

Rzeczpospolita
PolskaDofinansowane przez
Unię EuropejskąMinisterstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej

Załącznik do Uchwały nr 10/2024

Komitetu Monitorującego Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
z dnia 19 czerwca 2024 r.

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

Specyficzne kryteria wyboru projektów
(działanie 5.2)

Działanie FENX.05.02 Porty morskie i śródlądowe drogi wodne w TEN-T

Typy projektów:

Liniowe i punktowe inwestycje na śródlądowych drogach wodnych w zakresie przebudowy budowli hydrotechnicznych, zabudowy regulacyjnej oraz udrożnienia toru wodnego.

Projekty oceniane są kryteriami: horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami obligatoryjnymi ocenianymi zero-jedynkowo oraz horyzontalnymi i specyficznymi kryteriami rankingującymi ocenianymi punktowo.

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
KRYTERIA OBLIGATORYJNE OCENIANE ZEROJEDYNKOWO (niespełnienie kryterium eliminuje projekt z możliwości otrzymania dofinansowania)			
1.	Priorytetowy charakter projektu	Projekt polega na realizacji zadań publicznych wynikających z przepisów odrębnych lub mających strategiczne znaczenie dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, regionu lub obszaru objętego realizacją ZIT, IIT lub terytorialnego planu sprawiedliwej transformacji Kryterium uznaje się za spełnione jeśli inwestycja wpisuje się w Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030.	TAK/NIE
2.	Położenie w sieci TEN-T	Lokalizacja głównego zakresu projektu w sieci TEN-T zgodnie z właściwym obowiązującym rozporządzeniem UE w sprawie sieci TEN-T. Projekt spełnia wymogi dotyczące infrastruktury zawarte w ww. rozporządzeniu. W przypadku braku spełnienia powyższych wymogów wskazano projekt/zadanie w ramach którego zostaną one spełnione.	TAK/NIE

3.	Funkcjonalność projektu	Wytworzona w ramach projektu infrastruktura jest zdolna do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu realizacji inwestycji.	TAK/NIE
4.	Wpływ na stan wód	Realizacja inwestycji nie wymaga zastosowania odstępstwa zgodnie z art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej (Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej).	TAK/NIE
5.	Wpływ na obszary Natura 2000	Realizacja inwestycji nie wymaga zastosowania odstępstwa zgodnie z art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej (Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory).	TAK/NIE
6.	Wpływ na cele ochrony i stan wód	Inwestycja nie ma znaczącego negatywnego wpływu na cele ochrony obszarów Natura 2000 lub stan ekologiczny jednolitych części wód.	TAK/NIE
7.	Rodzaj wspieranych inwestycji	Realizowane przedsięwzięcie nie obejmuje inwestycji polegających na budowie nowej infrastruktury hydrotechnicznej na rzekach (w tym: regulacji swobodnie płynących rzek, budowy na nich stopni wodnych lub zbiorników wodnych).	TAK/NIE
8.	Parametry eksploatacyjne składowych śródlądowych dróg wodnych	<p>Realizacja przedsięwzięcia lub jego elementu / elementów (budowle hydrotechniczne, zabudowa hydrotechniczna, udroźnienie toru wodnego, infrastruktura towarzysząca itp.) nie będzie prowadziła do zmiany żadnego z parametrów eksploatacyjnych składowych śródlądowych dróg wodnych¹ do klasy wyższej niż przed jego realizacją².</p> <p>¹ o których mowa w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Załącznik do obwieszczenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 marca 2022 r.; Dz. U. poz. 1170).</p> <p>² w tym wykazanej w „Inwentaryzacji części składowych śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym” (2017).</p>	TAK/NIE
9.	Efektywność ekonomiczna	<p>Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto.</p> <p>Ocena kosztów i korzyści projektu wykazuje pozytywny stosunek korzyści do</p>	TAK/NIE

		kosztów społeczno-ekonomicznych, m.in. poprzez dodatni wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto, ENPV > 0.	
10.	Gotowość techniczna projektu do realizacji	Na potrzeby realizacji projektu zostały uzyskane wymagane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach na jego zakres.	TAK/NIE/ NIE DOTYCZY

NR	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OPIS ZNACZENIA KRYTERIUM (SPOSÓB OCENY)
KRYTERIA RANKINGUJĄCE OCENIANE PUNKTOWO (0 pkt w danym kryterium nie eliminuje projektu z możliwości otrzymania dofinansowania)			
1.	Realizacja celów wsparcia	Projekt przyczynia się do: 2 pkt. – poprawy warunków żeglugi, 2 pkt. – poprawy bezpieczeństwa żeglugi.	maks. 4 pkt. Punkty sumują się.
2.	Gotowość techniczna projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji. max. 2 pkt. – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane, 2 pkt. – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane uregulowane w 100% 1 pkt. – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszej decyzji budowlanej (np. PnRI/PnB). Punkty nie sumują się. max. 5 pkt. – zaawansowanie prac, 5 pkt. – prowadzone są prace budowlane na podstawie PnRI/PnB obejmujących co najmniej jedną decyzję PnRI/PnB (dla projektów	maks. 7 pkt. Punkty uzyskane w ramach poszczególnych kategorii (prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane i zaawansowanie prac) sumują się ze sobą.

		<p>realizowanych zarówno w formule „Projektuj i buduj” oraz „Buduj”),</p> <p>4 pkt. – uzyskano co najmniej jedną decyzję PnRI/PnB (w przypadku projektów realizowanych w formule „Projektuj i buduj”) lub rozstrzygnięto co najmniej jedno postępowanie na wybór wykonawcy prac budowlanych (w przypadku projektu realizowanego w formule „Buduj”),</p> <p>3 pkt. – złożono wnioski i wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie uzyskania co najmniej jednej decyzji PnB/PnRI (w przypadku projektów realizowanych w formule „Projektuj i buduj”) lub wszczęto co najmniej jedno postępowanie na wybór wykonawcy prac budowlanych (w przypadku projektu realizowanego w formule „Buduj”),</p> <p>2 pkt – rozstrzygnięto postępowanie przetargowe na wyłonienie wykonawcy prac (w przypadku projektów realizowanych w formule „Projektuj i buduj”) lub uzyskano przynajmniej jedno PnRI/PnB (w przypadku projektu realizowanego w formule „Buduj”),</p> <p>1 pkt – wszczęto postępowanie przetargowe na wyłonienie wykonawcy prac (w przypadku projektów realizowanych w formule „Projektuj i buduj”) lub złożono wnioski i wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie uzyskania co najmniej jednej decyzji PnB/PnRI (w przypadku projektów realizowanych w formule „Buduj”).</p> <p>Punkty nie sumują się.</p>	
3.	Komplementarność	<p>Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji.</p> <p>1 pkt. – projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie transportowe,</p> <p>1 pkt. – komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku,</p> <p>1 pkt. – komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji z tej samej gałęzi transportu, tj. mającymi zapewnione finansowanie,</p>	<p>maks. 4 pkt.</p> <p>Punkty sumują się.</p>

		1 pkt. – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równoległe realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie.	
Maksymalna suma punktów: 15			