

## FAQ 3.1

### Pytanie 1.

***W związku z ogłoszonym naborem FEO 03.01 "Mobilność miejska" uprzejmie proszę o udzielenie informacji w poniższej kwestii:***

***W zakresie kryterium punktowego pn. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, którego definicja brzmi, cytując: Premiowane będą projekty, które w największym stopniu wpłyną na redukcję emisji CO2. Ranking w oparciu o wartość wskaźnika zadeklarowanego we wniosku o dofinansowanie projektu. Odpowiednia ilość punktów przydziela się dla określonego przedziału wartości wskaźnika. Ilość przedziałów zależy od ilości ocenianych projektów, a zakwalifikowanie do konkretnego przedziału uzależnione jest od wartości wskaźnika.***

***Proszę o informacje, czy wskazany w definicji kryterium ranking będzie sporządzany w zakresie poszczególnych subregionów, czy sporządzony zostanie jeden ranking w odniesieniu do wszystkich projektów złożonych w naborze globalnie, a na jego podstawie zostaną przyznane punkty?***

**Odpowiedź:** W odpowiedzi na pytanie dotyczące naboru w ramach działania 3.1 Mobilność miejska FEO 2021-2027, informuję, że na potrzeby oceny kryterium merytorycznego punktowanego pn. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych zostaną sporządzone odrębne rankingi dla każdego nw. naboru:

- FEOP.03.01-IZ.00-001/24 dla Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego,
- FEOP.03.01-IZ.00-002/24 dla Subregionu Brzeskiego,
- FEOP.03.01-IZ.00-003/24 dla Subregionu Południowego,
- FEOP.03.01-IZ.00-004/24 dla Subregionu Północnego.

### Pytanie 2.

***Proszę o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytanie: "Obecnie dworzec autobusowy pełni rolę centrum przesiadkowego, a realizacja inwestycji tylko i wyłącznie wzmocni tą funkcję poprzez umożliwienie dogodnej zmiany środka transportu. Czy w sytuacji zmiany zapisów umowy z Powiatem w taki sposób, aby działalność dodatkowa związana była z organizowaniem punktu obsługi podróżnych, które pełni rolę centrum przesiadkowego byłoby możliwe wsparcie Wnioskodawcy w oparciu o Rozporządzenie nr 1370/2007 na budowę centrum przesiadkowego pełniącego funkcję obsługi podróżnych?"***

**Odpowiedź:** Ocena projektu dokonywana jest na podstawie kompletnej dokumentacji projektowej. Na etapie oceny formalnej weryfikuje się m.in. czy Wnioskodawca oraz Partnerzy uprawnieni są do składania wniosku.

Na etapie oceny merytorycznej ekspert bada m.in. spełnienie kryteriów takich jak:

- Wykonalność i efektywność projektu;
- Kwalifikowalność wydatków;
- Zgodność z zasadami dotyczącymi pomocy publicznej;
- Instytucjonalna i organizacyjna trwałość projektu;

- Finansowa trwałość projektu.

W celu weryfikacji spełnienia ww. kryteriów, ekspert zbada m.in. czy umowa zawarta pomiędzy potencjalnym Wnioskodawcą a Powiatem obejmuje wszystkie elementy objęte przedmiotem projektu (z zachowaniem trwałości inwestycji).

Należy mieć na uwadze, że zgodnie z zapisami Załącznika nr 1 do Regulaminu wyboru projektów określonego dla trwającego naboru w ramach działania 3.1 FEO 2021-2027, projekt może być oceniony pozytywnie w przypadku, gdy spełnia wszystkie wymagane kryteria bezwzględne i uzyskał wymagane minimum punktowe, tj. 50% maksymalnej możliwej do zdobycia liczby punktów.

Ponadto należy mieć na uwadze, że zmiany do umowy o świadczenie usług publicznych powinny być wprowadzane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Jak wskazano w Wytycznych w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązek świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym:

Zgodnie z orzecnictwem sądów unijnych, modyfikacja postanowień umowy o świadczenie usług publicznych powierzonej z wykorzystaniem procedur udzielania zamówień publicznych jest dopuszczalna, o ile zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany na etapie udzielania zamówienia publicznego (w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia) oraz określił warunki jej dokonania. Zmiany w postanowieniach zamówienia publicznego w czasie jego trwania stanowią udzielenie nowego zamówienia, jeżeli charakteryzują się one cechami w sposób istotny odbiegającymi od postanowień pierwotnego zamówienia i w związku z tym mogą wskazywać na wolę ponownego negocjowania przez strony podstawowych ustaleń tego zamówienia.

Zgodnie z art. 144 ustawy Prawo zamówień publicznych, zakazane jest dokonywanie istotnych zmian postanowień zawartej umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy, chyba że zamawiający przewidział możliwość dokonania takiej zmiany w ogłoszeniu o zamówieniu lub w specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz określił warunki jej przeprowadzenia. Art. 23 ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi stanowi zaś, że zakazane jest dokonywanie zmian postanowień zawartej umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której zawarto umowę koncesji, chyba że konieczność wprowadzenia takich zmian wynika z okoliczności, których nie można było przewidzieć w dniu zawarcia umowy.

### **Pytanie 3.**

***W związku z ogłoszonym naborem 3.1 Mobilność miejska nr FEOP.03.01-IZ.00-001/24 dla Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego proszę o odpowiedź na poniższe pytanie.***

***Zgodnie z zapisami sekcji 4.1.3 pkt 1 Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027, w ramach realizowanych inwestycji koniecznym jest wydzielenie wydatków na dostępność. Wnioskowany projekt dotyczy budowy ciągów pieszo-rowerowych, zakupu zeroemisyjnego taboru autobusowego oraz infrastruktury do ładowania. Ze względu na zakres rzeczowy projektu nie da się bezpośrednio wyodrębnić kosztu, przykładowo rampy, która umożliwi osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich wejście do autobusu, gdyż cena pojazdu ustanowiona jest całościowo, nie zaś na poszczególne jego elementy. Zapisy wytycznych mówią o tym, że w przypadku gdy wyłonienie konkretnych wydatków na dostępność jest utrudnione, można przyjąć, że wydatki na dostępność stanowią określoną wartość procentową całej inwestycji (np. 1-2-5%), lecz z doświadczenia wiemy, że takie określenia bardzo utrudniają kwestie rozliczenia projektu po uzyskaniu dofinansowania. Czy ze względu na powyższe możliwe***

***jest wydzielenie wydatków na dostępność w zakresie kampanii edukacyjnej dla uczniów i dorosłych, przykładowo poprzez obecność na wykładach tłumacza języka migowego czy też kosztu ulotek napisanych alfabetem Braille'a?***

**Odpowiedź:**

W odpowiedzi na pytanie dot. naboru z działania 3.1 FEO 2021-2027, informuję o poniższym.

Jak wskazano w załączniku nr 4 do Regulaminu wyboru projektów, zgodnie z zapisami sekcji 4.1.3 pkt 1 Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027, w ramach realizowanych inwestycji koniecznym jest wydzielenie wydatków na dostępność.

Mając powyższe na uwadze, Wnioskodawca powinien przeanalizować każde zadanie w projekcie pod kątem możliwości wydzielenia wydatków na dostępność. W sytuacji, gdy oszacowanie konkretnych wydatków jest utrudnione (wskazany przykład rampy, która umożliwi osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich wejście do autobusu) można przyjąć, że wydatki na dostępność stanowią określoną wartość procentową całej inwestycji (np. 1-2-5%) w wysokości oszacowanej na podstawie przeprowadzonej analizy, którą należy wykazać (wraz z metodologią) w punkcie A.1 SWI. Ponadto w opisie kosztu należy wskazać, jakie wydatki wchodzi w skład ww. limitu.

Dopuszcza się, uznanie, że poszczególne wydatki w projekcie mają charakter neutralny wobec zasady równości szans i niedyskryminacji. Wnioskodawca musi wykazać we wniosku o dofinansowanie projektu, że dostępność nie dotyczy danego produktu (lub usługi). Ostateczna decyzja o uznaniu danego produktu (lub usługi) za neutralny należy do właściwej instytucji, która dokonuje oceny wniosku o dofinansowanie projektu.

Należy mieć na uwadze, że kwalifikowalność poszczególnych wydatków oraz poprawność sporządzenia budżetu projektu badana jest przed ekspertów na ocenie merytorycznej, na podstawie kompletnej dokumentacji projektowej.

**Pytanie 4.**

***Zgodnie z Regulaminem konkursu, projekt może zostać zrealizowany w formule "zaprojektuj i wybuduj". Ponadto, w tym wypadku wskazuje się, że ze względu na specyfikę tego typu projektu, nie ma konieczności dostarczenia pozwolenia na budowę przed podpisaniem umowy o dofinansowanie.***

***Proszę o informację, czy podczas realizowania projektu w formule "zaprojektuj i wybuduj", a następnie konieczności pozyskania Zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID), istnieje konieczność posiadania przez Wnioskodawcę prawa do dysponowania na wszystkie działki objęte projektem na etapie składania wniosku o dofinansowanie? Czy istnieje możliwość wskazania prawa do dysponowania działkami, w późniejszym etapie, tj. po otrzymaniu decyzji ZRID, która jest z nim równoznaczna?***

***Ponadto, proszę o informację, czy jeśli Wnioskodawca posiada projekt budowlany na dany szlak rowerowy i w tym zakresie istnieje konieczność pozyskania decyzji ZRID, której nie ma na etapie składania wniosku o dofinansowanie, ale zgodnie z Regulaminem konkursu zostanie dostarczona do momentu podpisania umowy o dofinansowanie, istnieje konieczność posiadania przez Wnioskodawcę prawa do dysponowania na wszystkie działki objęte projektem na etapie składania wniosku o dofinansowanie?***

***Czy w związku z powyższym, załącznik pn. "Dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego", powinny zostać załączone tylko na działki, na które Wnioskodawca posiada prawo do dysponowania nieruchomością, na moment składania wniosku o dofinansowanie?***

**Odpowiedź:**

W projektach składanych do dofinansowania w ramach programu FEO 2021-2027, co do zasady, Wnioskodawcy powinni posiadać prawo do dysponowania nieruchomością na cele realizacji projektu oraz w okresie trwałości na moment złożenia wniosku o dofinansowanie.

Wyjątkiem są projekty dotyczące inwestycji liniowych realizowanych na podstawie ZRID-u (np. w formule „zaprojektuj i wybuduj”), gdzie prawo do dysponowania nieruchomością (obejmujące okres trwałości inwestycji) należy zapewnić przed rozliczeniem wydatków. Oznacza to, że w tym wypadku procedura uzyskiwania prawa dysponowania może być w toku procedowania wniosku. W Studium Wykonalności Inwestycji – stanowiącym załącznik do wniosku o dofinansowanie, należy wskazać tytuł prawny, na podstawie którego Wnioskodawca zapewni prawo dysponowania nieruchomościami przed rozliczeniem wydatków. Ponadto Wnioskodawca powinien przedstawić zakres (np. w km), dla którego niezbędne będzie pozyskanie nieruchomości.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na zapisy § 19 pkt 2 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego, zgodnie z którym część informacyjna programu funkcjonalno-użytkowego obejmuje m. in.: oświadczenie zamawiającego o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

Ponadto informuję, że dokumenty dotyczące zagospodarowania przestrzennego dotyczą tylko projektów realizowanych w formule „zaprojektuj i wybuduj”. Nie ma konieczności przedkładania ich w sytuacji, gdy do dofinansowania składany jest wniosek z dołączonym projektem budowlanym.

**Pytanie 5.**

***Bardzo dziękuję za odpowiedź w zakresie tego, że Wnioskodawca może posiadać prawo do dysponowania nieruchomością, przed momentem rozliczenia wydatków, na podstawie ZRID-u.***

***W zakresie dokumentów zagospodarowania przestrzennego, cytując: Decyzja ta rodzi skutki, które w ramach „tradycyjnego” procesu realizacji inwestycji publicznej rozdzielone są, pomiędzy co najmniej cztery różne decyzje (art. 11a – 11j oraz art. 12 – 16 specustawy drogowej) Skutkuje ona, bowiem wydzieleniem geodezyjnym działek przeznaczonych pod inwestycję (zastępując „tradycyjną” decyzję o zatwierdzeniu projektu podziału), wywłaszczeniem działek potrzebnych pod inwestycję, odkładając do przyszłej decyzji jedynie kwestię wysokości odszkodowania (czym zastępuje decyzję wywłaszczeniową). Nadto, zastępuje decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznej (warunkach zabudowy) i wreszcie pozwolenie na budowę.***

***<https://www.rp.pl/nieruchomosci/art2528111-inwestycje-drogowe-prawa-wlasciocieli-nieruchomosci>***

***Tym samym proszę o informację, czy zgodnie z powyższym, planowana do pozyskania decyzja ZRID zastępuje decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, co oznacza, że działki które nie będą wskazane w dołączonym do wniosku wypisie i wyrysie z mpzp, a będą objęte ZRID, spełniają wymagania w zakresie zagospodarowania przestrzennego.***

**Odpowiedź:**

W odpowiedzi na poniższą wiadomość potwierdzam, że planowana do pozyskania decyzja ZRID zastępuje decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, co oznacza, że działki, które nie będą wskazane w dołączonym do wniosku wypisie i wyrysie z mpzp (a będą objęte ZRID) spełniają wymagania w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

**Pytanie 6.**

***W związku z ogłoszonym naborem 03.01 "Mobilność miejska", uprzejmie proszę o udzielenie informacji w poniższej kwestii:***

***W zakresie wskaźnika produktu pn. Wspierana infrastruktura rowerowa, jego definicja brzmi: 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.***

***Proszę o informację, czy w zakres ww. wskaźnika wpisują się ciągi pieszo-rowerowe oraz wszelka infrastruktura związana z pieszymi? Czy jeśli w projekcie realizujemy np. ścieżki rowerowe i ciągu piesze, to wtedy długość tych ciągów pieszych nie wlicza się do podawanych długości w przedmiotowym wskaźniku?***

**Odpowiedź:**

Do wskaźnika produktu pn. Wspierana infrastruktura rowerowa wpisują się ciągi pieszo-rowerowe (czyli droga, na której wydzielona jest ścieżka dla rowerów i chodnik dla pieszych), ale tylko w części dotyczącej ścieżki rowerowej. Natomiast ciągi wyłącznie piesze nie mogą być wliczane do tego wskaźnika.

**Pytanie 7.**

***Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, czy w przypadku, gdy o zakup autobusów wnioskuje jednostka samorządu terytorialnego - Gmina X, istnieje konieczność obejmowania tego elementu projektu pomocą publiczną? W omawianym przypadku Operatorem będzie spółka, której 100% udziałowcem jest Gminy X. W takim przypadku, uzyskane przez Gminę X dofinansowanie na zakup zeroemisyjnych autobusów elektrycznych nie będzie bezpośrednio częścią rekompensaty - dofinansowanie trafi do Gminy X, która odpowiada za wypłatę rekompensaty dla Operatora.***

***W przypadku gdy nie zachodzi taka konieczność, czy należy przedstawić szczegółowe informacje w sekcji C.3 SWI, w części dotyczącej analizy, czy dane wsparcie przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych w transporcie zbiorowym stanowi pomoc publiczną w rozumieniu artykuł 107 ustęp 1 TFUE (cztery kryteria wskazane w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/006)?***

**Odpowiedź:**

Udzielanie pomocy w ramach programu FEO 2021-2027 wymaga stosowania zasad pomocy publicznej. Przepisom o pomocy publicznej podlegają wszystkie kategorie podmiotów, które prowadzą działalność gospodarczą, niezależnie od formy prawnej i źródeł finansowania oraz tego czy są nastawione na zysk.

W Studium Wykonalności Inwestycji Wnioskodawca zobowiązany jest zamieścić następujące informacje:

- a) czy Wnioskodawca prowadzi/będzie prowadził działalność gospodarczą i jaki jest/będzie jej zakres?
- b) na jaki cel Wnioskodawca przeznacza/będzie przekazywał środki uzyskane z prowadzonej działalności gospodarczej?

oraz przeprowadzić test pomocy publicznej odnosząc się do poniższych warunków:

- transfer środków publicznych – wsparcie przekazywane jest przez państwo lub przy wykorzystaniu zasobów państwowych,
- korzyść ekonomiczna – występuje wtedy, gdy przekazywane jest wsparcie o charakterze bezwrotnym, udzielane są pożyczki/kredyty z oprocentowaniem poniżej stopy rynkowej (stopy referencyjnej KE), dokonuje się odroczenia/rozłożenia na raty płatności po stopie niższej od stopy rynkowej,
- selektywność – wsparcie uprzywilejowuje konkretne przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw, bądź produkcję określonych towarów,
- wpływ na konkurencję – wsparcie zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji,
- wpływ na wymianę handlową – zgodnie z Traktatem WE każda pomoc, która wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi jest uznawana za niezgodną ze wspólnym rynkiem.

W przypadku projektów, których elementem jest zakup taboru dla transportu publicznego, nie wyklucza się wystąpienia pomocy publicznej, dlatego też należy zwrócić uwagę na przepisy prawa polskiego i unijnego (w tym w szczególności rozporządzenia 1370/2007).

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym stanowi pomoc publiczną zgodną z zasadami rynku wewnętrznego na podstawie artykułu 93 TFUE i nie podlega obowiązkowi notyfikacji, o ile przy jej udzielaniu zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia 1370/2007. Na Wnioskodawcy spoczywa obowiązek wykazania, że sposób powierzenia świadczenia usług publicznych operatorowi jest zgodny z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa krajowego, a sposób ustalania i przekazywania operatorowi rekompensaty jest zgodny z postanowieniami załącznika do rozporządzenia 1370/2007, a co za tym idzie pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Reguły określone w tym załączniku, powinny być ściśle respektowane w odniesieniu do wykonywania usługi publicznej przez jednostkę samorządu terytorialnego (za pomocą samorządowego zakładu budżetowego), bezpośredniego powierzenia tej usługi podmiotowi wewnętrznemu, bezpośredniego powierzenia tej usługi na podstawie artykułu 5 ustępy 4, 5 i 6 rozporządzenia 1370/2007 (patrz punkt 1 załącznika do rozporządzenia 1370/2007 oraz artykuł 22 ustęp 1 punkty 1, 3 i 4 w związku z artykułem 22 ustęp 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Kryteriami pozwalającymi ustalić, czy dane wsparcie przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych w transporcie zbiorowym stanowi pomoc publiczną w rozumieniu artykułu 107 ustęp 1 TFUE, są cztery kryteria wskazane w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/006. Łączne spełnienie tych kryteriów powoduje, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy publicznej. Treść tych kryteriów jest następująca:

- a) przedsiębiorstwo jest zobowiązane do świadczenia usługi publicznej i ją wykonuje, a jednocześnie usługa ta jest jasno zdefiniowana;
- b) 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;
- c) rekompensata nie może przekroczyć kosztów poniesionych w związku z realizacją usługi publicznej z uwzględnieniem wpływów z tej usługi oraz rozsądnego zysku;
- d) jeżeli 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.

Reasumując, w celu ustalenia czy projekt objęty jest pomocą publiczną Wnioskodawca w Studium Wykonalności Inwestycji powinien przedstawić szczegółową analizę w tym zakresie.

Należy mieć na uwadze, że oceny w zakresie poprawności przeprowadzonych analiz dotyczących pomocy publicznej, dokonuje ekspert na etapie oceny merytorycznej na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

Ponadto zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów, na każdym etapie oceny Wnioskodawca może zostać wezwany przez IZ do uzupełnienia niezbędnych dokumentów w celu przeprowadzania oceny projektu, a także dokonania weryfikacji prawidłowości zawartych w nim danych.