naboru alokacji może ulec zmianie. Dokładna kwota dofinansowania zostanie określona na etapie podania do publicznej wiadomości informacji o projektach wybranych do dofinansowania.

¹ https://commission.europa.eu/funding-tenders/procedures-guidelines-tenders/information-contractors-and-beneficiaries/exchange-rate-infoeuro_en

5.2 Maksymalny dopuszczalny poziom dofinansowania z EFRR wynosi 85% kosztów kwalifikowalnych projektu.

5.3 Maksymalna wartość dofinansowania projektu - do wysokości alokacji przeznaczonych na nabór pomniejszonej o kwotę przeznaczoną na procedurę odwoławczą, tj. 32 204 160,00 zł.

5.4 Minimalna wartość projektu 1 500 000,00 zł.

5.5 W przypadku projektów dotyczących usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego maksymalny poziom dofinansowania regulowany będzie na podstawie zapisów Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, a także ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

5.6 Projekty nieobjęte pomocą publiczną to takie, dla których wsparcie nie stanowi pomocy publicznej zdefiniowanej na podstawie art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

5.7 W przypadku budowy/przebudowy powszechnie dostępnej infrastruktury ogólnospołecznej, która nie jest wykorzystywana komercyjnie (np. udostępnianie nieodpłatne drogi publicznej, parkingi) wsparcie w ramach konkursu jest udzielane bez pomocy publicznej. Natomiast w przypadku inwestycji, w których dofinansowana infrastruktura i składniki majątku (np. tabor autobusowy) będą wykorzystywane do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego pomoc udzielana będzie w formie **rekompensaty zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007.**

5.8 W sytuacji, w której stacje ładowania lub tankowania pojazdów zeroemisyjnych, byłyby niezbędne do świadczenia usług z zakresu transportu publicznego (UOIG) np. w przypadku przedsiębiorstwa świadczącego usługi publiczne w zakresie transportu autobusowego w ramach UOIG, które musi wdrożyć dedykowaną infrastrukturę do ładowania lub tankowania niezbędną do eksploatacji własnych pojazdów - wówczas **rekompensata za te usługi powinna zostać ustalona zgodnie z przepisami Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 lub Rozporządzenia Komisji (UE) nr 360/2012.**

5.9 W sytuacji, w której podmiot zlecający świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym w obszarze pasażerskiego publicznego transportu drogowego (np. gmina) planuje budowę dedykowanej infrastruktury do ładowania lub tankowania niezbędnej do eksploatacji pojazdów zeroemisyjnych, którymi realizowana jest usługa np. w zakresie transportu autobusowego w ramach UOIG – **wówczas wysokość dofinansowania należy ustalić zgodnie z przepisami Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 lub Rozporządzenia Komisji (UE) nr 360/2012.**

5.10 Jeżeli infrastruktura ładowania lub tankowania pojazdów zeroemisyjnych jest otwarta na dostęp użytkowników innych niż beneficjent lub beneficjenci pomocy, pomoc przyznaje się wyłącznie na budowę, instalację, modernizację lub rozbudowę infrastruktury ładowania lub tankowania publicznie dostępnej i umożliwiającej użytkownikom niedyskryminacyjny dostęp, w tym w odniesieniu do taryf, metod uwierzytelniania i płatności oraz innych warunków użytkowania. Opłaty pobierane od użytkowników innych niż beneficjent lub beneficjenci pomocy za korzystanie z infrastruktury ładowania lub tankowania odpowiadają cenom rynkowym. **Wówczas pomoc na tego typu infrastrukturę ładowania lub tankowania pojazdów zeroemisyjnych, udzielana jest w oparciu o artykuł 36a rozporządzenia GBER w drodze procedury przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji opisanymi w ust. 4 ww. art. 36a rozporządzenia GBER.**

5.11 **Rekompensata** otrzymywana z tytułu świadczenia usług publicznych podlega ocenie w świetle art. 107 ust. 1 TFUE, ponieważ operatorzy otrzymujący dofinansowanie prowadzą działalność o charakterze gospodarczym, w związku z czym są przedsiębiorstwami (przedsiębiorcami) w rozumieniu przyjętym w orzecznictwie TSUE. Zgodnie z tym orzecznictwem, przedsiębiorstwem jest każdy podmiot zaangażowany w prowadzenie działalności gospodarczej, bez względu na jego status i sposób finansowania.

5.12 Kryteriami pozwalającymi ustalić, czy dane wsparcie przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, są cztery kryteria wskazane

w wyroku TSUE w sprawie C-280/006 (tzw. kryteria Altmark). Łączne spełnienie tych kryteriów powoduje, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy publicznej:

- przedsiębiorstwo jest zobowiązane do świadczenia usługi publicznej i ją wykonuje, a jednocześnie usługa ta jest jasno zdefiniowana;
- w celu uniknięcia przyznania korzyści ekonomicznej, która może faworyzować wybrane przedsiębiorstwo w stosunku do konkurencji, parametry, na podstawie których ustala się rekompensatę, powinny być określone obiektywnie i transparentnie, zanim nastąpi nałożenie zobowiązania do świadczenia usług publicznych;
- rekompensata nie może przekroczyć kosztów poniesionych w związku z realizacją usługi publicznej z uwzględnieniem wpływów z tej usługi oraz rozsądnego zysku;
- jeśli przedsiębiorstwo nie zostało wybrane zgodnie z procedurami zamówień publicznych gwarantującymi, że usługa będzie zapewniona po najmniejszym koszcie dla społeczności, rekompensata nie może przekraczać kosztów, jakie poniosłoby typowe przedsiębiorstwo, dobrze zarządzane i odpowiednio wyposażone do realizacji usługi publicznej, z uwzględnieniem wpływów generowanych przez usługę i rozsądnego zysku.

5.13 Spełnienie warunków określonych przez TSUE w orzeczeniu w sprawie Altmark nie zwalnia z obowiązku przestrzegania rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

5.14 W trakcie trwania naboru (poprzez zmianę Regulaminu) lub po rozstrzygnięciu postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania, IZ FEŚ może zwiększyć kwotę przeznaczoną w ramach Działania na dofinansowanie projektów w naborze, z uwzględnieniem kolejności projektów wynikającej z liczby otrzymanych punktów (począwszy od projektu z najwyższą liczbą punktów) oraz według spełnienia kryteriów rozstrzygających.

6. KWALIFIKOWALNOŚĆ WYDATKÓW

6.1 Do oceny kwalifikowalności wydatków zastosowanie mają zasady określone w Wytocznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 oraz w przypadku projektów (poszczególnych zadań/inwestycji) objętych pomocą publiczną stosowne programy pomocowe lub akty prawne przyznające pomoc, np. rozporządzenie GBER.

6.2 W przypadku projektów nie objętych pomocą publiczną za kwalifikowalne uznaje się wydatki poniesione w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2029 r.

6.3 W przypadku projektów (poszczególnych zadań/inwestycji) objętych pomocą publiczną udzieloną na podstawie programu pomocowego albo poza programem pomocowym obowiązują ramy czasowe określone odpowiednio w tym programie pomocowym albo w akcie przyznającym pomoc. Np. rozporządzenie GBER stosuje się jedynie do pomocy, która wywołuje tzw. „efekt zachęty”. Uznaje się, że pomoc wywołuje efekt zachęty, jeżeli beneficjent złożył do danego państwa członkowskiego pisemny wniosek o przyznanie pomocy przed rozpoczęciem prac nad projektem lub rozpoczęciem działalności. „Rozpoczęcie prac” oznacza rozpoczęcie robót budowlanych związanych z inwestycją lub pierwsze prawnie wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń lub inne zobowiązanie, które sprawia, że inwestycja staje się nieodwracalna, zależnie od tego, co nastąpi najpierw. Zakupu gruntów ani prac przygotowawczych, takich jak uzyskanie zezwoleń i przeprowadzenie studiów wykonalności, nie uznaje się za rozpoczęcie prac. W odniesieniu do przejęć „rozpoczęcie prac” oznacza moment nabycia aktywów bezpośrednio związanych z nabytym zakładem;

6.4 Ogólne warunki kwalifikowalności:

- a) Wydatek jest kwalifikowalny, jeżeli:
 - jest zgodny z przepisami prawa,

- jest zgodny z umową o dofinansowanie projektu i Wytycznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 oraz innymi procedurami, do stosowania których beneficjent zobowiązał się w umowie o dofinansowanie projektu,
- został faktycznie poniesiony zgodnie z zasadą określoną w podrozdziale 3.1, Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 w okresie wskazanym w umowie o dofinansowanie projektu,
- spełnia warunki określone w programie FEŚ 2021-2027 i SZOP oraz regulaminie wyboru projektów,
- jest niezbędny do realizacji celów projektu i został poniesiony w związku z realizacją projektu lub jego przygotowaniem,
- został dokonany w sposób przejrzysty, racjonalny i efektywny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,
- został należycie udokumentowany zgodnie z wymogami określonymi w Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 oraz z zasadami określonymi przez IZ,
- został rozliczony we wniosku beneficjenta o płatność,
- dotyczy towarów dostarczonych lub usług wykonanych lub robót budowlanych zrealizowanych, w tym zaliczek, z zastrzeżeniem pkt 4 podrozdziału 3.1. Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027.

6.5 Punktem wyjścia dla oceny kwalifikowalności wydatku jest zatwierdzony wniosek o dofinansowanie projektu. Zatwierdzenie projektu do dofinansowania i podpisanie z beneficjentem umowy o dofinansowanie nie oznacza jednak, że wszystkie wydatki, które beneficjent przedstawi we wniosku o płatność w trakcie realizacji projektu, zostaną poświadczane, zrefundowane lub rozliczone (w przypadku systemu zaliczkowego). Ocena kwalifikowalności poniesionych wydatków jest prowadzona także po zakończeniu realizacji projektu w zakresie obowiązków nałożonych na beneficjenta umową o dofinansowanie projektu oraz wynikających z przepisów prawa.

6.6 Za koszty kwalifikowalne uznaje się m.in. wydatki na:

- a) podatek VAT w projektach, których łączny koszt jest mniejszy² niż 5 mln EURO (włączając VAT);
- b) podatek VAT w projektach, których łączny koszt jest co najmniej 5 mln EURO (włączając VAT), gdy brak jest prawnej możliwości odzyskania podatku VAT zgodnie z przepisami prawa krajowego;
- c) wydatki na promocję projektu do wysokości 50 000,00 PLN³;
- d) wydatki związane z przygotowaniem projektu.

6.7 Kosztami niekwalifikowalnymi są m.in. wydatki wymienione w podrozdziale 2.3. Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027, w tym m.in. podatek VAT w projekcie, którego łączny koszt wynosi co najmniej 5 mln EURO (włączając VAT), gdy jest prawna możliwość jego odzyskania zgodnie z przepisami prawa krajowego.

6.8 Nie przewiduje się w projektach kosztów pośrednich rozliczanych za pomocą uproszczonych metod rozliczania wydatków.

6.9 Wydatki uznane za niekwalifikowalne, a związane z realizacją projektu, ponosi beneficjent jako strona umowy o dofinansowanie projektu.

² Do przeliczenia łącznego kosztu projektu, którego łączny koszt jest mniejszy niż 5 mln EURO (włączając VAT), stosuje się miesięczny obrachunkowy kurs wymiany walut stosowany przez KE, aktualny w dniu zawarcia umowy o dofinansowanie projektu, a w przypadku zmiany łącznego kosztu projektu mającej wpływ na kwalifikowalność VAT w dniu zawarcia aneksu do umowy wynikającego ze zmiany łącznego kosztu projektu.

³ Beneficjent jest zobowiązany do wypełnienia obowiązków informacyjnych i promocyjnych zgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. (art. 47 i 50) oraz zapisami umowy o dofinansowanie.

7. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW PROJEKTU

7.1 W ramach naboru wnioskodawca będzie zobligowany do realizacji następujących wskaźników:

a) Produktu:

- I. PLRO079 – Długość nowych linii autobusowych [km]**, – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik mierzy długość wybudowanych linii autobusowych w ramach realizacji projektu. Długość linii należy mierzyć jako długość trasy wyposażonej w nowo wybudowaną infrastrukturę wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, w tym przystanki.
- II. PLRO082 – Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych [km]**, – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik mierzy długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych w ramach realizacji projektu. Długość linii należy mierzyć jako długość trasy wyposażonej w przebudowaną lub zmodernizowaną dedykowaną infrastrukturę wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu oraz obsługi pasażerów, w tym przystanki.
- III. RCO059 – Infrastruktura paliw alternatywnych (punkty tankowania/ładowania) [szt.]**, – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Liczba punktów tankowania/ładowania (nowych lub zmodernizowanych) dla ekologicznie czystych pojazdów finansowanych w ramach projektów objętych wsparciem. Punkt ładowania oznacza urządzenie, które umożliwia ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego lub wymianę akumulatora pojedynczego pojazdu elektrycznego. Punkt tankowania odnosi się do stanowiska tankowania dostarczającego paliwa alternatywnego za pomocą instalacji stałej lub ruchomej. Paliwo alternatywne oznacza paliwo lub źródło energii, które służy, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które może potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu.
- IV. PLRO093 – Liczba doposażonych obiektów „parkuj i jedź” [szt.]** – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Liczba doposażonych parkingów w systemie „parkuj i jedź” (Park&Ride), umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego. Parking Park&Ride (Parkuj i Jedź) rozumiany jest jako parking pełniący funkcję przesiadkową, umożliwiający kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej.
- V. PLRO094 - Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w wybudowanych/ przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” [szt.]** – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik mierzy liczbę nowych stanowisk dla osób z niepełnosprawnościami przeznaczonych do postoju samochodów osobowych, znajdujących się na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” (Park&Ride).
- VI. PLRO095 - Liczba wybudowanych obiektów „Bike&Ride” [szt.]**, – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Liczba wybudowanych parkingów przeznaczonych do pozostawiania rowerów, umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego.
- VII. PLRO096 - Liczba stanowisk postojowych w wybudowanych obiektach „Bike&Ride” [szt.]**, – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Liczba stanowisk przeznaczonych do przyłączenia roweru, znajdujących się na terenie parkingu przeznaczonego do pozostawiania rowerów.
- VIII. PLRO132 - Liczba obiektów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS) [szt.]** – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik odnosi się do liczby obiektów w ramach realizowanego projektu, które zaopatrzone w specjalne podjazdy, windy, urządzenia głośnomówiące, bądź inne udogodnienia (tj. usunięcie barier w dostępie, w szczególności barier architektonicznych) ułatwiający dostęp do tych obiektów

i poruszanie się po nich osobom z niepełnosprawnościami, w szczególności ruchowymi czy sensorycznymi. Jako obiekty należy rozumieć konstrukcje połączone z gruntem w sposób trwały, wykonane z materiałów budowlanych i elementów składowych, będące wynikiem prac budowlanych (wg. def. PKOB). Należy podać liczbę obiektów, a nie sprzętów, urządzeń itp., w które obiekty zaopatrzone. Jeśli instytucja, zakład itp. składa się z kilku obiektów, należy zliczyć wszystkie, które dostosowano do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Wskaźnik mierzony w momencie rozliczenia wydatku związanego z wyposażeniem obiektów w rozwiązania służące osobom z niepełnosprawnościami w ramach danego projektu.

IX. PLRO199 - Liczba projektów, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami (EFRR/FST/FS) [szt.] – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Racjonalne usprawnienie oznacza konieczne i odpowiednie zmiany oraz dostosowania, nie nakładające nieproporcjonalnego lub nadmiernego obciążenia, rozpatrywane osobno dla każdego konkretnego przypadku, w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami możliwości korzystania z wszelkich praw człowieka i podstawowych wolności oraz ich wykonywania na zasadzie równości z innymi osobami. Wskaźnik mierzony w momencie rozliczenia wydatku związanego z racjonalnymi usprawnieniami w ramach danego projektu. Przykłady racjonalnych usprawnień: tłumacz języka migowego, transport niskopodłogowy, dostosowanie infrastruktury (nie tylko budynku, ale też dostosowanie infrastruktury komputerowej np. programy powiększające, mówiące, drukarki materiałów w alfabecie Braille'a), osoby asystujące, odpowiednie dostosowanie żywienia. Do wskaźnika powinny zostać wliczone zarówno projekty ogólnodostępne, w których sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień, jak i dedykowane (zgodnie z kategoryzacją projektów z Wytycznych w zakresie realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027). Na poziomie projektu wskaźnik może przyjmować maksymalną wartość 1 - co oznacza jeden projekt, w którym sfinansowano koszty racjonalnych usprawnień dla osób z niepełnosprawnościami. Liczba sfinansowanych racjonalnych usprawnień, w ramach projektu, nie ma znaczenia dla wartości wykazywanej we wskaźniku. Definicja na podstawie: Wytyczne w zakresie realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027.

X.PLRO099 – Liczba przebudowanych i rozbudowanych zintegrowanych centrów przesiadkowych [szt.] – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik mierzy liczbę przebudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Zgodnie z Prawem Budowlanym przebudowa to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji; w przypadku dróg są dopuszczalne zmiany charakterystycznych parametrów w zakresie niewymagającym zmiany granic pasa drogowego; - Wskaźnik obejmuje także modernizację węzłów przesiadkowych. Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

XI.PLRO091 – Liczba wybudowanych obiektów „parkuj i jedź” [szt.] – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Liczba wybudowanych parkingów w systemie „parkuj i jedź”

(Park&Ride), umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego. Parking Park&Ride (Parkuj i Jedź) rozumiany jest jako parking pełniący funkcję przesiadkową, umożliwiający kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej.

XII.PLRO092 – Liczba przebudowanych obiektów „parkuj i jedź” [szt.] – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Liczba przebudowanych parkingów w systemie „parkuj i jedź” (Park&Ride), umożliwiających skorzystanie z transportu zbiorowego. Parking Park&Ride (Parkuj i Jedź) rozumiany jest jako parking pełniący funkcję przesiadkową, umożliwiający kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej.

XIII.PLRO098 – Liczba wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych [szt.] – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik mierzy liczbę wybudowanych zintegrowanych węzłów przesiadkowych zapewniających możliwość przesiadania się pomiędzy środkami transportu publicznego lub pomiędzy systemami transportu publicznego i indywidualnego. Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego od podstaw, odbudowa nieczynnego lub rozbudowa istniejącego węzła niespełniającego definicji węzła zintegrowanego. Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

XIV.PLRO184 – Liczba wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów [szt.] – wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik obejmuje liczbę wspartych publicznych systemów wypożyczania rowerów.

XV.PLRO088 - Liczba zakupionych jednostek taboru autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej [szt.] - wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik mierzy liczbę zakupionych jednostek taboru autobusowego wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej. Przez komunikację miejską należy rozumieć gminne przewozy pasażerskie, wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: - miasta i gminy; - miast; - miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Przez komunikację metropolitarną należy rozumieć metropolitarne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitarne, inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym). Do wartości wskaźnika wliczane są: autobusy - pojazdy samochodowe przeznaczone konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym); małe autobusy - pojazdy samochodowe mające max. 8 miejsc dla pasażerów siedzących i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy pow. 8 miejsc dla pasażerów siedzących, jeżeli ich masa maksymalna nie przekracza 5 ton.

XVI.RCO074 - Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego [osoby], definicja wskaźnika: Liczba osób objętych projektami wspieranymi przez fundusze w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego.

XVII.RCO060 - Miasta z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego [szt.] - wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Liczba miast z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego finansowanymi w ramach projektów objętych wsparciem. Wskaźnik obejmuje systemy transportu publicznego dla pasażerów. Na potrzeby tego wskaźnika modernizacja odnosi się do integracji cyfrowych systemów transportu, przyjęcia nowych technologii oraz innych istotnych zmian do celów cyfryzacji systemu transportu miejskiego. Wyklucza się konserwację lub nieznaczne ulepszenia. Wskaźnik obejmuje również inteligentne systemy transportowe, rozumiane jako systemy, w których technologie informatyczne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu.

XVIII.RCO057 - Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego [osoby] wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Potencjał do przewozów pasażerskich ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego finansowana w ramach projektów objętych wsparciem (potencjał przewozu pasażerów siedzących i stojących określona przez producenta). Ekologiczny tabor obejmuje niskoemisyjny lub zeroemisyjny zbiorowy transport publiczny (autobusy, trolejbusy, tramwaje, metro itp.).

XIX.RCO058 - Wspierana infrastruktura rowerowa [km] - wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Długość nowo wybudowanej lub znacznie zmodernizowanej dedykowanej infrastruktury rowerowej w ramach projektów objętych wsparciem. Infrastruktura rowerowa obejmuje obiekty rowerowe oddzielone od dróg dla ruchu drogowego lub innych części tej samej drogi środkami konstrukcyjnymi (krawężnikami, barierkami), ulice rowerowe, tunele rowerowe itp. W przypadku infrastruktury rowerowej z wydzielonymi jednokierunkowymi pasami (np. z każdej strony drogi) mierzona jest długość pasa ruchu.

XX.RCO075 - Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego [szt.] definicja wskaźnika: Liczba wkładów w strategię zintegrowanego rozwoju terytorialnego zgłoszonych według każdego celu szczegółowego wnoszonych z funduszy zgodnie z art. 28 lit. a) i c) CPR. Wartości wskaźnika uwzględniają zatem, na poziomie celu szczegółowego, oddzielną liczbę wkładów finansowych w strategię terytorialne. Wskaźnik ten nie obejmuje strategii RLKS, które są liczone w ramach RCO80.

b) Rezultatu:

I.RCR064 - Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej [użytkownicy/rok], wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej finansowanej w ramach projektów objętych wsparciem. Definicja infrastruktury rowerowej znajduje się we wskaźniku RCO58. Wartość bazowa wskaźnika szacowana jest jako roczna liczba użytkowników infrastruktury w roku poprzedzającym rozpoczęcie interwencji i wynosi zero w przypadku nowej infrastruktury. Osiągnięte wartości są szacowane ex post pod względem liczby użytkowników korzystających z infrastruktury w roku następującym po fizycznym zakończeniu interwencji.

II.PLRR047 - Liczba ludności korzystającej z nowych lub zmodernizowanych cyfrowych systemów transportu miejskiego [osoby], wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Liczba pasażerów w miastach z nowymi lub zmodernizowanymi cyfrowymi systemami transportu miejskiego finansowanymi w ramach projektów objętych wsparciem. Wskaźnik obejmuje systemy transportu publicznego dla pasażerów. Na potrzeby tego wskaźnika modernizacja odnosi się do integracji cyfrowych systemów transportu, przyjęcia nowych technologii oraz innych istotnych zmian do celów cyfryzacji systemu transportu miejskiego. Wyklucza się konserwację lub nieznaczne ulepszenia. Wskaźnik obejmuje również inteligentne systemy transportowe, rozumiane jako

systemy, w których technologie informatyczne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu.

III.PLRR021 - Liczba pojazdów korzystających z miejsc postojowych w wybudowanych, przebudowanych lub doposażonych obiektach „parkuj i jedź” [szt.], wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik mierzy liczbę samochodów, jednośladów, które skorzystały z miejsc postojowych na terenie parkingu w systemie „parkuj i jedź” („Park&Ride”) w ciągu pełnego roku od zakończenia realizacji projektu. Do wartości wskaźnika należy wliczyć każde skorzystanie z parkingu (wjazd-wyjazd) przez samochód, jednoślad, nawet jeżeli ten sam samochód, jednoślad skorzystał w danym dniu (dobie) więcej niż raz z parkingu.

IV.RCR062 - Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego [osoby], wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego finansowanego w ramach projektów objętych wsparciem. Transport publiczny obejmuje transport miejski i podmiejski, taki jak autobusy, trolejbusy, linie autobusów wodnych (które nie są tramwajami, metrem – zob. RCR63). Modernizacja transportu publicznego odnosi się do znacznych ulepszeń w zakresie infrastruktury oraz dostępu i jakości usług. Wartość bazowa wskaźnika szacowana jest jako liczba użytkowników usługi transportowej w roku poprzedzającym rozpoczęcie interwencji i wynosi zero w przypadku nowych usług. Osiągniętą wartość szacuje się ex post jako liczbę użytkowników usługi transportowej w roku następującym po fizycznym zakończeniu interwencji.

V.RCR029 - Szacowana emisja gazów cieplarnianych [tony równoważnika CO₂/rok], definicja wskaźnika: Całkowita szacowana emisja gazów cieplarnianych podmiotów lub procesów objętych wsparciem. Wartość bazowa odnosi się do poziomu szacowanej emisji gazów cieplarnianych w ciągu roku przed rozpoczęciem interwencji, a osiągnięta wartość jest obliczana jako całkowita szacowana emisja gazów cieplarnianych na podstawie osiągniętego poziomu charakterystyki energetycznej w roku następującym po zakończeniu interwencji. Wskaźnika tego nie stosuje się w operacjach wykorzystujących wskaźniki „RCR105 Szacowana emisja gazów cieplarnianych z kotłów przekształconych na zasilanie gazem” lub „RCR29a FST: Szacowana emisja gazów cieplarnianych w przedsiębiorstwach (dyr. 2003/87/WE)”, aby uniknąć konieczności stosowania dwóch wskaźników emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do operacji objętych wsparciem.

W przypadku taboru autobusowego Wnioskodawca powinien samodzielnie zaproponować i uzasadnić sposób wyliczenia wartości wskaźnika dot. spadku emisji gazów cieplarnianych w oparciu o dostępne dokumenty w zakresie metodyki/metodologii obliczania powyższego wskaźnika (np. Niebieskie księgi), instrukcje/poradniki (np. publikacje Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami/Instytutu Ochrony Środowiska) oraz przepisy prawa (np. Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 4 lipca 2022 r. w sprawie metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych, określenia wskaźników ich emisji oraz wartości opałowej dla poszczególnych paliw i wartości energetycznej energii elektrycznej).

VI.PLRR046 – Objętość paliwa wykorzystanego we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych [m³] wskaźnik może przyjmować wartość „0”, definicja wskaźnika: Wskaźnik obejmuje objętość paliwa we wspartej infrastrukturze paliw alternatywnych. Paliwa alternatywne to: paliwa lub energia elektryczna wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG);

7.2 We wniosku o dofinansowanie, w polu „Sposób pomiaru” należy podać wiarygodne i rzetelne dokumenty potwierdzające osiągnięcie zakładanego wskaźnika (np. faktury, protokół odbioru,

wydruki z systemów informatycznych, dane GUS, itp.). Dokumenty powinny być możliwe do przedstawienia na każdym etapie wdrażania w szczególności we wniosku o płatność końcową oraz w okresie trwałości w celu potwierdzenia osiągnięcia i utrzymania wskaźników.

8. ZASADY WYPEŁNIENIA I SKŁADANIA WNIOSKU

8.1 Nabór wniosków o dofinansowanie projektów prowadzony jest w systemie teleinformatycznym CST2021 w aplikacji WOD2021 dostępnym na stronie <https://wod.cst2021.gov.pl>.

8.2 Nabór rozpoczyna się w dniu udostępnienia przez IZ FEŚ formularza wniosku o dofinansowanie projektu w systemie teleinformatycznym w sposób umożliwiający składanie wniosków o dofinansowanie projektu.

8.3 Wnioskodawcy planujący złożenie wniosku o dofinansowanie projektu w ramach naboru projektów w sposób konkurencyjny zobowiązani są założyć konto w systemie teleinformatycznym CST2021 w aplikacji WOD2021 (utworzenie konta w aplikacji WOD2021 oznacza utworzenie konta również w systemie CST2021, natomiast utworzenie konta CST2021 nie oznacza utworzenia konta w aplikacji WOD2021 (w tym przypadku wnioskodawca powinien powtórzyć proces założenia konta w aplikacji WOD2021).

8.4 Wniosek o dofinansowanie projektu należy przesłać za pośrednictwem systemu CST2021 w aplikacji WOD2021 w terminie od dnia 18 września 2023 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. Nie przewiduje się skrócenia terminu składania wniosków o dofinansowanie. W uzasadnionych przypadkach termin składania wniosków o dofinansowanie można wydłużyć. Wydłużenie terminu naboru wniosku może mieć miejsce, gdy:

- a) wystąpi awaria WOD2021/CST2021;
- b) wartość wnioskowanego wsparcia w złożonych w ramach naboru wnioskach nie wyczerpuje alokacji przeznaczonej na nabór;
- c) zwiększeniu ulegnie alokacja przeznaczona na nabór;
- d) potencjalni wnioskodawcy zgłoszą uzasadnioną potrzebę wydłużenia terminu naboru;
- e) zmianie ulegną przepisy prawa, mające wpływ na regulacje zawarte w Regulaminie, ale nie skutkujące koniecznością anulowania naboru;
- f) zmianie ulegną kryteria wyboru projektów, z zastrzeżeniem, iż kryteria wyboru projektów mogą ulec zmianie wyłącznie wówczas, gdy w ramach naboru nie został złożony jeszcze żaden wniosek o dofinansowanie.

8.5 Wniosek składany jest wyłącznie w formie elektronicznej. Oznacza to, że IZ FEŚ nie może przyjąć wniosku złożonego w inny sposób, w tym w postaci papierowej, zgodnie z art. 52 ust 1 ustawy.

Instrukcja wypełniania wniosku dostępna jest pod adresem:

<https://instrukcje.cst2021.gov.pl/?app=wod>.

8.6 Po złożeniu wniosku wnioskodawca otrzyma potwierdzenie jego złożenia z nadanym numerem i datą wygenerowaną przez system. Po otrzymaniu potwierdzenia wnioskodawca nie będzie mógł wprowadzać żadnych zmian we wniosku.

8.7 Wniosek o dofinansowanie powinien zostać sporządzony w języku polskim, z wyjątkiem użycia obcojęzycznych nazw własnych lub pojedynczych wyrażań w języku obcym. Dokumenty sporządzone w języku obcym powinny zostać przetłumaczone na język polski przez tłumacza przysięgłego.

8.8 Wniosek o dofinansowanie projektu powinien zostać złożony do IZ FEŚ przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia administracyjne nadane w systemie.

8.9 Wzór wniosku o dofinansowanie projektu stanowi załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.

8.10 Do wniosku o dofinansowanie projektu wymagane są załączniki, których wykaz podano w pkt. 18.1 niniejszego regulaminu.

8.11 Załączniki określone w niniejszym regulaminie wgrywane są do systemu CST2021 w aplikacji WOD2021 w formularzu wniosku o dofinansowanie w zakładce „Załączniki”

w formie plików pdf, plików pdf podpisanych podpisem kwalifikowanym, jeżeli wymaga tego załącznik oraz arkuszy kalkulacyjnych (xls, xlsx). Załączane kopie dokumentów nie wytworzone przez wnioskodawcę (np. decyzje inwestycyjne, dokumentacja techniczna) wymagają potwierdzenia zgodności kopii z oryginałem.

8.12 W aplikacji WOD2021 w ramach jednego załącznika można dołączyć tylko jeden plik o wielkości nieprzekraczającej 25MB. W przypadku skanowania kilku dokumentów stanowiących jeden załącznik należy je zeskanować do jednego pliku. Jeżeli wielkość pliku przekroczy 25 MB, należy go podzielić i dodać kolejną część w ramach załącznika „Inny dokument przedkładany przez wnioskodawcę” lub skompresować. Każdy załączony plik musi mieć nazwę, a także numer zgodny z kolejnością i numeracją załączników we wniosku o dofinansowanie projektu.

8.13 Oświadczenia składane wraz z wnioskiem o dofinansowanie, w zakładce „Załączniki” muszą zostać podpisane zgodnie z pkt 8 podrozdziału 3.7 Wytycznych ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego dotyczących wyboru projektów na lata 2021-2027, tj. przy pomocy podpisu kwalifikowanego.

8.14 Wszystkie pozostałe załączniki (za wyjątkiem tych w formacie xls, xlsx) powinny zostać podpisane elektronicznym podpisem kwalifikowanym przez Wnioskodawcę lub osobę upoważnioną do reprezentowania wnioskodawcy. W przypadku dokumentów niewytworzonych przez Wnioskodawcę, opatrzenie ich elektronicznym podpisem kwalifikowanym będzie równoznaczne z potwierdzeniem ich „za zgodność z oryginałem”.

9. OCENA WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE

9.1 Ocena spełnienia kryteriów wyboru projektów dokonywana jest przez KOP, zgodnie z Regulaminem Pracy KOP, przyjętym stosowną uchwałą Zarządu Województwa Świętokrzyskiego (załącznik nr 13 do niniejszego regulaminu).

9.2 Wnioski do oceny będą przydzielane w drodze losowania.

9.3 Ocena spełnienia kryteriów wyboru odbywa się przy pomocy Kart oceny wniosku o dofinansowanie. Wzór karty stanowi załącznik nr 4 do niniejszego regulaminu.

9.4 Członkowie KOP oraz eksperci (jeśli dotyczy) przed przystąpieniem do oceny projektu są zobowiązani podpisać deklaracje o poufności w odniesieniu do naboru oraz oświadczenie o bezstronności w odniesieniu do każdego ocenianego przez siebie projektu. Niepodpisanie oświadczenia pozbawia członka KOP/eksperta możliwości oceny projektów w ramach danego naboru.

9.5 Ocena projektów prowadzona jest w oparciu o kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący program FEŚ 2021-2027, stanowiące załącznik nr 2 (Metodyka, etapy oceny i kryteria formalne oraz merytoryczne dopuszczające ogólne stosowane w Priorytetach I-VI finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027) i załącznik nr 3 (Specyficzne kryteria wyboru projektów dla Działania 3.1 Mobilność miejska w MOF (ZIT)) do niniejszego regulaminu.

9.6 Ocena w zakresie spełnienia kryteriów wyboru projektów w naborze prowadzona jest w terminie nie dłuższym niż 90 dni roboczych, liczonych od daty rozlosowania projektów do oceny. W uzasadnionych przypadkach termin ten może zostać wydłużony. Informacja o wydłużeniu tego terminu podawana jest do publicznej wiadomości w taki sam sposób, jak nastąpiło ogłoszenie o naborze.

9.7 Ocena każdego projektu obejmuje następujące etapy:

- a) **Ocenę formalną** (kryteria formalne) – wynikiem takiej oceny jest spełnienie (TAK, NIE DOTYCZY) lub niespełnienie (NIE) danego kryterium. Niespełnienie co najmniej jednego z kryteriów formalnych oznacza, że projekt nie kwalifikuje się do dofinansowania i zostaje oceniony negatywnie, a tym samym nie podlega dalszej ocenie. Po zatwierdzeniu wyniku oceny projektów na tym etapie

IZ FEŚ: (1) w przypadku projektów negatywnie ocenionych w oparciu o kryteria formalne, informuje wnioskodawców o negatywnym wyniku wraz z uzasadnieniem (2) w przypadku projektów pozytywnie ocenionych publikuje ich listę na swojej stronie internetowej oraz portalu;

b) **Ocenę merytoryczną dopuszczającą** (kryteria dopuszczające ogólne i specyficzne) - wynikiem takiej oceny jest spełnienie (TAK, NIE DOTYCZY) lub niespełnienie (NIE) danego kryterium. Niespełnienie co najmniej jednego z kryteriów merytorycznych dopuszczających ogólnych i specyficznych oznacza, że projekt nie kwalifikuje się do dofinansowania i zostaje oceniony negatywnie, a tym samym nie podlega dalszej ocenie. Po zatwierdzeniu wyniku oceny projektów na tym etapie IZ FEŚ: (1) w przypadku projektów negatywnie ocenionych informuje wnioskodawców o negatywnym wyniku, wraz z uzasadnieniem (2) w przypadku projektów pozytywnie ocenionych publikuje ich listę na swojej stronie internetowej oraz portalu;

c) **Ocenę merytoryczną punktową** (kryteria merytoryczne punktowe i rozstrzygające). Maksymalna liczba punktów na ocenie merytorycznej punktowej wynosi: **69 pkt**. Projekt otrzymuje pozytywną ocenę, jeżeli uzyska co najmniej 40 % maksymalnej liczby punktów. W przypadku uzyskania mniej niż 40 % maksymalnej liczby punktów, projekt otrzymuje ocenę negatywną. W przypadku, gdy projekt nie uzyskał minimalnej wymaganej liczby punktów, IZ FEŚ informuje wnioskodawców o negatywnym wyniku oceny wraz z uzasadnieniem, podając również uzyskaną przez projekt punktację.

9.8 W przypadku kryteriów oceny punktowej, dla których wcześniej nie określono szczegółowych przedziałów liczbowych dla podanej skali punktowej system oceny danego kryterium zostanie doprecyzowany po zamknięciu naboru na podstawie danych zawartych we wnioskach o dofinansowanie. Określone zostaną przedziały liczbowe i przypisana im zostanie punktacja.

W przypadku tego typu projektów dotyczy to kryterium merytorycznego punktowego nr 1 pn. Efektywność dofinansowania projektu.

9.9 Dla projektów będących w trakcie oceny, co do których zaistnieje konieczność przygotowania opinii/ekspertyzy istnieje możliwość jej zamówienia. W takiej sytuacji termin oceny wszystkich projektów w ramach naboru może zostać wydłużony, uwzględniając okres niezbędny do wyboru wykonawcy opinii/ekspertyzy, jej wykonania i otrzymania przez Zespół Oceniający.

9.10 Na etapie oceny formalnej i merytorycznej oceniający mogą wezwać wnioskodawcę o dokonanie uzupełnień lub poprawek wniosku o dofinansowanie i/lub załączników. Opis znaczenia każdego z kryteriów (**zał. nr 2 i nr 3** do niniejszego regulaminu) wskazuje, czy może ono podlegać poprawie/uzupełnieniu. Wezwanie do uzupełnienia lub poprawienia wniosku przekazywane jest wnioskodawcy drogą elektroniczną na adres elektronicznej skrzynki podawczej ePUAP wskazanej we wniosku o dofinansowanie. Równocześnie, wraz z wysłaniem wezwania, w systemie CST2021 w aplikacji WOD2021 na konto wnioskodawcy zostanie przekazane powiadomienie o konieczności poprawy/uzupełnienia wniosku o dofinansowanie ze wskazaniem sposobu, formy i terminu na dokonanie poprawy/uzupełnień.

9.11 Uzupełnieniu/poprawie mogą podlegać wyłącznie elementy wskazane w wezwaniu. Jeżeli zmiany wprowadzane zgodnie z treścią wezwania implikują kolejne zmiany we wniosku, wówczas wnioskodawca wprowadza dodatkowe zmiany we wniosku o dofinansowanie i w odpowiednich załącznikach, informując o tym fakcie IZ FEŚ, uzasadniając konieczność wprowadzenia dodatkowych zmian. O sposobie dokonania poprawy/uzupełnienia wnioskodawca informuje w piśmie przewodnim, które przekazywane jest w formie załącznika (plik pdf opatrzony podpisem kwalifikowanym) w aplikacji WOD2021 wraz z poprawionym/uzupełnionym wnioskiem o dofinansowanie i/lub załącznikami. W niniejszym piśmie wnioskodawca składa także wymagane wyjaśnienia.

9.12 W wezwaniu do uzupełnienia lub poprawienia wniosku zostanie wyznaczony termin na poprawę/uzupełnienie, adekwatny do zakresu uzupełnień lub poprawek wskazanych w wezwaniu, ale nie krótszy niż 10 dni roboczych liczonych od dnia następnego po dniu przekazania wezwania wnioskodawcy.

9.13 Za moment złożenia poprawionego / uzupełnionego wniosku o dofinansowanie uznawana jest data widniejąca na potwierdzeniu wpływu do systemu, w aplikacji WOD2021.

9.14 Jeżeli w wyznaczonym terminie wnioskodawca nie przedłoży uzupełnień i/lub poprawek lub przedłoży je po terminie uznaje się, że odpowiedź/ dokumenty nie zostały złożone, a projekt oceniany jest na podstawie posiadanej dokumentacji aplikacyjnej. Tym samym wszelkie kwestie niewyjaśnione działają na niekorzyść wnioskodawcy.

9.15 Jeżeli wniosek zostanie poprawiony/uzupełniony niezgodnie z zakresem określonym w wezwaniu, KOP dokonuje oceny projektu na podstawie wersji wniosku uwzględniającej dokonane uzupełnienia lub poprawę, pomimo że są niezgodne z zakresem wezwania.

9.16 W przypadku projektów ocenionych negatywnie w rozumieniu art. 56 ust. 5 i 6 ustawy, informacja zawiera pouczenie o możliwości wniesienia protestu na zasadach i w trybie, o których mowa w art. 63 ustawy, określająca:

- a) termin do wniesienia protestu;
- b) instytucję, do której należy wnieść protest;
- c) wymogi formalne protestu, o których mowa w art. 64 ust. 2 ustawy.

9.17 W przypadku uwzględnienia przez Departament Kontroli i Certyfikacji protestu na wynik oceny, ocena projektu jest kontynuowana począwszy od tego etapu, do którego projekt nie został dopuszczony w rezultacie pierwotnej oceny. O wyniku dalszej oceny wnioskodawca jest informowany niezwłocznie po jej zakończeniu, zachowując prawo do wniesienia protestu w zakresie dalszego etapu oceny.

9.18 KOP dokonuje również oceny projektu skierowanego do ponownej oceny w wyniku wyroku Sądu Administracyjnego. Przebieg takiej oceny jest adekwatny dla etapu, na który projekt zostaje skierowany. W takim przypadku ponowna ocena dokonywana jest w zakresie kryteriów wskazanych przez Sąd Administracyjny. Wynik oceny w zakresie pozostałych kryteriów pozostaje niezmienny.

9.19 W przypadku zgłoszenia przez wnioskodawcę zamiaru wprowadzenia zmian w projekcie po podpisaniu umowy o dofinansowanie projekt poddawany jest weryfikacji pod kątem możliwości wprowadzenia tych zmian. Na etapie weryfikacji możliwe jest żądanie od wnioskodawcy dodatkowych wyjaśnień i/lub uzupełnień. W przypadku stwierdzenia konieczności ponownej oceny, jej przebieg odpowiada procedurze przewidzianej dla oceny wniosków o dofinansowanie.

10. ROZSTRZYGNĘCIE NABORU I WYBÓR PROJEKTÓW DO DOFINANSOWANIA

10.1 Ostateczne rozstrzygnięcie postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania podejmuje Zarząd Województwa Świętokrzyskiego.

10.2 W przypadku projektów z jednakową liczbą punktów, o miejscu na liście projektów wybranych do dofinansowania i o przyznaniu wsparcia decydują kryteria rozstrzygające:

- a) **Kryterium rozstrzygające nr 1:** Kryterium punktowe nr 1 *Efektywność dofinansowania projektu;*
- b) **Kryterium rozstrzygające nr 2:** Kryterium punktowe nr 2. *Kompleksowość;*
- c) **Kryterium rozstrzygające nr 3:** Kryterium punktowe nr 3. *Przygotowanie projektu do realizacji.*

10.3 W przypadku jednakowej liczby punktów uzyskanych w kryterium nr 1 decyduje liczba punktów uzyskana w kryterium nr 2. W przypadku jednakowej liczby punktów uzyskanych w kryterium nr 1 i 2 decyduje liczba punktów uzyskana w kryterium nr 3.

10.4 W przypadku gdy na podstawie kryteriów rozstrzygających nie jest możliwe ustalenie kolejności uszeregowania projektów, projekty plasujące się ex aequo mogą zostać wybrane do dofinansowania tylko w sytuacji, gdy alokacja jest wystarczająca, aby objąć je dofinansowaniem.

10.5 W przypadku, gdy pozostała kwota przeznaczona na dofinansowanie projektu nie pozwala na dofinansowanie kolejnego projektu z listy, o której mowa w pkt. 10.6 w pełnej wysokości, po wyrażeniu zgody przez wnioskodawcę, możliwe jest obniżenie poziomu dofinansowania tego projektu. W przypadku, gdy wnioskodawca nie wyrazi zgody na obniżenie poziomu dofinansowania, zapytanie kierowane jest do kolejnego wnioskodawcy.

10.6 Po rozstrzygnięciu postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania (podjęcie uchwały przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego), IZ FEŚ nie później niż w terminie **7 dni** podaje do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej oraz na portalu informację o projektach, które:

- a) zostały pozytywnie ocenione i wybrane do dofinansowania;
- b) uzyskały wymagalną minimalną liczbę punktów, ale ze względu na brak wystarczającej alokacji, uzyskały negatywny wynik oceny (lista rezerwowa);
- c) uzyskały negatywny wynik oceny ze względu na brak wymaganej minimalnej liczby punktów;
- d) uzyskały negatywny wynik oceny na etapie oceny dopuszczającej i formalnej.

Informacja obejmuje w stosunku do każdego projektu jego tytuł, nazwę wnioskodawcy, wynik oceny, a w przypadku projektów wybranych do dofinansowania również wysokość przyznanej kwoty dofinansowania.

10.7 Ponadto IZ FEŚ podaje do publicznej wiadomości informację o składzie KOP wraz ze wskazaniem osób, które uczestniczyły w ocenie projektów w charakterze ekspertów.

10.8 Po zakończeniu postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania, **ION** niezwłocznie kieruje do wnioskodawców pisemną informację o wybraniu projektu do dofinansowania albo negatywnej ocenie projektu.

10.9 Dla projektów wybranych do dofinansowania przygotowywana jest umowa o dofinansowanie. Wzór umowy stanowi **załącznik nr 5** do niniejszego regulaminu.

11. FORMA I SPOSÓB KOMUNIKACJI W TRAKCIE OCENY WNIOSKÓW

11.1 Z wyłączeniem przypadków wskazanych w niniejszym regulaminie, wszystkie czynności w ramach naboru, zarówno po stronie wnioskodawcy, jak i IZ FEŚ dokonywane są wyłącznie za pośrednictwem systemu CST2021 przy użyciu aplikacji WOD2021, dostępnej pod adresem <https://wod.cst2021.gov.pl>.

11.2 Wnioskodawca stosuje wyłącznie formę komunikacji ustaloną w niniejszym regulaminie. Wnioskodawca zobowiązany jest dostarczyć w formie elektronicznej wraz z wnioskiem o dofinansowanie oświadczenie o świadomości skutków niezachowania wskazanej formy komunikacji (wzór oświadczenia stanowi **załącznik nr 7** do niniejszego regulaminu). Niezachowanie przez wnioskodawcę wymaganej formy komunikacji skutkuje uznaniem czynności za niedokonaną.

12. WYCOFANIE (ANULOWANIE) WNIOSKU O DOFINANSOWANIE

12.1 Zarówno w trakcie trwania naboru, jak i w trakcie oceny wniosku, wnioskodawcy przysługuje prawo do wycofania (anulowania) wniosku o dofinansowanie projektu. Wycofanie (anulowanie) wniosku na etapie naboru nie wyklucza możliwości ponownego złożenia wniosku o dofinansowanie w tym naborze, o ile zostanie dotrzymany termin przewidziany na składanie wniosków o dofinansowanie w naborze. Na etapie oceny wniosku jego wycofanie (anulowanie) jest równoznaczne z rezygnacją z udziału w naborze.

12.2 Wycofanie (anulowanie) wniosku odbywa się za pośrednictwem aplikacji WOD2021 i może zostać dokonane wyłącznie przez osoby uprawnione do reprezentowania wnioskodawcy.

12.3 Informacja o wycofaniu (anulowaniu) musi zostać przekazana w formie oświadczenia lub pisma przekazanego do IZ FEŚ, uwierzytelnionego przez osoby uprawnione do reprezentowania wnioskodawcy, poprzez wykorzystanie podpisu kwalifikowanego drogą elektroniczną na adres: efrr@sejmik.kielce.pl (w tytule wiadomości należy podać numer projektu).

12.4 W przypadku wycofania się wszystkich wnioskodawców z prowadzonego postępowania w zakresie wyboru projektów, IZ FEŚ anuluje postępowanie. Informację o anulowaniu postępowania IZ FEŚ opublikuje na swojej stronie internetowej i na portalu.

12.5 Wycofanie (anulowanie) wniosku o dofinansowanie projektu po zakończeniu oceny danego wniosku oznacza rezygnację z ubiegania się o dofinansowanie.

13. PROCEDURA ODWOŁAWCZA

13.1 Podstawę prawną do wniesienia protestu w ramach FEŚ 2021-2027 stanowi ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 roku o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027

13.2 W przypadku negatywnej oceny projektu wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia protestu w celu ponownego sprawdzenia złożonego przez niego wniosku w zakresie spełniania kryteriów wyboru projektów.

13.3 Protest jest jedynym środkiem odwoławczym na etapie przedsądowym.

13.4 Protest jest wnoszony w terminie 14 dni kalendarzowych od dnia doręczenia informacji o zatwierdzonym wyniku oceny projektu, stanowiącym ocenę negatywną, wraz z uzasadnieniem wyniku oceny, zgodnie z zawartym w informacji pouczeniem (art. 63 i art. 64 ust. 1 ustawy).

13.5 Protest zawiera (art. 64 ust. 2 ustawy):

- a) oznaczenie instytucji właściwej do rozpatrzenia protestu;
- b) oznaczenie wnioskodawcy;
- c) numer wniosku o dofinansowanie projektu;
- d) wskazanie kryteriów wyboru projektów, z których oceną wnioskodawca się nie zgadza, wraz z uzasadnieniem;
- e) wskazanie zarzutów o charakterze proceduralnym w zakresie przeprowadzonej oceny, jeżeli zdaniem wnioskodawcy naruszenia takie miały miejsce, wraz z uzasadnieniem;
- f) podpis wnioskodawcy lub osoby upoważnionej do jego reprezentowania, z załączeniem oryginału lub kopii dokumentu poświadczającego umocowanie takiej osoby do reprezentowania wnioskodawcy.

13.6 Protest wnoszony jest do IZ FEŚ – Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, Departament Kontroli i Certyfikacji w następujących formach:

- a) osobiście – **Sekretariat Departamentu Kontroli i Certyfikacji, Al. IX Wieków Kielc 4, 25-516 Kielce (Budynek AQUA);**
- b) za pośrednictwem operatora pocztowego na adres: **Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego Departament Kontroli i Certyfikacji Al. IX Wieków Kielc 4, 25-516 Kielce;**
- c) za pomocą platformy ePUAP (drogą elektroniczną),

Protest nie może być złożony za pomocą faksu.

13.7 Protest, oświadczenie o wycofaniu protestu wymagają odpowiednio podpisu własnoręcznego albo opatrzenia kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.

13.8 Do obliczania terminów w ramach procedury odwoławczej stosuje się przepisy art. 57 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (dalej: kpa), tj.:

- a) termin oznaczony w dniach kończy się z upływem ostatniego dnia;
- b) przy obliczaniu terminów podanych w dniach brane są pod uwagę dni kalendarzowe;
- c) jeżeli początkiem terminu oznaczonego w dniach jest pewne zdarzenie, przy obliczaniu terminu nie uwzględnia się dnia, w którym to zdarzenie nastąpiło;
- d) jeżeli koniec terminu do wykonania czynności przypada na dzień uznany ustawowo za wolny od pracy lub na sobotę, termin upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy ani sobotą.

13.9 Określone w Regulaminie terminy uznaje się za zachowane, jeżeli przed ich upływem pismo wpłynęło do urzędu lub zostanie wysłane na adres do doręczeń elektronicznych, a nadawca otrzymał dowód otrzymania, o którym mowa w art. 41 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych; nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (tj. Poczta Polska S.A.), zgodnie z art. 57 § 5 kpa.

13.10 Korespondencję dotyczącą protestu doręcza się na adres wnioskodawcy wskazany w złożonym proteście. O zmianie adresu wnioskodawca powinien powiadomić IZ FEŚ w terminie 7 dni od zmiany adresu, pod rygorem uznania, że korespondencja przekazana na jego dotychczasowy adres, została skutecznie doręczona.

13.11 IZ FEŚ doręcza pisma zgodnie z przepisami działu I rozdziału 8 kpa.

13.12 Jeżeli pismo zostanie zwrócone z adnotacją „nie podjęto w terminie” lub równoznaczną, pismo uznaje się za doręczone.

13.13 W przypadku ustanowienia przez wnioskodawcę dwóch lub więcej pełnomocników pisma w toku postępowania odwoławczego doręcza się jednemu z nich. W sytuacji, w której wnioskodawca wskazał, który z ustanowionych pełnomocników został przez niego ustanowiony do doręczeń, pisma doręcza się ustanowionemu do doręczeń pełnomocnikowi.

13.14 W przypadku wniesienia protestu niespełniającego wymogów formalnych, o których mowa w pkt. 13.15, IZ FEŚ wzywa wnioskodawcę do jego uzupełnienia w terminie 7 dni kalendarzowych, licząc od dnia otrzymania wezwania, pod rygorem pozostawienia protestu bez rozpatrzenia. Po bezskutecznym upływie terminu IZ FEŚ przekazuje wnioskodawcy informację o pozostawieniu jego protestu bez rozpatrzenia, pouczając go o możliwości wniesienia w tym zakresie skargi do sadu administracyjnego.

13.15 W przypadku stwierdzenia oczywistej omyłki we wniesionym proteście, IZ FEŚ może poprawić ją z urzędu, informując o tym wnioskodawcę.

13.16 Za oczywiste omyłki uznaje się m. in: błędy rachunkowe w wykonaniu działania matematycznego, błędy pisarskie oraz inne oczywiste omyłki rozumiane jako: omyłki widoczne, polegające na niezamierzonym przekręceniu, opuszczeniu wyrazu, błędy logiczne lub mające postać innej niedokładności przypadkowej bądź też wady procesu myślowo-redakcyjnego.

13.17 Uzupełnienie protestu, o którym mowa w pkt. 13.14, może nastąpić wyłącznie w odniesieniu do wymogów formalnych, tj. oznaczenie instytucji właściwej do rozpatrzenia protestu, oznaczenie wnioskodawcy, numer wniosku o dofinansowanie projektu, podpis wnioskodawcy lub osoby upoważnionej do jego reprezentowania, z załączeniem oryginału lub kopii dokumentu poświadczającego umocowanie takiej osoby do reprezentowania wnioskodawcy.

13.18 Wezwanie, o którym mowa w pkt. 13.14, powoduje zawieszenie biegu terminu do czasu uzupełnienia protestu.

13.19 Na prawo wnioskodawcy do wniesienia protestu nie wpływa negatywnie błędne pouczenie lub brak pouczenia, o którym mowa w pkt. 13.14.

13.20 Wnioskodawcy przysługuje prawo do wniesienia protestu w przypadku negatywnej oceny projektu.

13.21 Negatywną oceną projektu jest każda ocena w zakresie spełniania przez projekt kryteriów wyboru projektów, na skutek której:

- a) projekt nie może być zakwalifikowany do kolejnego etapu oceny lub wybrany do dofinansowania;
- b) projekt nie może być wybrany do dofinansowania z uwagi na wyczerpanie kwoty przeznaczonej na dofinansowanie projektów w danym naborze (zgodnie z art. 56 ust. 5 i 6 ustawy). Przez wyczerpanie kwoty należy rozumieć sytuację, w której środki przeznaczone na dofinansowanie projektów w ramach działania albo kategorii regionów, jeżeli w ramach działania kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów jest podzielona na kategorie regionów, zostały rozdysponowane na projekty objęte dofinansowaniem w rozumieniu art. 61 ust. 1 oraz wybrane do dofinansowania w rozumieniu art. 43 w związku z art. 56 ust. 3, z zastrzeżeniem art. 61 ust.3 i 4 ustawy.

13.22 Protest może dotyczyć każdego etapu oceny projektu.

13.23 Nie dopuszcza się możliwości kwestionowania w ramach protestu zasadności kryteriów oceny.

13.24 W przypadku, gdy zdaniem wnioskodawcy ocena została przeprowadzona niezgodnie z więcej niż jednym kryterium oceny, wszystkie te kryteria należy wskazać w jednym proteście. Wszystkie zarzuty wnioskodawcy, dotyczące danego etapu oceny, muszą zostać ujęte w jednym proteście.

13.25 Rozszerzenie zakresu przedmiotowego protestu przez wnioskodawcę w trakcie postępowania odwoławczego jest niedopuszczalne. W takim przypadku IZ FEŚ odnosi się do zarzutów przedstawionych w pierwotnie złożonym proteście.

13.26 Protest pozostawia się bez rozpatrzenia, jeżeli mimo prawidłowego pouczenia, o którym mowa w art. 56 ust. 7 ustawy, został wniesiony:

- a) po terminie;
- b) przez podmiot wykluczony z możliwości dofinansowania na podstawie przepisów odrębnych;
- c) bez spełnienia wymogów formalnych, określonych w art. 64 ust. 2 pkt 4 ustawy; a także w przypadku:
- d) nieuzupełnienia protestu w terminie 7 dni, licząc od otrzymania wezwania (art. 64 ust. 3 ustawy);
- e) gdy, na jakimkolwiek etapie postępowania w zakresie procedury odwoławczej zostanie wyczerpana kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów w ramach działania albo kategorii regionu, jeżeli w ramach działania kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów jest podzielona na kategorie regionów.

13.27 O pozostawieniu protestu bez rozpatrzenia IZ FEŚ informuje wnioskodawcę, pouczając go o możliwości wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

13.28 Protest jest rozpatrywany w terminie nie dłuższym niż 21 dni, licząc od dnia jego otrzymania. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności, gdy w trakcie rozpatrywania protestu konieczne jest skorzystanie z pomocy ekspertów, termin rozpatrzenia protestu może być przedłużony, o czym IZ FEŚ informuje wnioskodawcę. Termin rozpatrzenia protestu nie może przekroczyć łącznie 45 dni od dnia jego otrzymania.

13.29 Na etapie rozstrzygnięcia protestu, wnioskodawca nie może dołączać dodatkowych dokumentów, które nie były przedmiotem oceny projektu, a które mogłyby rzutować na jej wynik. Protest nie może służyć uzupełnieniu treści wniosku o dofinansowanie.

13.30 IZ FEŚ może protest:

- a) uwzględnić;
- b) nie uwzględnić;
- c) pozostawić bez rozpatrzenia – zgodnie z pkt. 13.26 – 13.27.

13.31 Uwzględnienie protestu polega na zakwalifikowaniu przez IZ FEŚ projektu do kolejnego etapu oceny albo wybraniu do dofinansowania i aktualizacji informacji, o której mowa w art. 57 ust. 1 ustawy, o czym IZ informuje wnioskodawcę.

13.32 W przypadku nieuwzględnienia protestu IZ FEŚ przekazuje wnioskodawcy informację o negatywnym wyniku rozpatrzenia protestu wraz z pouczeniem o możliwości wniesienia skargi do wojewódzkiego sądu administracyjnego zgodnie z pkt. 13.43 – 13.46.

13.33 Przekazana wnioskodawcy informacja o wyniku rozpatrzeniu protestu zawiera w szczególności:

- a) treść rozstrzygnięcia polegającego na uwzględnieniu albo nieuwzględnieniu protestu, wraz z uzasadnieniem;
- b) w przypadku nieuwzględnienia protestu – pouczenie o możliwości wniesienia skargi do sądu administracyjnego na zasadach określonych w art. 73 ustawy.

13.34 Wnioskodawca może wycofać protest do czasu zakończenia jego rozpatrywania.

13.35 Wycofanie protestu następuje przez złożenie oświadczenia o wycofaniu protestu do IZ FEŚ (Departamentu Kontroli i Certyfikacji), w sposób przewidziany w pkt. 13.7.

13.36 W przypadku wycofania protestu ponowne jego wniesienie jest niedopuszczalne.

13.37 W przypadku wycofania protestu wnioskodawca nie może wnieść skargi do sądu administracyjnego.

13.38 Z rozpatrywania protestu wyłączona jest osoba, o której mowa w art. 71 i 72 ust. 1 ustawy;

13.39 Osoba rozpatrująca protest, przed przystąpieniem do czynności związanych z jego rozpatrzeniem, potwierdza niewystępowanie okoliczności mogących budzić wątpliwość, co do bezstronnej oceny protestu, wypełniając deklarację poufności i bezstronności.

13.40 Możliwe jest wyznaczenie ekspertów do udziału w wykonywaniu zadań związanych z procedurą odwoławczą.

13.41 Eksperti zespołów podlegają wyłączeniu z rozpatrywania protestu na zasadach określonych w pkt. 13.38 – 13.39.

13.42 Do ekspertów stosuje się zapisy rozdziału 17 ustawy.

13.43 W przypadku nieuwzględnienia protestu, negatywnej ponownej oceny projektu lub pozostawienia protestu bez rozpatrzenia na podstawie art. 64 ust. 3, art. 70 ust. 1 lub art. 77 ust. 2 pkt, wnioskodawca może w tym zakresie wnieść skargę do sądu administracyjnego, zgodnie z art. 3 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi. Skarga wnoszona jest przez wnioskodawcę w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w art. 64 ust. 3, art. 69 ust. 1 pkt 2 albo ust. 4 pkt 2, art. 70 ust. 2 pkt albo 77 ust. 2 pkt 1 ustawy, wraz z kompletną dokumentacją w sprawie bezpośrednio do wojewódzkiego sądu administracyjnego. Skarga podlega wpisowi stałemu (na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi, wydanemu na podstawie art. 233 oraz art. 219 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi).

13.44 W wyniku rozpoznania skargi sąd może:

- a) uwzględnić skargę, stwierdzając, że:
 - 1) ocena projektu została przeprowadzona w sposób naruszający prawo i naruszenie to miało istotny wpływ na wynik oceny, przekazując jednocześnie sprawę do ponownego rozpatrzenia przez IZ FEŚ;
 - 2) pozostawienie protestu bez rozpatrzenia było nieuzasadnione, przekazując sprawę do rozpatrzenia przez IZ FEŚ;
- b) oddalić skargę w przypadku jej nieuwzględnienia;
- c) umorzyć postępowanie w sprawie, jeżeli jest ono bezprzedmiotowe.

13.45 Na prawo wnioskodawcy do wniesienia skargi do wojewódzkiego sądu administracyjnego nie wpływa negatywnie błędne pouczenie lub brak pouczenia (art. 75 ustawy).

13.46 Skargę kasacyjną, wraz z kompletną dokumentacją, może wnieść bezpośrednio do Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie:

- a) Wnioskodawca,
- b) IZ FEŚ

- w terminie 14 dni od dnia doręczenia rozstrzygnięcia Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach (art. 74 ustawy).

13.47 Procedura odwoławcza nie wstrzymuje zawierania umów o dofinansowanie z wnioskodawcami, których projekty zostały wybrane do dofinansowania (art. 78 ustawy).

13.48 Do procedury odwoławczej nie stosuje się przepisów kpa, z wyjątkiem przepisów dotyczących wyłączenia pracowników organu, doręczeń i sposobu obliczania terminów, które stosuje się odpowiednio (art. 72 ustawy).

13.49 Rozpatrzenie protestu nie stanowi decyzji administracyjnej.

14. ZAWIERANIE UMOWY O DOFINANSOWANIE

14.1 Co do zasady, po rozstrzygnięciu naboru i wyborze projektów do dofinansowania, a przed podpisaniem umowy o dofinansowanie nie jest możliwe dokonywanie zmian we wniosku o dofinansowanie. IZ FEŚ w szczególnych przypadkach dopuszcza jednak możliwość aktualizacji wniosku o dofinansowanie.

14.2 Wnioskodawca, którego wniosek został wybrany do dofinansowania podpisuje z IZ FEŚ umowę o dofinansowanie projektu, której wzór stanowi załącznik nr 5 do niniejszego regulaminu.

14.3 **W ramach przedmiotowego naboru przewiduje się możliwość zawierania warunkowych umów o dofinansowanie projektu. W przypadku konieczności dostarczenia dokumentów określonych w umowie o dofinansowanie, termin ich przedłożenia do IZ FEŚ nie może być dłuższy niż 6 miesięcy od dnia zawarcia umowy o dofinansowaniu. Szczegółowe warunki w tym zakresie określone zostały we wzorze umowy o dofinansowanie projektu, stanowiącym załącznik do niniejszego Regulaminu.**

14.4 W sytuacji, gdy do dofinansowania zostaje wybrany projekt, którego realizacja rozpoczęła się przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie, IZ FEŚ przeprowadza kontrolę uprzednią przed zawarciem umowy o dofinansowanie w celu weryfikacji, czy był on realizowany zgodnie z prawem. **W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w realizacji projektu może nastąpić zmniejszenie przyznanego dofinansowania lub odstąpienie od zawarcia umowy o dofinansowanie.**

14.5 Na etapie podpisywania umowy o dofinansowanie projektu IZ FEŚ będzie wymagać od wnioskodawcy uzupełnienia niezbędnej dokumentacji (m.in. aktualizacji wniosku o dofinansowanie, wskazania numeru rachunku bankowego oraz załączników wskazanych w pkt 18.2 niniejszego regulaminu). Informacja o konieczności uzupełnienia dokumentacji zostanie przekazana wnioskodawcy drogą elektroniczną na adres elektronicznej skrzynki podawczej ePUAP, wskazanej we wniosku o dofinansowanie. Wnioskodawca jest zobligowany złożyć wymagane dokumenty w terminie nie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych od dnia wystąpienia informacji o przyznaniu dofinansowania. Wskazany termin w szczególnie uzasadnionych przypadkach może zostać wydłużony. ION zastrzega sobie prawo, w uzasadnionych przypadkach, do wezwania wnioskodawcy do złożenia innych dokumentów niezbędnych do zawarcia umowy o dofinansowanie niż wskazane w pierwotnym wezwaniu do uzupełnienia.

14.6 IZ FEŚ zastrzega sobie możliwość odmowy podpisania umowy o dofinansowanie w następujących sytuacjach:

- a) wnioskodawca nie przedłożył we wskazanym terminie dokumentów niezbędnych do przygotowania projektu Umowy;
- b) wnioskodawca został wykluczony z możliwości otrzymania dofinansowania na podstawie przepisów odrębnych;
- c) wnioskodawca zrezygnował z dofinansowania;
- d) doszło do unieważnienia postępowania w zakresie wyboru projektów.

14.7 IZ FEŚ może również odmówić zawarcia umowy o dofinansowaniu projektu, jeżeli:

- a) ustalenia kontroli uprzedniej projektu, którego realizacja rozpoczęła się przed złożeniem Wniosku o dofinansowanie, wskazują na istotne i rażące naruszenie przepisów prawa;
- b) zachodzi obawa wyrządzenia szkody w mieniu publicznym w następstwie zawarcia umowy o dofinansowanie.

14.8 W przypadku braku możliwości zawarcia umowy o dofinansowanie projektu IZ FEŚ niezwłocznie informuje o tym fakcie wnioskodawcę.

14.9 IZ FEŚ zastrzega sobie prawo zmiany wzoru umowy o dofinansowanie projektu. Informacja w tym zakresie będzie przekazywana Wnioskodawcy wraz z pismem informującym o możliwości podpisania umowy o dofinansowanie.

14.10 Zmiany w zakresie całkowitej wartości projektu, całkowitej wartości kosztów kwalifikowalnych, poziomu dofinansowania projektu oraz zmniejszenia kwoty dofinansowania nie wymagają zmiany uchwały Zarząd Województwa Świętokrzyskiego w sprawie rozstrzygnięcia postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania.

15. ZASADY HORYZONTALNE

15.1 Zgodnie z zapisami art. 9 Rozporządzenia ogólnego należy przestrzegać, na każdym z etapów wdrażania programów (tj. podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości, ewaluacji, promocji i kontroli), zasad horyzontalnych, w tym równości szans kobiet i mężczyzn oraz równości szans i niedyskryminacji. Wybrany projekt do dofinansowania musi być zgodny z wymogami Konwencji ONZ o Prawach Osób Niepełnosprawnych (w szczególności art.19), z należytym poszanowaniem zasad równości, wolności wyboru, prawa do niezależnego życia, dostępności i zakazu wszelkich form segregacji. Inwestycje muszą wykazać zgodność działań odnośnie przestrzegania zobowiązań w zakresie praw człowieka, a mianowicie Kartą Praw Podstawowych (KPP), Europejskim Filarem Praw Społecznych, Strategią na rzecz praw osób niepełnosprawnych 2021-2030. Cele Funduszy należy realizować zgodnie z celem wspierania zrównoważonego rozwoju i zasady „nie czynić poważnych szkód”. Projekty realizowane w ramach FEŚ 2021-2027 muszą przyczyniać się do realizacji opisanych zasad horyzontalnych zgodnie z aktualną na dzień ogłoszenia naboru wersją wytycznych, o których mowa w punkcie 1.2 podpunkt 8.

16. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

16.1 IZ FEŚ nie może zmieniać regulaminu za wyjątkiem sytuacji opisanych w art. 51 ustawy.

16.2 Do czasu rozstrzygnięcia postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania, IZ FEŚ nie może również zmieniać regulaminu w sposób skutkujący nierównym traktowaniem wnioskodawców.

16.3 Zmiany regulaminu mogą być wprowadzane wyłącznie do czasu zakończenia postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania.

16.4 Jeżeli zmiana regulaminu wyboru projektów nastąpi w sytuacji, gdy w ramach naboru złożono już wnioski o dofinansowanie, IZ FEŚ niezwłocznie i indywidualnie poinformuje o tym fakcie każdego z wnioskodawców.

16.5 W przypadku zmiany regulaminu, IZ FEŚ zamieszcza w każdym miejscu, w którym podała do publicznej wiadomości regulamin tj. na portalu oraz na swojej stronie internetowej informację o jego zmianie wraz z aktualną treścią regulaminu, uzasadnieniem oraz terminem, od którego zmiana obowiązuje. Informowanie o zmianach regulaminu odbywa się z uwzględnieniem reguły określonej w art. 45 ust. 2 ustawy.

16.6 IZ FEŚ może unieważnić nabór w przypadku, o którym mowa w art. 58 ust. 1 pkt 1-3 ustawy oraz w sytuacji, o której mowa w pkt. 12.4 niniejszego regulaminu.

16.7 IZ FEŚ podaje do publicznej wiadomości informację o unieważnieniu postępowania w zakresie wyboru projektów do dofinansowania w sposób konkurencyjny oraz jego przyczynach na swojej stronie internetowej oraz na portalu. Informacja ta nie stanowi podstawy do wniesienia protestu, o którym mowa w art. 63 ustawy.

17. KONTAKT I DODATKOWE INFORMACJE

17.1 Informacji dotyczących naboru udzielają telefonicznie i za pomocą poczty elektronicznej pracownicy Oddziału Projektów Energetycznych i Transportowych (tel.: 41 395 13 69; 41 395 13 62; 41 395 13 58, 41 395 13 59, 41 395 13 71) oraz e-mail: efrr@sejmik.kielce.pl (w tytule wiadomości należy wpisać tylko numer naboru podany w ogłoszeniu o naborze). Zadawane pytania nie mogą dotyczyć kwestii rozstrzygających w zakresie oceny wniosku i jej wyniku oraz konkretnych zapisów, czy rozwiązań zastosowanych w danym projekcie, celem ich wstępnej oceny. Ocena pod kątem spełniania kryteriów wyboru projektów należy do ustawowej kompetencji KOP i może być dokonywana wyłącznie przez nią i wyłącznie na tym etapie. Odpowiedź na zadawane pytania udzielona przez ION nie jest równoznaczna z wynikiem oceny wniosku i nie może stanowić podstawy do roszczeń w stosunku do ION, co do późniejszych rozstrzygnięć dokonywanych na etapie oceny i wyboru projektów do dofinansowania w oparciu o pełną złożoną dokumentację aplikacyjną konkretnego projektu.

17.2 W trakcie trwania naboru projektów, na bieżąco zamieszczane są na stronie internetowej IZ FEŚ odpowiedzi na pytania dotyczące naboru. IZ FEŚ nie ma takiego obowiązku, jeśli wyjaśnienie polega jedynie na odesłaniu do stosownych dokumentów lub ich przytoczeniu.

17.3 Dodatkowo informacji dotyczących prowadzonego naboru udzielają pracownicy Punktów Informacyjnych:

a) **Głównego Punktu Informacyjnego Funduszy Europejskich w Kielcach** – Aleja IX Wieków Kielc 4, 25-516 Kielce (parter budynku AQUA) (tel.: 41 395 15 21, 41 395 15 20, bezpłatna infolinia 800 800 440; e-mail: GPI@sejmik.kielce.pl), godziny pracy: poniedziałek od 7:30 do 17:30, wtorek – piątek od 7:30 do 15:30, soboty nieczynne. Obsługuje powiaty: kielecki, włoszczowski, jędrzejowski, pińczowski, kazimierski, konecki, skarżyski, starachowicki oraz Miasto Kielce;

b) **Lokalnego Punktu Informacyjnego w Sandomierzu** – ul. Mickiewicza 34 (w siedzibie Starostwa powiatowego, parter, pokój nr 15), 27-600 Sandomierz (tel.: 15 600 12 36, 15 600 12 37; e-mail: PIFesandomierz@sejmik.kielce.pl), godziny pracy: poniedziałek: od 7:30 do 17:30, wtorek – piątek: od 7:30 do 15:30, soboty nieczynne. Obsługuje powiaty: sandomierski, opatowski, staszowski, buski, ostrowiecki;

c) **Lokalnego Punktu Informacyjnego w Skarżysku-Kamiennej** – Al. Piłsudskiego 36 (I piętro galerii Panorama lok.2.8), 26-110 Skarżysko-Kamienna (tel.: 41 222 12 54, 41 222 12 55; e-mail: PIFeskarzysko@sejmik.kielce.pl), godziny pracy: poniedziałek - piątek od 8:00 do 16:00, soboty nieczynne. Punkt świadczy usługi dotyczące programu fundusze europejskie dla świętokrzyskiego na lata 2021-2027, usługi są świadczone w taki sam sposób jak w pozostałych Punktach.

18. ZAŁĄCZNIKI DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE ORAZ DO UMOWY O DOFINANSOWANIE

18.1 Do wniosku należy dołączyć co najmniej następujące dokumenty:

1. Oświadczenia wnioskodawcy, stanowiące załącznik nr 6 do niniejszego regulaminu,

2. Oświadczenie dotyczące świadomości skutków niezachowania wskazanej formy komunikacji, stanowiące załącznik nr 7 do niniejszego regulaminu
3. Oświadczenie o zabezpieczeniu środków na realizację inwestycji, stanowiące załącznik nr 8 do niniejszego regulaminu⁴.
4. Oświadczenie o niekaralności, stanowiące załącznik nr 17 do niniejszego regulaminu,
5. Pełnomocnictwa lub upoważnienia do reprezentowania Wnioskodawcy (załącznik wymagany jedynie w przypadku, gdy dokumentacja jest podpisywana przez osobę/y nieposiadającą/e statutowych uprawnień do reprezentowania Wnioskodawcy lub gdy z innych dokumentów wynika, że uprawnione do jej podpisania są co najmniej 2 osoby),
6. Dokument potwierdzający podstawę wyceny poszczególnych elementów projektu (np. Kosztorys szacunkowy - uproszczony),
7. Harmonogram ponoszenia wydatków/kosztów kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych oraz zamówień w ramach projektu, stanowiący załącznik nr 10 do niniejszego regulaminu,
8. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
9. Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane/projektu, stanowiące załącznik nr 9 do niniejszego regulaminu,
10. FORMULARZ DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE W ZAKRESIE OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (OOS) Z UWZGLĘDNIENIEM ODPORNOŚCI NA ZMIANY KLIMATU ORAZ ZASADY „NIE CZYŃ ZNACZĄCEJ SZKODY” DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH) W RAMACH PROGRAMU FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO 2021-2027, stanowiący załącznik nr 17 do niniejszego regulaminu,
11. DEKLARACJA ORGANU ODPOWIEDZIALNEGO ZA MONITOROWANIE OBSZARÓW NATURA 2000, stanowiąca załącznik nr 15 do niniejszego regulaminu
12. Oświadczenie o posiadaniu Dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego dla Miejskich Obszarów Funkcjonalnych,
13. Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej / Pozwolenie na budowę / Zgłoszenie robót budowlanych,
14. Porozumienie międzygminne w sprawie współdziałania na rzecz realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych danego MOF,
15. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dot. komunikacji miejskiej/Harmonogram działań związanych z zawarciem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dot. komunikacji miejskiej,
16. Oświadczenie o posiadanej dokumentacji technicznej, stanowiące załącznik nr 18 do niniejszego regulaminu,
17. Ewentualnie inne dokumenty, o które zawnioskuje IZ FEŚ.

18.2 Przed podpisaniem umowy o dofinansowanie należy przedłożyć m.in. następujące dokumenty:

1. Pismo przewodnie z wykazem przedkładanych dokumentów
2. Zaktualizowany wniosek o dofinansowanie (jeśli dotyczy),
3. Oświadczenie o zabezpieczeniu środków na realizację inwestycji⁵, stanowiące załącznik nr 8 do niniejszego regulaminu,

⁴ W związku z tym, że potencjalnymi wnioskodawcami w ramach przedmiotowego naboru mogą być wyłącznie JST, Oświadczenie o zabezpieczeniu środków na realizację inwestycji wymagane jest jako załącznik obligatoryjny do wniosku o dofinansowanie na etapie jego składania.

⁵ Przed podpisaniem umowy o dofinansowanie Wnioskodawca przedkłada ponownie Oświadczenie wraz z aktualnym dokumentem potwierdzającym zabezpieczenie środków na realizację inwestycji. Jeżeli potwierdzenie zabezpieczenia finansowego projektu stanowią inne dokumenty niż uchwała budżetowa i WPF, dokumenty takie należy dołączyć wraz z oświadczeniem.

4. Zaświadczenie o prowadzenie rachunku bankowego dla projektu,
5. Wniosek o dodanie osoby uprawnionej zarządzającej projektem po stronie beneficjenta (wzór wniosku stanowi załącznik do wzoru umowy o dofinansowanie/decyzji o dofinansowaniu),
6. Oświadczenie o VAT (wzór oświadczenia stanowi załącznik do wzoru umowy o dofinansowanie/decyzji o dofinansowaniu),
7. Oświadczenie o niekaralności, stanowiące załącznik nr 17 do niniejszego regulaminu,
8. Pełnomocnictwa lub upoważnienia do reprezentowania Wnioskodawcy (załącznik wymagany jedynie w przypadku, gdy umowa jest podpisywana przez osobę/y nieposiadającą/e statutowych uprawnień do reprezentowania Wnioskodawcy lub gdy z innych dokumentów wynika, że uprawnione do jej podpisania są co najmniej 2 osoby),
9. Ewentualnie inne dokumenty, o które zawnioskuje IZ FEŚ.

18.3 Przed podpisaniem umowy o dofinansowanie, jeżeli zajdzie taka potrzeba, IZ FEŚ może wezwać wnioskodawcę do przedłożenia oryginałów lub zaktualizowanych załączników składanych przez wnioskodawcę na etapie wnioskowania o dofinansowanie tj. załączników wskazanych w pkt. 18.1.

18.4 Przekazanie dokumentów drogą elektroniczną z wykorzystaniem CST2021/aplikacji WOD2021 nie zwalnia wnioskodawcy/beneficjenta z obowiązku przechowywania oryginałów dokumentów oraz ich udostępnianie podczas kontroli lub na wezwanie IZ FEŚ.

19. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

1. Wzór wniosku o dofinansowanie,
2. Metodyka, etapy oceny i kryteria formalne oraz merytoryczne dopuszczające ogólne stosowane w Priorytetach I-VI finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego 2021-2027,
3. Specyficzne kryteria wyboru projektów dla Działania 3.1 Mobilność miejska w MOF (ZIT),
4. Wzór karty oceny wniosku o dofinansowanie,
5. Wzór umowy o dofinansowanie projektu,
6. Wzór Oświadczeń wnioskodawcy,
7. Wzór Oświadczenia dotyczącego świadomości skutków niezachowania wskazanej formy komunikacji,
8. Wzór Oświadczenia o zabezpieczeniu środków na realizację inwestycji,
9. Wzór Oświadczenia o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane/projektu,
10. Wzór Harmonogramu ponoszenia wydatków/kosztów kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych oraz zamówień w ramach projektu,
11. ZAWIADOMIENIE KOMISJI Wytyczne dotyczące unikania konfliktów interesów i zarządzania takimi konfliktami na podstawie rozporządzenia finansowego,
12. Słownik kategorii kosztów,
13. Regulamin pracy KOP,
14. FORMULARZ DO WNIOSKU O DOFINANSOWANIE W ZAKRESIE OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (OOŚ) Z UWZGLĘDNIENIEM ODPORNOŚCI NA ZMIANY KLIMATU ORAZ ZASADY „NIE CZYŃ ZNACZĄCEJ SZKODY” DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH) W RAMACH PROGRAMU FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO 2021-2027,
15. DEKLARACJA ORGANU ODPOWIEDZIALNEGO ZA MONITOROWANIE OBSZARÓW NATURA 2000,
16. KOMUNIKAT GENERALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA dot. kwalifikacji chodników oraz ścieżek rowerowych w kontekście wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
17. Wzór Oświadczenia o niekaralności,
18. Wzór Oświadczenia o posiadanej dokumentacji technicznej.

20. DODATKOWE INFORMACJE

20.1 W projektach, których całkowity koszt kwalifikowalny wynosi mniej niż 50 mln PLN, co do zasady Studium Wykonalności (SW) nie stanowi osobnego załącznika do Wniosku o Dofinansowanie (WoD). Część opisowa jest zintegrowana z wnioskiem. Wymogi dotyczące zakresu informacji, jakie muszą się znaleźć w poszczególnych punktach zawarte są we wzorze WoD. W przypadku, gdy Wnioskodawca uzna, że dla pełnego zobrazowania projektu konieczne są dodatkowe opisy może je przedstawić w dodatkowym załączniku lub w polu „Pozostałe informacje”. Do powyższego można wykorzystać Wytyczne dotyczące zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027.

Natomiast w przypadku projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie wynosi co najmniej 50 mln PLN należy opracować SW. Wówczas taki dokument należy sporządzić w oparciu o Wytyczne dotyczące zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027, które dostępne są na stronie internetowej MFiPR: <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/wytyczne-na-lata-2021-2027> oraz uaktualnioną wersję Niebieskiej księgi – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach dostępną pod adresem: <https://www.feniks.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/konsultacje-blue-book/> i dołączyć go w sekcji K WoD „Załączniki”, jako „Inny dokument przedkładany przez wnioskodawcę”.