Załącznik nr 3 do Szczegółowego Regulaminu wyboru projektu

WYCIĄG Z KRYTERIÓW WYBORU PROJEKTÓW DLA PROGRAMU REGIONALNEGO FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA ŁÓDZKIEGO 2021-2027 (EFRR) Priorytet FELD.03 Fundusze europejskie dla mobilnego Łódzkiego

Działanie FELD.03.02 Mobilność miejska - ZIT Łódzki Obszar Metropolitalny

KRYTERIA DOSTĘPU FORMALNE 2
KRYTERIA DOSTĘPU MERYTORYCZNE 9
KRYTERIA PUNKTOWE OGÓLNE 12
Typ projektu 1. Inwestycje z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego 15
KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE 15
KRYTERIA PUNKTOWE 19
Typ projektu 2. inwestycje z zakresu taboru publicznego transportu zbiorowego 21
KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE 21
KRYTERIA PUNKTOWE 26
Typ projektu 3. inwestycje z zakresu infrastruktury niezmotoryzowanego transportu indywidualnego 30
KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE 30
KRYTERIA PUNKTOWE 33
Typ projektu 4. inwestycje dotyczące ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych 35
KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE 35
KRYTERIA PUNKTOWE 39
Typ projektu 5. inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie miejskim 40
KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE 40

KRYTERIA DOSTĘPU FORMALNE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
1.	**Typ beneficjenta**	Czy wnioskodawca (partner) znajduje się w katalogu beneficjentów wskazanym dla typu projektu, którego dotyczy projekt, zawartym w opisie danego działania Szczegółowego opisu priorytetów FEŁ2027 (obowiązującego na dzień ogłoszenia o naborze) i w Regulaminie wyboru projektów. W przypadku realizacji projektu hybrydowego (zgodnie z art. 40 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027*) partner prywatny nie musi znajdować się w ww. katalogu beneficjentów. Kryterium weryfikowane pod kątem posiadania odpowiedniego statusu prawnego (w tym w zakresie wielkości przedsiębiorstwa – jeśli dotyczy) na podstawie statutu lub innego równoważnego dokumentu założycielskiego, dokumentu rejestrowego wnioskodawcy (partnera) oraz informacji zawartych we wniosku o dofinansowanie, w tym oświadczenia wnioskodawcy (partnera). KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
2.	**Zgodność z instrukcją wypełniania wniosku**	Czy wniosek o dofinansowanie oraz załączniki zostały przygotowane zgodnie z zapisami instrukcji wypełniania wniosku? Ocenie podlega czy: – pola we wniosku i załączniki zostały wypełnione zgodnie z wymogami instrukcji wypełniania wniosku i instrukcjami zawartymi w załącznikach; – złożono wszystkie wymagane załączniki; – wszystkie załączniki są możliwe do otworzenia. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania
3.	**Zgodność z regulaminem wyboru projektów**	Czy wniosek o dofinansowanie został przygotowany zgodnie z wymaganiami określonymi w regulaminie wyboru projektów? Ocenie podlega czy: – określone w projekcie kwoty dotyczące całkowitej wartości projektu, wartości całkowitych wydatków kwalifikowalnych, całkowitej kwoty dofinansowania projektu są zgodne z minimalnymi lub maksymalnymi wartościami podanymi w Regulaminie wyboru projektów (o ile określono); – okres realizacji projektu nie wykracza poza okres wskazany w regulaminie wyboru projektów (o ile określono). Na etapie realizacji projektu, w przypadku zmian wartości projektu, wartości wydatków kwalifikowalnych lub kwoty dofinansowania wynikających z uzasadnionych przesłanek i	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		zaakceptowanych przez IZ FEŁ2027, pod warunkiem braku w danym naborze kryteriów punktowych dotyczących wysokości ww. elementów, kryterium uznaje się za spełnione. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	
4.	**Partnerstwo**	Czy występujące w projekcie partnerstwo spełnia warunki określone w art. 39 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027*, a także czy partner (partnerzy) jest wymieniony we wniosku o dofinansowanie projektu oraz wykazano, że realizacja projektu bez partnera (partnerów) nie byłaby możliwa? Nie jest projektem realizowanym w partnerstwie przedsięwzięcie, w którym partnerem wnioskodawcy (beneficjenta) ma być jego jednostka organizacyjna, mająca status realizatora projektu. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
5.	**Projekt hybrydowy**	Jeśli projekt jest po etapie wyboru partnera prywatnego, to czy spełnia: – warunki określone w art. 40 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027*, tj.: o czy projekt polega na wspólnej realizacji projektu przez partnerstwo publiczno-prywatne, o którym mowa w art. 2 pkt 15 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. oraz o czy wybór partnera prywatnego w celu realizacji projektu hybrydowego został przeprowadzony zgodnie z przepisami prawa wynikającymi z art. 4 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym; – wymogi dotyczące projektów hybrydowych, określone w *Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze), w szczególności związane z przygotowaniem oceny efektywności, stanowiącej załącznik do wniosku o dofinansowanie i wskazującej, że formuła hybrydowa jest optymalna do realizacji projektu. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
6.	**Miejsce realizacji projektu**	Czy projekt będzie realizowany w granicach administracyjnych województwa łódzkiego? Weryfikacji podlega miejsce realizacji projektu wskazane we wniosku o dofinansowanie.	TAK / NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
7.	**Zasady równościowe**	Ocenie podlega: 1) czy projekt będzie miał pozytywny wpływ na realizację zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami poprzez zaplanowanie dostępności dla wszystkich użytkowników produktów (w tym usług) projektów, bez jakiejkolwiek dyskryminacji w zgodzie z *Wytycznymi dotyczącymi realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze); 2) czy projekt jest zgodny z zasadą równości kobiet i mężczyzn w rozumieniu wskazanym w *Wytycznych dotyczących realizacji zasad równościowych w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze)? Ocena będzie prowadzona oddzielnie w odniesieniu do każdej z ww. zasad. 3) Jeśli planowane są inwestycje w infrastrukturę lub usługi edukacyjne, społeczne lub zdrowotne, czy projekt jest zgodny z: – Komentarzami Ogólnymi 4 i 5 i uwagami końcowymi dla Polski Komitetu ONZ ds. Praw Osób Niepełnosprawnych; – Strategią na rzecz praw osób z niepełnosprawnościami na lata 2021-2030; – Europejskim Filarem Praw Socjalnych; – Konwencją ONZ o Prawach Dziecka; – strategią deinstytucjonalizacji (tj. *Strategią rozwoju usług społecznych, polityka publiczna do roku 2030 (z perspektywą do 2035 r.)* oraz z *Regionalnym planem rozwoju usług społecznych i deinstytucjonalizacji dla województwa łódzkiego na lata 2023-2025* w zakresie infrastruktury i usług społecznych oraz *Zdrową Przyszłością. Ramy strategiczne rozwoju systemu ochrony zdrowia na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 roku* w zakresie infrastruktury i usług zdrowotnych)? KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” DLA PUNKTÓW 1-2 ORAZ GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY” DLA PUNKTU 3.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY (DLA PUNKTU 3) Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
8.	**Działania dyskryminujące**	Jeśli wnioskodawcą (partnerem) jest jednostka samorządu terytorialnego (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny), ocenie podlega, czy jednostka ta (lub podmiot przez nią kontrolowany lub od niej zależny) nie podjęła jakichkolwiek działań dyskryminujących, w szczególności nie przyjęła obowiązujących aktów prawnych, które są sprzeczne z zasadami, o których mowa w art. 9 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. w zakresie odnoszącym	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		się do płci, rasy, pochodzenia etnicznego, religii lub światopoglądu, niepełnosprawności, wieku lub orientacji seksualnej. Weryfikacja dokonywana będzie na podstawie treści wniosku oraz oświadczenia składanego przez wnioskodawcę (partnera) oraz innych źródeł informacji, znanych na etapie oceny i wyboru projektu, na podstawie których IZ lub IP może stwierdzić podejmowanie działań dyskryminujących (np. wyników kontroli, prawomocnych wyroków sądu, opinii Rzecznika Praw Obywatelskich). KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK" LUB „NIE DOTYCZY".	
9.	**KPP**	Czy projekt jest zgodny z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 7 czerwca 2016 r., co na etapie oceny wniosku o dofinansowanie należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami wniosku o dofinansowanie a wymogami KPP odnoszącymi się do zakresu projektu lub stwierdzenie, że te wymagania są neutralne wobec zakresu i zawartości projektu. Dla wnioskodawców i oceniających mogą być pomocne przyjęte przez Komisję Europejską *Wytyczne dotyczące zapewnienia poszanowania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej przy wdrażaniu europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych*, w szczególności załącznik nr III. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK".	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
10.	**KPON**	Czy projekt jest zgodny z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych sporządzoną w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku, co na etapie oceny wniosku o dofinansowanie należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami wniosku o dofinansowanie a wymogami KPON odnoszącymi się do zakresu projektu lub stwierdzenie, że te wymagania są neutralne wobec zakresu i zawartości projektu. W kontekście art. 19 Konwencji dla wnioskodawców i oceniających mogą być pomocne przyjęte przez Komisję Europejską *Wytyczne dotyczące niezależnego życia i włączenia społecznego osób z niepełnosprawnościami w kontekście finansowania UE*. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK".	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
11.	**Zrównoważony rozwój**	Ocenie podlega czy działania przewidziane do realizacji w projekcie są zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju wynikającą z art. 9 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.	TAK / NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		We wniosku o dofinansowanie należy przedstawić uzasadnienie dla zgodności z celami zrównoważonego rozwoju ONZ, Porozumienia Paryskiego oraz zasadą "nie czyń poważnych szkód" . W ramach potwierdzenia spełnienia przez projekt: – celów zrównoważonego rozwoju ONZ – należy odnieść się do tych celów, które dotyczą danego rodzaju projektów, – celów Porozumienia Paryskiego – należy przedstawić jak projekt wspiera działania respektujące standardy i priorytety klimatyczne UE, – zasady „nie czyń poważnych szkód” – wnioskodawca potwierdza, że realizacja projektu nie spowoduje znaczących szkód (zapewniona jest zgodność z zapisami dla danego typu projektu, w ramach którego realizowany jest projekt, zawartymi w analizie pn. *Ocena DNSH typów przedsięwzięć realizowanych w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027*). Wnioskodawca uzasadnia we wniosku o dofinansowanie spełnienie zasady zrównoważonego rozwoju dla całego projektu. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
12.	**Przeniesienie produkcji**	Czy projekt nie obejmuje działań, które stanowiły część operacji podlegającej przeniesieniu produkcji zgodnie z art. 66 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. lub które stanowiłyby przeniesienie działalności produkcyjnej zgodnie z art. 65 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia. Weryfikacja dokonywana będzie na podstawie oświadczenia składanego przez wnioskodawcę (partnera). KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”	TAK/NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
13.	**Właściwa metoda rozliczania wydatków**	Czy zastosowano właściwą metodę rozliczania wydatków? Ocenie podlega, czy w przypadku, gdy wyrażony w PLN łączny koszt projektu: – nie przekroczy równowartości 200 tys. EUR, projekt rozliczany jest za pomocą uproszczonych metod rozliczania wydatków określonych w Regulaminie wyboru projektów (do przeliczenia łącznego kosztu projektu stosuje się miesięczny obrachunkowy kurs wymiany waluty stosowany przez KE, aktualny na dzień ogłoszenia naboru: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/procedures-guidelines-tenders/information-contractors-and-beneficiaries/exchange-rate-inforeuro_en)? Obowiązek zastosowania uproszczonych metod rozliczania wydatków nie dotyczy projektów otrzymujących wsparcie w ramach pomocy publicznej, które nie stanowi pomocy de minimis, w tym projektów łączących pomoc publiczną i pomoc de	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		minimis. Jeśli jednak w projekcie kwalifikowane są koszty pośrednie, wówczas obowiązkowe jest ich rozliczenie stawką ryczałtową. – przekracza równowartość 200 tys. EUR, koszty bezpośrednie projektu rozliczane są na podstawie rzeczywiście ponoszonych wydatków (do przeliczenia łącznego kosztu projektu stosuje się miesięczny obrachunkowy kurs wymiany waluty stosowany przez KE, aktualny na dzień ogłoszenia naboru: https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/procedures-guidelines-tenders/information-contractors-and-beneficiaries/exchange-rate-inforeuro_en)? KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	
14.	**Zgodność z typem projektu**	Czy projekt jest zgodny z wynikającym z programu FEŁ2027 co najmniej jednym z typów projektów (i jego doprecyzowaniem w opisie działania) określonych w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) i wskazanych w Regulaminie wyboru projektów? Czy projekt wpisuje się w cel szczegółowy dla danego działania wskazany w Regulaminie wyboru projektów? KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
15.	**Zgodność projektu z obowiązującymi przepisami**	W ramach kryterium ocenie podlegać będzie czy projekt został przygotowany zgodnie z obowiązującymi przepisami, dotyczącymi zakresu przedstawionego w projekcie, odnoszącymi się do: – pomocy publicznej lub pomocy de minimis, – prawa budowlanego, – ochrony środowiska, w tym: o *Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko;* o *Ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa;* o *Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody i Dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory;*	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		○ *Ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne i Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej* *oraz* *Wytycznymi w sprawie działań naprawczych w odniesieniu do projektów współfinansowanych w okresie programowania 2014 – 2020 oraz ubiegających się o współfinansowanie w okresie 2021 – 2027 z Funduszy UE, dotkniętych naruszeniem 2016/2046 w zakresie specustaw, dla których prowadzone jest postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko*.	
16.	**Kwalifikowalność kosztów w projekcie**	Ocenie podlega, czy koszty wykazane we wniosku jako kwalifikowalne są uzasadnione, racjonalne, niezbędne do realizacji projektu i zaplanowane w odpowiedniej wysokości oraz są zgodne z warunkami i procedurami dotyczącymi kwalifikowalności wydatków określonymi w *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* oraz *Zasadach kwalifikowania wydatków w ramach programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027* w wersji obowiązującej w dniu poniesienia wydatku lub, jeśli wydatek nie został jeszcze poniesiony – w dniu ogłoszenia o naborze. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
17.	**Budżet projektu**	Czy w projekcie: – kwota dofinansowania jest zgodna z przyjętym poziomem dofinansowania; – wysokość dofinansowania jest zgodna z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej; – procentowa wysokość dofinansowania jest zgodna z wartością określoną w Regulaminie wyboru projektów; – zastosowano odpowiednią stawkę ryczałtową i określono właściwą wysokość kosztów pośrednich; – wysokość i źródło wkładu własnego są zgodne z Regulaminem wyboru projektów; – prawidłowo oznaczono kategorie wydatków; – wybrano prawidłowy limit kosztów i prawidłowo określono wysokość wydatków nim objętych; – wysokość wydatków jest zgodna z limitem w zakresie cross-financingu określonym w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) dla działania, które zostało wskazane w Regulaminie wyboru projektów. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
18.	**Odporność infrastruktury na zmiany klimatu**	Czy Wnioskodawca przedłożył oświadczenie, że planowana infrastruktura o przewidywanej trwałości wynoszącej co najmniej pięć lat przewidziana w ramach projektu jest odporna na zmiany klimatu, zgodnie z podrozdziałem 3.3. Przystosowanie się do zmiany klimatu (odporność na zmianę klimatu) z *Wytycznych technicznych dotyczących weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027* (2021/C 373/01). Przez uodparnianie na zmiany klimatu należy rozumieć proces mający na celu zapobieganie podatności infrastruktury na potencjalne długoterminowe skutki zmian klimatu, przy jednoczesnym zapewnieniu przestrzegania zasady „efektywności energetycznej przede wszystkim" oraz zgodności poziomu emisji gazów cieplarnianych wynikających z projektu z celem osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK" LUB „NIE DOTYCZY".	TAK/NIE/NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
19.	**Uzasadniona opinia Komisji Europejskiej**	Czy projektu nie dotyczy bezpośrednio uzasadniona opinia Komisji Europejskiej w sprawie naruszenia, na mocy art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, kwestionująca zgodność z prawem i prawidłowość wydatków lub wykonania projektu. Dotyczy to projektów, które miałyby zostać zrealizowane na podstawie prawa, co do którego Komisja ma wątpliwości opisane w uzasadnionej opinii wydanej na podstawie art. 258 TFUE. Kryterium nie dotyczy projektów, które rozwiązują problemy wskazane przez Komisję w takiej opinii. Weryfikacja dokonywana będzie na podstawie wykazu decyzji dotyczących uchybień zobowiązaniom państwa członkowskiego dostępnego na stronie internetowej https://ec.europa.eu/implementing-eu-law/search-infringement-decisions/?lang_code=pl&langCode=PL KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK" LUB „NIE DOTYCZY".	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

KRYTERIA DOSTĘPU MERYTORYCZNE

1.	**Wykonalność techniczna, technologiczna projektu**	Ocenie podlegają następujące elementy: – czy opis proponowanych technologii, elementów inwestycji, parametrów technicznych inwestycji jest poprawny; – czy zaplanowane działania, materiały, technologie, usługi wystarczą do zrealizowania projektu;	TAK / NIE

		– czy projekt jest wykonalny według planowanego harmonogramu, zakresu rzeczowego, okoliczności warunkujących terminową realizację projektu (w tym czy wnioskodawca uwzględnił możliwe do przewidzenia ryzyka, wpływające na okres realizacji projektu, takie jak m.in. czasochłonny proces wykonania ekspertyz, uzyskania opinii, pozwoleń, opóźnienia w wyborze wykonawcy, czy realizacji robót budowlanych); – czy przyjęte rozwiązania techniczne, technologiczne są co najmniej zgodne z obowiązującymi standardami w danym zakresie, czy są zgodne z wymogami prawa. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
2.	**Wykonalność finansowa i trwałość projektu**	Ocenie podlega: 1) czy wnioskodawca zapewni środki niezbędne do sfinansowania wkładu własnego na podstawie złożonego oświadczenia we wniosku o dofinansowanie. Źródła finansowania projektu muszą zapewniać finansowanie wkładu własnego z tytułu wydatków kwalifikowalnych oraz niekwalifikowalnych; 2) czy wnioskodawca wykazał potencjał finansowy do realizacji projektu – ocenie podlegać będzie kondycja finansowa wnioskodawcy, w tym dołączone do wniosku o dofinansowanie dokumenty określone w Regulaminie wyboru projektów; W przypadku powstania wątpliwości w zakresie posiadanego przez Wnioskodawcę potencjału finansowego do realizacji projektu lub deklarowanego w oświadczeniu zapewnienia wkładu własnego, wnioskodawca zostanie poproszony o przedstawienie dokumentów potwierdzających możliwość zapewnienia wkładu własnego lub potwierdzających realność i dostępność źródeł finansowania wkładu własnego. 3) czy wnioskodawca ma niezbędne zasoby i mechanizmy finansowe, aby pokryć koszty eksploatacji i utrzymania objętych projektem inwestycji w infrastrukturę lub inwestycji produkcyjnych, tak by zapewnić stabilność ich finansowania co najmniej w okresie trwałości projektu, zgodnie z podrozdziałem 2.6 Trwałość projektu z Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze); 4) czy wnioskodawca nie znajduje się w trudnej sytuacji w rozumieniu unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa, w szczególności Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r.; 5) jeśli w regulaminie wyboru projektów wymagane jest załączenie analizy finansowo-ekonomicznej: o czy założenia przyjęte w analizie finansowo-ekonomicznej projektu zostały przygotowane prawidłowo, w szczególności, czy podane źródła szacunku nakładów i przychodów są poprawne, czy założenia i uwarunkowania ekonomiczne są racjonalne i umożliwiają osiągnięcie jak najwyższego stopnia wykorzystania inwestycji przez odbiorców. Weryfikacji podlegać będzie również prawidłowość	TAK / NIE / NIE DOTYCZY (DLA PUNKTU 5) Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

		metodologiczna i rachunkowa, tj. poprawność dokonanych wyliczeń, kalkulacji przychodów, prognozy kosztów. W przypadku projektów o wartości nakładów inwestycyjnych powyżej 50 mln PLN weryfikowana jest zgodność analizy finansowo-ekonomicznej z *Wytycznymi dotyczącymi zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027* (obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze); o czy dołączony opis do założeń przyjętych w analizie finansowo-ekonomicznej projektu zawiera uzasadnienie i wyjaśnienia w zakresie przyjętej metodyki sporządzenia analizy oraz danych zawartych w analizie finansowo-ekonomicznej projektu, w tym prognoz dotyczących m.in. przychodów, kosztów, przepływów pieniężnych etc. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK" DLA PUNKTÓW 1-4 ORAZ „TAK" LUB „NIE DOTYCZY" DLA PUNKTU 5.	
3.	**Wykonalność instytucjonalna projektu**	Oceniana jest zdolność instytucjonalna do realizacji projektu, a także zapewnienia jego trwałości (zgodnie Podrozdziałem 2.6. Trwałość projektu *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027,* obowiązujących na dzień ogłoszenia o naborze), w tym posiadanie kadry i zaplecza technicznego gwarantującego wykonalność i trwałość projektu pod względem technicznym i organizacyjnym, w tym czy: – wnioskodawca jest gotowy do realizacji projektu, tj. czy przygotowano odpowiedni sposób wdrażania projektu; – sposób zarządzania projektem jest adekwatny do jego zakresu i zapewni jego sprawną, efektywną i terminową realizację. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK".	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
4.	**Realność wskaźników**	Ocenie podlega, czy: – wybrane wskaźniki i ich wartości są adekwatne do zakresu rzeczowego projektu i celów, jakie projekt ma osiągnąć oraz wskazują, że projekt skutecznie przyczynia się do osiągnięcia celu szczegółowego dla danego działania, wskazanego w Regulaminie wyboru projektów, – określone wartości wskaźników zostały uzasadnione i są oszacowane na podstawie realnych założeń uwzględnionych we wniosku o dofinansowanie i mogą zostać osiągnięte przy danych nakładach i założonym sposobie realizacji projektu, – prawidłowo określono sposób pomiaru wskaźników, – poprawnie dobrano wskaźniki dla rozliczenia kwot ryczałtowych *(jeśli dotyczy).*	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

		KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	
5.	**Inwestycje produkcyjne w przedsiębiorstwach innych niż MŚP**	Czy projekt dotyczący wsparcia inwestycji produkcyjnych w rozumieniu motywu 38 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności w przedsiębiorstwach innych niż MŚP, spełnia przynajmniej jeden z warunków wskazanych w art. 5 ust. 2 ww. Rozporządzenia . KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	TAK/NIE/NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

KRYTERIA PUNKTOWE OGÓLNE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
1.	**Przygotowanie projektu**	Ocenie podlega stopień przygotowania projektu do wdrożenia. W zależności od typu projektu badane będzie dołączenie do wniosku o dofinansowanie dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia wszystkich inwestycji objętych projektem, m.in. udokumentowane prawo do dysponowania gruntami lub obiektami na cele inwestycji, posiadanie wymaganej dokumentacji technicznej i projektowej, dokumentacji niezbędnej do przeprowadzenia zamówień, wymaganych prawem decyzji, uzgodnień i pozwoleń administracyjnych. W rozumieniu niniejszego kryterium przez inwestycję należy pojmować działania stanowiące główny przedmiot projektu (roboty budowlane, dostawy, usługi). Natomiast, nie stanowią inwestycji działania je poprzedzające, tj. uzyskanie niezbędnych dokumentów, bez których nie jest możliwe rozpoczęcie realizacji inwestycji (np. projektu budowlanego, pozwolenia na budowę), także wtedy gdy są one elementem jednego zamówienia publicznego w ramach trybu „zaprojektuj i wybuduj”. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie dołączył do wniosku o dofinansowanie żadnych dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji objętych projektem **2** – wnioskodawca dołączył do wniosku o dofinansowanie część dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia inwestycji objętych projektem, co oznacza, że w momencie składania wniosku o	0/6	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		dofinansowanie do rozpoczęcia realizacji wszystkich inwestycji objętych projektem **konieczne jest pozyskanie** dokumentów innych niż umowa o dofinansowanie projektu **6** – wnioskodawca dołączył do wniosku o dofinansowanie wszystkie dokumenty niezbędne do rozpoczęcia wszystkich inwestycji objętych projektem, co oznacza, że w momencie składania wniosku o dofinansowanie do rozpoczęcia realizacji wszystkich inwestycji objętych projektem **nie jest konieczne pozyskanie** innych dokumentów niż umowa o dofinansowanie projektu.		
2.	**Zasada „n+3”**	Czy wnioskodawca zaplanował zakończenie projektu w ciągu 36 miesięcy od planowanego terminu jego rozpoczęcia. **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie spełnia powyższego wymogu **6** – projekt spełnia powyższy wymóg	0/6	NIE
3.	**Współpraca międzynarodowa**	Czy projekt jest powiązany z innymi programami międzynarodowymi lub projektami międzynarodowymi tj.: – Wnioskodawca opisał we wniosku o dofinansowanie jak planuje wykorzystać w swoim projekcie dobre praktyki wypracowane w ramach programów międzynarodowych lub projektów międzynarodowych, lub – Wnioskodawca opisał we wniosku o dofinansowanie w jaki sposób i w jakim zakresie planuje wymianę wiedzy, konsultacje lub realizację projektu we współpracy z partnerami z innych krajów w ramach programów międzynarodowych lub projektów międzynarodowych, lub – Wnioskodawca opisał we wniosku o dofinansowanie w jakim zakresie jego projekt jest komplementarny z programem lub projektem międzynarodowym. **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie spełnia powyższego warunku **1** – projekt spełnia powyższy warunek	0/1	NIE
4.	**Zielone zamówienia**	Oceniane będzie zastosowanie zielonych zamówień.	0/1	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		Przez zielone zamówienia należy rozumieć politykę, w ramach której zamawiający włącza kryteria lub wymagania ekologiczne do procesu zakupów (procedur udzielania zamówień) i poszukuje rozwiązań ograniczających negatywny wpływ towarów, usług i robót budowlanych na środowisko oraz uwzględniających cały cykl życia produktów, a poprzez to wpływa na rozwój i upowszechnienie technologii środowiskowych. **PUNKTACJA:** **0** – w projekcie nie planuje się zastosować zielonych zamówień **1** – w projekcie planuje się zastosować zielone zamówienia		
5.	**Obszary wiejskie (nie dotyczy działań: FELD.01.01 Publiczna infrastruktura badawcza FELD.01.03 PPO FELD.05.02 Rewitalizacja obszarów miejskich FELD.05.03 Rewitalizacja obszarów wiejskich)**	Czy planuje się realizację projektu na obszarze wiejskim. Położenie na obszarze wiejskim weryfikowane będzie na podstawie rejestru TERYT dostępnego na stronie internetowej Głównego Urzędu Statystycznego https://stat.gov.pl/. Kryterium spełniać będzie projekt zlokalizowany na obszarze wiejskim, tj.: – w gminie wiejskiej (symbol rodzaju jednostki: 2) lub – na obszarze wiejskim w gminie miejsko-wiejskiej (symbol rodzaju jednostki: 5). **PUNKTACJA:** **0** – nie planuje się realizacji projektu na obszarze wiejskim **2** – planuje się realizację projektu na obszarze wiejskim	0/2	NIE
6.	**Gęstość zaludnienia**	Premiowane będą projekty planowane do realizacji na obszarach o wysokiej koncentracji ludności, tj. obszarach o dużej gęstości zaludnienia wg danych Banku Danych Lokalnych dotyczących województwa łódzkiego w kategorii: Ludność, grupie: Stan Ludności, podgrupie: Gęstość zaludnienia oraz wskaźniki, dostępnych na stronie internetowej Głównego Urzędu Statystycznego https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start za rok 2023. W przypadku gmin miejsko-wiejskich gęstość zaludnienia brana jest pod uwagę osobno dla obszaru miejskiego i obszaru wiejskiego. W sytuacji, gdy projekt planowany jest do realizacji na więcej niż jednym obszarze, o liczbie punktów decyduje wyższa z wartości gęstości zaludnienia dla poszczególnych obszarów.	0/2	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		PUNKTACJA: **0** – planuje się realizację projektu na obszarze o gęstości zaludnienia poniżej 80 osób/km2 **1** – planuje się realizację projektu na obszarze o gęstości zaludnienia od 80 do 500 osób/km2 **2** – planuje się realizację projektu na obszarze o gęstości zaludnienia powyżej 500 osób/km2		
		SUMA PUNKTÓW	**0/18**	

Typ projektu 1. Inwestycje z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego

KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
1.	**Zbieżność z projektem ZIT**	Czy projekt jest tożsamy z projektem ujętym na liście projektów podstawowych bądź projektów rezerwowych, realizujących cele pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 strategii ZIT, o której mowa w art. 34 ust. 15 pkt 3 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027*, aktualnej na dzień ogłoszenia o naborze, tj. czy: 1) tytuł projektu jest tożsamy z nazwą przedsięwzięcia ujętego na ww. liście projektów ZIT oraz 2) wartość wnioskowanego dofinansowania w zakresie środków UE jest równa lub mniejsza od przewidywanej kwoty dofinansowania wskazanej na liście projektów ZIT oraz 3) wskazane we wniosku o dofinansowanie źródło dofinansowania pochodzące ze środków UE jest zgodne ze źródłem dofinansowania wskazanym na liście projektów ZIT?	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		Na etapie realizacji projektu, w przypadku zmiany wartości dofinansowania projektu, wynikającej z uzasadnionych przesłanek i zaakceptowanej przez IZ FEŁ2027, kryterium uznaje się za spełnione. Na etapie realizacji projektu, w przypadku usunięcia przedsięwzięcia z listy projektów ZIT, kryterium uznane zostanie za niespełnione. W przypadku MOF wyznaczonych w SRWŁ2030, innych niż MOF Ośrodka Wojewódzkiego, dla których nie został przygotowany SUMP, to strategia ZIT pełni funkcję innego dokumentu planowania mobilności miejskiej. Wówczas ujęcie projektu na liście projektów w strategii spełnia wymóg zgodności z ww. dokumentem. Strategia ZIT w zakresie pełnienia funkcji innego dokumentu planowania mobilności miejskiej musi zawierać minimum diagnozę stanu mobilności, prognozę przyszłego funkcjonowania, wskaźniki środowiskowe i dostępności transportowej, opis lokalnych uwarunkowań i kierunków planowania interwencji oraz uwzględniać odniesienia do takich kwestii jak: transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność, bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście, transport drogowy, logistyka miejska, zarządzanie mobilnością, inteligentne systemy transportowe. Weryfikacja strategii ZIT pod kątem posiadania ww. elementów następuje na etapie opiniowania dokumentu przez IZ FEŁ. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	
2.	**Planowanie mobilności miejskiej - SUMP**	Czy projekt jest zgodny z obowiązującym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? Zgodność projektu oznacza, że został on wprost wskazany w dokumencie lub wynika z określonych w nim celów lub kierunków działań.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		Czy Plan został pozytywnie oceniony (ocena „pozytywna" lub „pozytywna z rekomendacjami") w ramach procesu oceny jakości SUMP zgodnie z *Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy Unii Europejskiej 2021-2027* (dokument przyjęty uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dniu 7 czerwca 2023 r. dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump)? Jeśli SUMP nie został poddany takiej ocenie, IZ FEŁ2027 przekaże go właściwej instytucji, a ocena kryterium do czasu zakończenia weryfikacji dokumentu zostanie wstrzymana. Posiadanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest obligatoryjne dla miasta wojewódzkiego i gmin położonych w jego obszarze funkcjonalnym. W przypadku pozostałych miast i ich obszarów funkcjonalnych posiadanie SUMP jest fakultatywne. Jeśli jednak taki dokument zostanie przygotowany i będzie stanowił podstawę ubiegania się o dofinansowanie projektu, wówczas podlega on ocenie na podstawie niniejszego kryterium. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK" LUB „NIE DOTYCZY".	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
3.	**Komplementarność (dotyczy miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego)**	Czy planowane do realizacji projekty są komplementarne wobec projektów z zakresu mobilności miejskiej realizowanych lub planowanych do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) ujętych w przyjętej i pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 Strategii ZIT Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego? Komplementarność projektów rozumiana jest jako ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu, tj. przykładowo:	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		– przy realizacji projektu będą wykorzystywane efekty realizacji innego projektu, nastąpi wzmocnienie trwałości efektów jednego przedsięwzięcia realizacją innego lub – projekty są adresowane do tej samej grupy docelowej lub tego samego terytorium, lub rozwiązują ten sam problem, lub – projekt stanowi etap szerszego przedsięwzięcia lub kontynuację wcześniej realizowanych przedsięwzięć, lub – projekt jest elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	
4.	**Infrastruktura drogowa na obszarach miejskich**	Czy objęta projektem inwestycja drogowa: – stanowi wyłącznie element projektu z zakresu infrastruktury publicznego transportu zbiorowego oraz – jest przeznaczona wyłącznie dla transportu publicznego (nie będzie wykorzystywana dla indywidualnego ruchu samochodowego) i służy poprawie jego funkcjonowania lub przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia ruchu samochodowego w centrach miast lub – dotyczy obiektu Park&Ride, który będzie zintegrowany z publicznym transportem zbiorowym? Jeśli projekt przewiduje inwestycję w obiekt Park&Ride w mieście o liczbie mieszkańców powyżej 50 tys. (według danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 grudnia 2021 r.): – czy planuje się lokalizację obiektu Park&Ride poza obszarem centrum miasta oraz – czy wnioskodawca uzgodnił inwestycję w obiekt Park&Ride z IZ FEŁ2027 w ramach obowiązującej Strategii ZIT?	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	

W przypadku projektu, który zakresem obejmuje różne typy inwestycji, dla których przygotowano oddzielne kryteria szczegółowe, kryteria łączymy, oceniając tylko raz kryteria identycznie brzmiące.

KRYTERIA PUNKTOWE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
1.	**Preferencja dla SUMP**	Czy projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie wynika z SUMP, tylko innego dokumentu planowania mobilności miejskiej **3** – projekt wynika z SUMP	0/3	NIE
2.	**Cele klimatyczne**	Ocenie podlega wpływ planowanej do realizacji inwestycji na cele związane ze zmianami klimatu. Wnioskodawca we wniosku o dofinasowanie wybiera odpowiedni zakres interwencji, który w największym stopniu odzwierciedla zamierzony zakres przedsięwzięcia, ujęty w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) w danym działaniu.	0/4	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla poszczególnych zakresów interwencji (wyrażony wartością procentową), określony został w załączniku I (Tabela 1) do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Współczynnik ten może wynosić: 100% lub 40%. **PUNKTACJA:** **2** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 40% **4** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 100%		
3.	**Integracja taryfowa**	Czy wnioskodawca uczestniczy w systemie integracji taryfowej lub wdraża koncepcję „Mobilność jako Usługa” (MaaS)? Przez integrację taryfową należy rozumieć proces, w którym różne środki transportu publicznego na obszarach miejskich, takie jak autobusy, tramwaje czy pociągi, są zintegrowane pod względem cen biletów i opłat. Celem jest ułatwienie podróżowania pasażerom poprzez umożliwienie korzystania z różnych środków transportu za pomocą jednego biletu lub opłaty. Mobilność jako Usługa (z ang. *Mobility as a Service*, MaaS) to zorientowana na użytkownika końcowego integracja i dostęp do	0/2	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu współdzielonego np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi), w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze - pozwala to użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej mobilności miejskiej funkcjonujących w ramach jednej spersonalizowanej usługi. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia powyższego warunku **2** – wnioskodawca spełnia powyższy warunek		
		SUMA PUNKTÓW	**0/9**	

Typ projektu 2. inwestycje z zakresu taboru publicznego transportu zbiorowego

KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
1.	**Zbieżność z projektem ZIT**	Czy projekt jest tożsamy z projektem ujętym na liście projektów podstawowych bądź projektów rezerwowych, realizujących cele pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 strategii ZIT, o której mowa w art. 34 ust. 15 pkt 3 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027*, aktualnej na dzień ogłoszenia o naborze, tj. czy: 1) tytuł projektu jest tożsamy z nazwą przedsięwzięcia ujętego na ww. liście projektów ZIT oraz	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		2) wartość wnioskowanego dofinansowania w zakresie środków UE jest równa lub mniejsza od przewidywanej kwoty dofinansowania wskazanej na liście projektów ZIT oraz 3) wskazane we wniosku o dofinansowanie źródło dofinansowania pochodzące ze środków UE jest zgodne ze źródłem dofinansowania wskazanym na liście projektów ZIT? Na etapie realizacji projektu, w przypadku zmiany wartości dofinansowania projektu, wynikającej z uzasadnionych przesłanek i zaakceptowanej przez IZ FEŁ2027, kryterium uznaje się za spełnione. Na etapie realizacji projektu, w przypadku usunięcia przedsięwzięcia z listy projektów ZIT, kryterium uznane zostanie za niespełnione. W przypadku MOF wyznaczonych w SRWŁ2030, innych niż MOF Ośrodka Wojewódzkiego, dla których nie został przygotowany SUMP, to strategia ZIT pełni funkcję innego dokumentu planowania mobilności miejskiej. Wówczas ujęcie projektu na liście projektów w strategii spełnia wymóg zgodności z ww. dokumentem. Strategia ZIT w zakresie pełnienia funkcji innego dokumentu planowania mobilności miejskiej musi zawierać minimum diagnozę stanu mobilności, prognozę przyszłego funkcjonowania, wskaźniki środowiskowe i dostępności transportowej, opis lokalnych uwarunkowań i kierunków planowania interwencji oraz uwzględniać odniesienia do takich kwestii jak: transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność, bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście, transport drogowy, logistyka miejska, zarządzanie mobilnością, inteligentne systemy transportowe. Weryfikacja strategii ZIT pod kątem posiadania ww. elementów następuje na etapie opiniowania dokumentu przez IZ FEŁ.	

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	
2.	**Planowanie mobilności miejskiej - SUMP**	Czy projekt jest zgodny z obowiązującym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? Zgodność projektu oznacza, że został on wprost wskazany w dokumencie lub wynika z określonych w nim celów lub kierunków działań. Czy Plan został pozytywnie oceniony (ocena „pozytywna” lub „pozytywna z rekomendacjami”) w ramach procesu oceny jakości SUMP zgodnie z *Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy Unii Europejskiej 2021-2027* (dokument przyjęty uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dniu 7 czerwca 2023 r. dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump)? Jeśli SUMP nie został poddany takiej ocenie, IZ FEŁ2027 przekaże go właściwej instytucji, a ocena kryterium do czasu zakończenia weryfikacji dokumentu zostanie wstrzymana. Posiadanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest obligatoryjne dla miasta wojewódzkiego i gmin położonych w jego obszarze funkcjonalnym. W przypadku pozostałych miast i ich obszarów funkcjonalnych posiadanie SUMP jest fakultatywne. Jeśli jednak taki dokument zostanie przygotowany i będzie stanowił podstawę ubiegania się o dofinansowanie projektu, wówczas podlega on ocenie na podstawie niniejszego kryterium. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
3.	**Tabor autobusowy**	Czy planowany do zakupu tabor autobusowy spełnia wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE	TAK / NIE / NIE DOTYCZY

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		w sprawie promocji ekologicznych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego? Ocena spełnienia wymogów wynikających z dyrektywy zależy od kategorii (wielkości) pojazdów, planowanych terminów udzielenia zamówień na pojazdy i źródła napędu. Małe autobusy (kategoria: M1, M2) – pojazdy do przewozu osób mające nie więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i niemające miejsc dla pasażerów stojących, a także pojazdy mające więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 5 ton: – zamówienia udzielone do 31 grudnia 2025 r. – pojazdy spełniające normę emisji z rury wydechowej wyrażonej w 50g CO_2 /km i emisji zanieczyszczeń powietrza poniżej 80% dopuszczalnej wartości emisji – pojazdy bezemisyjne (elektryczne BEV lub wodorowe FCV) oraz pojazdy niskoemisyjne (hybrydy plug-in PHEV lub zasilane innymi paliwami alternatywnymi pod warunkiem spełniania ww. norm), – zamówienia udzielone po 1 stycznia 2026 r. – tylko pojazdy bezemisyjne (BEV, FCV). Duże autobusy (kategoria: M3) – pojazdy do przewozu osób mające więcej niż 8 miejsc oprócz siedzenia kierowcy i maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 ton – pojazdy bezemisyjne (BEV, FCV) oraz pojazdy niskoemisyjne (napędzane innymi paliwami alternatywnymi, w tym PHEV, LNG, CNG, LPG). KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
4.	**Infrastruktura paliw alternatywnych dla autobusów**	Jeśli elementem projektu jest infrastruktura zasilająca tabor autobusowy w paliwa alternatywne, czy z zakresu projektu wyłączona jest infrastruktura tankowania LNG, CNG i innych paliw kopalnych? KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK" LUB „NIE DOTYCZY".	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
5.	**Komplementarność (dotyczy miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego)**	Czy planowane do realizacji projekty są komplementarne wobec projektów z zakresu mobilności miejskiej realizowanych lub planowanych do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) ujętych w przyjętej i pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 Strategii ZIT Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego? Komplementarność projektów rozumiana jest jako ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu, tj. przykładowo: – przy realizacji projektu będą wykorzystywane efekty realizacji innego projektu, nastąpi wzmocnienie trwałości efektów jednego przedsięwzięcia realizacją innego lub – projekty są adresowane do tej samej grupy docelowej lub tego samego terytorium, lub rozwiązują ten sam problem, lub – projekt stanowi etap szerszego przedsięwzięcia lub kontynuację wcześniej realizowanych przedsięwzięć, lub – projekt jest elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	

W przypadku projektu, który zakresem obejmuje różne typy inwestycji, dla których przygotowano oddzielne kryteria szczegółowe, kryteria łączymy, oceniając tylko raz kryteria identycznie brzmiące.

KRYTERIA PUNKTOWE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
1.	**Emisyjność taboru autobusowego**	Ocenie podlega procentowy udział autobusów bezemisyjnych w całkowitej liczbie planowanego do zakupu w projekcie taboru. **PUNKTACJA:** Tabor autobusowy bezemisyjny (elektryczny lub o napędzie wodorowym) będzie stanowił: **0** – 25% i mniej zakupionego taboru **1** – powyżej 25% do 40% zakupionego taboru **2** – powyżej 40% do 55% zakupionego taboru **3** – powyżej 55% do 70% zakupionego taboru	0/6	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		4 – powyżej 70% do 85% zakupionego taboru **5** – powyżej 85% do 95% zakupionego taboru **6** – 100% zakupionego taboru W przypadku zakupu wyłącznie taboru szynowego (tramwaje) projekt otrzymuje maksymalną liczbę punktów. Jeśli projekt będzie dotyczył zakupu taboru autobusowego i taboru szynowego do wyliczenia udziału procentowego tabor szynowy traktowany jest jak tabor autobusowy bezemisyjny.		
2.	**Preferencja dla SUMP**	Czy projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie wynika z SUMP, tylko innego dokumentu planowania mobilności miejskiej **3** – projekt wynika z SUMP	0/3	NIE
3.	**Integracja taryfowa**	Czy wnioskodawca uczestniczy w systemie integracji taryfowej lub wdraża koncepcję „Mobilność jako Usługa” (MaaS)? Przez integrację taryfową należy rozumieć proces, w którym różne środki transportu publicznego na obszarach miejskich, takie jak autobusy, tramwaje czy pociągi, są zintegrowane pod względem cen biletów i opłat. Celem jest ułatwienie podróżowania pasażerom poprzez umożliwienie korzystania z	0/2	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		różnych środków transportu za pomocą jednego biletu lub opłaty. Mobilność jako Usługa (z ang. *Mobility as a Service*, MaaS) to zorientowana na użytkownika końcowego integracja i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu współdzielonego np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi) w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze – pozwala to użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej mobilności miejskiej funkcjonujących w ramach jednej spersonalizowanej usługi. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia powyższego warunku **2** – wnioskodawca spełnia powyższy warunek		
4.	**Cele klimatyczne**	Ocenie podlega wpływ planowanej do realizacji inwestycji na cele związane ze zmianami klimatu. Wnioskodawca we wniosku o dofinasowanie wybiera odpowiedni zakres interwencji, który w największym stopniu odzwierciedla zamierzony zakres przedsięwzięcia, ujęty w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) w danym działaniu. Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla poszczególnych zakresów interwencji (wyrażony wartością procentową), określony został w załączniku I (Tabela 1) do rozporządzenia Parlamentu	2/4	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Współczynnik ten może wynosić: 100% lub 40%. **PUNKTACJA:** **2** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 40% **4** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 100%		
5.	**Informacja w językach obcych**	Czy w ramach projektu planowane jest zapewnienie powszechnie dostępnych, przejrzystych i aktualizowanych na bieżąco informacji dla pasażerów nieposługujących się językiem polskim (co najmniej w języku angielskim) ? **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie spełnia ww. warunku **2** – projekt spełnia ww. warunek	0/2	NIE
		SUMA PUNKTÓW	**2/17**	

Typ projektu 3. inwestycje z zakresu infrastruktury niezmotoryzowanego transportu indywidualnego

KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
1.	**Zbieżność z projektem ZIT**	Czy projekt jest tożsamy z projektem ujętym na liście projektów podstawowych bądź projektów rezerwowych, realizujących cele pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 strategii ZIT, o której mowa w art. 34 ust. 15 pkt 3 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027*, aktualnej na dzień ogłoszenia o naborze, tj. czy: 1) tytuł projektu jest tożsamy z nazwą przedsięwzięcia ujętego na ww. liście projektów ZIT oraz 2) wartość wnioskowanego dofinansowania w zakresie środków UE jest równa lub mniejsza od przewidywanej kwoty dofinansowania wskazanej na liście projektów ZIT oraz 3) wskazane we wniosku o dofinansowanie źródło dofinansowania pochodzące ze środków UE jest zgodne ze źródłem dofinansowania wskazanym na liście projektów ZIT? Na etapie realizacji projektu, w przypadku zmiany wartości dofinansowania projektu, wynikającej z uzasadnionych przesłanek i zaakceptowanej przez IZ FEŁ2027, kryterium uznaje się za spełnione. Na etapie realizacji projektu, w przypadku usunięcia przedsięwzięcia z listy projektów ZIT, kryterium uznane zostanie za niespełnione. W przypadku MOF wyznaczonych w SRWŁ2030, innych niż MOF Ośrodka Wojewódzkiego, dla których nie został przygotowany SUMP, to strategia ZIT pełni funkcję innego dokumentu planowania mobilności miejskiej. Wówczas ujęcie projektu na liście projektów w strategii spełnia wymóg zgodności z ww. dokumentem.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		Strategia ZIT w zakresie pełnienia funkcji innego dokumentu planowania mobilności miejskiej musi zawierać minimum diagnozę stanu mobilności, prognozę przyszłego funkcjonowania, wskaźniki środowiskowe i dostępności transportowej, opis lokalnych uwarunkowań i kierunków planowania interwencji oraz uwzględniać odniesienia do takich kwestii jak: transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność, bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście, transport drogowy, logistyka miejska, zarządzanie mobilnością, inteligentne systemy transportowe. Weryfikacja strategii ZIT pod kątem posiadania ww. elementów następuje na etapie opiniowania dokumentu przez IZ FEŁ. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	
2.	**Planowanie mobilności miejskiej - SUMP**	Czy projekt jest zgodny z obowiązującym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? Zgodność projektu oznacza, że został on wprost wskazany w dokumencie lub wynika z określonych w nim celów lub kierunków działań. Czy Plan został pozytywnie oceniony (ocena „pozytywna” lub „pozytywna z rekomendacjami”) w ramach procesu oceny jakości SUMP zgodnie z *Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy Unii Europejskiej 2021-2027* (dokument przyjęty uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dniu 7 czerwca 2023 r. dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump)? Jeśli SUMP nie został poddany takiej ocenie, IZ FEŁ2027 przekaże go właściwej instytucji, a ocena kryterium do czasu zakończenia weryfikacji dokumentu zostanie wstrzymana. Posiadanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest obligatoryjne dla miasta wojewódzkiego i gmin położonych w jego obszarze funkcjonalnym. W przypadku pozostałych miast i ich obszarów funkcjonalnych posiadanie SUMP jest fakultatywne. Jeśli jednak taki dokument zostanie przygotowany i będzie stanowił podstawę ubiegania się o dofinansowanie projektu, wówczas podlega on ocenie na podstawie niniejszego kryterium.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	
3.	**Komplementarność (dotyczy miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego)**	Czy planowane do realizacji projekty są komplementarne wobec projektów z zakresu mobilności miejskiej realizowanych lub planowanych do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) ujętych w przyjętej i pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 Strategii ZIT Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego? Komplementarność projektów rozumiana jest jako ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu, tj. przykładowo: – przy realizacji projektu będą wykorzystywane efekty realizacji innego projektu, nastąpi wzmocnienie trwałości efektów jednego przedsięwzięcia realizacją innego lub – projekty są adresowane do tej samej grupy docelowej lub tego samego terytorium, lub rozwiązują ten sam problem, lub – projekt stanowi etap szerszego przedsięwzięcia lub kontynuację wcześniej realizowanych przedsięwzięć, lub – projekt jest elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

W przypadku projektu, który zakresem obejmuje różne typy inwestycji, dla których przygotowano oddzielne kryteria szczegółowe, kryteria łączymy, oceniając tylko raz kryteria identycznie brzmiące.

KRYTERIA PUNKTOWE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
1.	**Preferencja dla SUMP**	Czy projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie wynika z SUMP, tylko innego dokumentu planowania mobilności miejskiej **3** – projekt wynika z SUMP	0/3	NIE
2.	**Integracja taryfowa**	Czy wnioskodawca uczestniczy w systemie integracji taryfowej lub wdraża koncepcję „Mobilność jako Usługa” (MaaS)? Przez integrację taryfową należy rozumieć proces, w którym różne środki transportu publicznego na obszarach miejskich, takie jak autobusy, tramwaje czy pociągi, są zintegrowane pod względem cen biletów i opłat. Celem jest ułatwienie podróżowania pasażerom poprzez umożliwienie korzystania z różnych środków transportu za pomocą jednego biletu lub opłaty. Mobilność jako Usługa (z ang. *Mobility as a Service*, MaaS) to zorientowana na użytkownika końcowego integracja i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu współdzielonego np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi) w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze - system pozwalający użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej	0/2	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		mobilności miejskiej funkcjonujących w ramach jednej spersonalizowanej usługi. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia ww. warunku **2** – wnioskodawca spełnia ww. warunek		
3.	**Cele klimatyczne**	Ocenie podlega wpływ planowanej do realizacji inwestycji na cele związane ze zmianami klimatu. Wnioskodawca we wniosku o dofinasowanie wybiera odpowiedni zakres interwencji, który w największym stopniu odzwierciedla zamierzony zakres przedsięwzięcia, ujęty w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) w danym działaniu. Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla poszczególnych zakresów interwencji (wyrażony wartością procentową), określony został w załączniku I (Tabela 1) do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Współczynnik ten może wynosić: 100% lub 40%. **PUNKTACJA:** **2** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 40%	0/4	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		4 – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 100%		
		SUMA PUNKTÓW	**0/9**	

Typ projektu 4. inwestycje dotyczące ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych

KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
1.	**Zbieżność z projektem ZIT**	Czy projekt jest tożsamy z projektem ujętym na liście projektów podstawowych bądź projektów rezerwowych, realizujących cele pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 strategii ZIT, o której mowa w art. 34 ust. 15 pkt 3 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027*, aktualnej na dzień ogłoszenia o naborze, tj. czy: 1) tytuł projektu jest tożsamy z nazwą przedsięwzięcia ujętego na ww. liście projektów ZIT oraz 2) wartość wnioskowanego dofinansowania w zakresie środków UE jest równa lub mniejsza od przewidywanej kwoty dofinansowania wskazanej na liście projektów ZIT oraz 3) wskazane we wniosku o dofinansowanie źródło dofinansowania pochodzące ze środków UE jest zgodne ze źródłem dofinansowania wskazanym na liście projektów ZIT? Na etapie realizacji projektu, w przypadku zmiany wartości dofinansowania projektu, wynikającej z uzasadnionych przesłanek i zaakceptowanej przez IZ FEŁ2027, kryterium uznaje się za spełnione.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		Na etapie realizacji projektu, w przypadku usunięcia przedsięwzięcia z listy projektów ZIT, kryterium uznane zostanie za niespełnione. W przypadku MOF wyznaczonych w SRWŁ2030, innych niż MOF Ośrodka Wojewódzkiego, dla których nie został przygotowany SUMP, to strategia ZIT pełni funkcję innego dokumentu planowania mobilności miejskiej. Wówczas ujęcie projektu na liście projektów w strategii spełnia wymóg zgodności z ww. dokumentem. Strategia ZIT w zakresie pełnienia funkcji innego dokumentu planowania mobilności miejskiej musi zawierać minimum diagnozę stanu mobilności, prognozę przyszłego funkcjonowania, wskaźniki środowiskowe i dostępności transportowej, opis lokalnych uwarunkowań i kierunków planowania interwencji oraz uwzględniać odniesienia do takich kwestii jak: transport publiczny, transport niezmotoryzowany, intermodalność, bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście, transport drogowy, logistyka miejska, zarządzanie mobilnością, inteligentne systemy transportowe. Weryfikacja strategii ZIT pod kątem posiadania ww. elementów następuje na etapie opiniowania dokumentu przez IZ FEŁ. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	
2.	**Planowanie mobilności miejskiej - SUMP**	Czy projekt jest zgodny z obowiązującym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? Zgodność projektu oznacza, że został on wprost wskazany w dokumencie lub wynika z określonych w nim celów lub kierunków działań. Czy Plan został pozytywnie oceniony (ocena „pozytywna” lub „pozytywna z rekomendacjami”) w ramach procesu oceny jakości SUMP zgodnie z *Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy Unii Europejskiej 2021-2027* (dokument	TAK / NIE / NIE DOTYCZY

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		przyjęty uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dniu 7 czerwca 2023 r. dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump)? Jeśli SUMP nie został poddany takiej ocenie, IZ FEŁ2027 przekaże go właściwej instytucji, a ocena kryterium do czasu zakończenia weryfikacji dokumentu zostanie wstrzymana. Posiadanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest obligatoryjne dla miasta wojewódzkiego i gmin położonych w jego obszarze funkcjonalnym. W przypadku pozostałych miast i ich obszarów funkcjonalnych posiadanie SUMP jest fakultatywne. Jeśli jednak taki dokument zostanie przygotowany i będzie stanowił podstawę ubiegania się o dofinansowanie projektu, wówczas podlega on ocenie na podstawie niniejszego kryterium. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
3.	**Komplementarność (dotyczy miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego)**	Czy planowane do realizacji projekty są komplementarne wobec projektów z zakresu mobilności miejskiej realizowanych lub planowanych do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) ujętych w przyjętej i pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 Strategii ZIT Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego? Komplementarność projektów rozumiana jest jako ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu, tj. przykładowo: – przy realizacji projektu będą wykorzystywane efekty realizacji innego projektu, nastąpi wzmocnienie trwałości efektów jednego przedsięwzięcia realizacją innego lub – projekty są adresowane do tej samej grupy docelowej lub tego samego terytorium, lub rozwiązują ten sam problem, lub	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		– projekt stanowi etap szerszego przedsięwzięcia lub kontynuację wcześniej realizowanych przedsięwzięć, lub – projekt jest elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	
4.	**Zgodność z prawem UE**	Czy projekt zachowuje zgodność z warunkami określonymi w art. 36a Rozporządzenia 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 w odniesieniu do publicznie dostępnej infrastruktury paliw alternatywnych na potrzeby pojazdów indywidualnych m.in. w zakresie przedmiotu wsparcia, kosztów kwalifikowalnych, zasad przyznawania pomocy? KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
5.	**Analiza potrzeb**	Czy inwestycja poparta jest analizą potrzeb w zakresie ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych wynikającą z planu zrównoważonej mobilności miejskiej lub Strategii ZIT? KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	TAK / NIE Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.
6.	**Analiza kosztów i korzyści**	Czy przeprowadzona dla projektu analiza kosztów i korzyści wykazuje pozytywne efekty ekonomiczne inwestycji?	TAK / NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

W przypadku projektu, który zakresem obejmuje różne typy inwestycji, dla których przygotowano oddzielne kryteria szczegółowe, kryteria łączymy, oceniając tylko raz kryteria identycznie brzmiące.

KRYTERIA PUNKTOWE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
1.	**Integracja taryfowa**	Czy wnioskodawca uczestniczy w systemie integracji taryfowej lub wdraża koncepcję „Mobilność jako Usługa” (MaaS)? Przez integrację taryfową należy rozumieć proces, w którym różne środki transportu publicznego na obszarach miejskich, takie jak autobusy, tramwaje czy pociągi, są zintegrowane pod względem cen biletów i opłat. Celem jest ułatwienie podróżowania pasażerom poprzez umożliwienie korzystania z różnych środków transportu za pomocą jednego biletu lub opłaty. Mobilność jako Usługa (z ang. *Mobility as a Service*, MaaS) to zorientowana na użytkownika końcowego integracja i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu	0/2	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA PUNKTACJA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		współdzielonego (np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi) w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze - pozwala to użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej mobilności miejskiej funkcjonujących w ramach jednej spersonalizowanej usługi. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia powyższego warunku **2** – wnioskodawca spełnia powyższy warunek		
2.	**Preferencja dla SUMP**	Czy projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie wynika z SUMP, tylko innego dokumentu planowania mobilności miejskiej **3** – projekt wynika z SUMP	0/3	NIE
		SUMA PUNKTÓW	**0/5**	

Typ projektu 5. inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie miejskim

KRYTERIA DOSTĘPU SPECYFICZNE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
1.	**Zbieżność z projektem ZIT**	Czy projekt jest tożsamy z projektem ujętym na liście projektów podstawowych bądź projektów rezerwowych, realizujących cele pozytywnie zaopiniowanej	TAK / NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		przez IZ FEŁ2027 strategii ZIT, o której mowa w art. 34 ust. 15 pkt 3 *Ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027*, aktualnej na dzień ogłoszenia o naborze, tj. czy: 1) tytuł projektu jest tożsamy z nazwą przedsięwzięcia ujętego na ww. liście projektów ZIT oraz 2) wartość wnioskowanego dofinansowania w zakresie środków UE jest równa lub mniejsza od przewidywanej kwoty dofinansowania wskazanej na liście projektów ZIT oraz 3) wskazane we wniosku o dofinansowanie źródło dofinansowania pochodzące ze środków UE jest zgodne ze źródłem dofinansowania wskazanym na liście projektów ZIT? Na etapie realizacji projektu, w przypadku zmiany wartości dofinansowania projektu, wynikającej z uzasadnionych przesłanek i zaakceptowanej przez IZ FEŁ2027, kryterium uznaje się za spełnione. Na etapie realizacji projektu, w przypadku usunięcia przedsięwzięcia z listy projektów ZIT, kryterium uznane zostanie za niespełnione. W przypadku MOF wyznaczonych w SRWŁ2030, innych niż MOF Ośrodka Wojewódzkiego, dla których nie został przygotowany SUMP, to strategia ZIT pełni funkcję innego dokumentu planowania mobilności miejskiej. Wówczas ujęcie projektu na liście projektów w strategii spełnia wymóg zgodności z ww. dokumentem. Strategia ZIT w zakresie pełnienia funkcji innego dokumentu planowania mobilności miejskiej musi zawierać minimum diagnozę stanu mobilności, prognozę przyszłego funkcjonowania, wskaźniki środowiskowe i dostępności transportowej, opis lokalnych uwarunkowań i kierunków planowania interwencji oraz uwzględniać odniesienia do takich kwestii jak: transport publiczny, transport	Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
		niezmotoryzowany, intermodalność, bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście, transport drogowy, logistyka miejska, zarządzanie mobilnością, inteligentne systemy transportowe. Weryfikacja strategii ZIT pod kątem posiadania ww. elementów następuje na etapie opiniowania dokumentu przez IZ FEŁ. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK”.	
2.	**Planowanie mobilności miejskiej - SUMP**	Czy projekt jest zgodny z obowiązującym Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? Zgodność projektu oznacza, że został on wprost wskazany w dokumencie lub wynika z określonych w nim celów lub kierunków działań. Czy Plan został pozytywnie oceniony (ocena „pozytywna” lub „pozytywna z rekomendacjami”) w ramach procesu oceny jakości SUMP zgodnie z *Zasadami zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy Unii Europejskiej 2021-2027* (dokument przyjęty uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w dniu 7 czerwca 2023 r. dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/komitet-sterujacy-ds-wsparcia-sump)? Jeśli SUMP nie został poddany takiej ocenie, IZ FEŁ2027 przekaże go właściwej instytucji, a ocena kryterium do czasu zakończenia weryfikacji dokumentu zostanie wstrzymana. Posiadanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest obligatoryjne dla miasta wojewódzkiego i gmin położonych w jego obszarze funkcjonalnym. W przypadku pozostałych miast i ich obszarów funkcjonalnych posiadanie SUMP jest fakultatywne. Jeśli jednak taki dokument zostanie przygotowany i będzie stanowił podstawę ubiegania się o dofinansowanie projektu, wówczas podlega on ocenie na podstawie niniejszego kryterium. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM	OCENA KRYTERIUM
3.	**Komplementarność (dotyczy miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego)**	Czy planowane do realizacji projekty są komplementarne wobec projektów z zakresu mobilności miejskiej realizowanych lub planowanych do realizacji ze środków Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) ujętych w przyjętej i pozytywnie zaopiniowanej przez IZ FEŁ2027 Strategii ZIT Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego? Komplementarność projektów rozumiana jest jako ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu, tj. przykładowo: – przy realizacji projektu będą wykorzystywane efekty realizacji innego projektu, nastąpi wzmocnienie trwałości efektów jednego przedsięwzięcia realizacją innego lub – projekty są adresowane do tej samej grupy docelowej lub tego samego terytorium, lub rozwiązują ten sam problem, lub – projekt stanowi etap szerszego przedsięwzięcia lub kontynuację wcześniej realizowanych przedsięwzięć, lub – projekt jest elementem szerszej strategii realizowanej przez szereg projektów komplementarnych. KRYTERIUM UZNAJE SIĘ ZA SPEŁNIONE, GDY OCENA BRZMI „TAK” LUB „NIE DOTYCZY”.	TAK / NIE / NIE DOTYCZY Spełnienie kryterium jest konieczne do przyznania dofinansowania.

<u>W przypadku projektu, który zakresem obejmuje różne typy inwestycji, dla których przygotowano oddzielne kryteria szczegółowe, kryteria łączymy, oceniając tylko raz kryteria identycznie brzmiące.</u>

KRYTERIA PUNKTOWE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
1.	**Preferencja dla SUMP**	Czy projekt wynika z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)? **PUNKTACJA:** **0** – projekt nie wynika z SUMP, tylko innego dokumentu planowania mobilności miejskiej **3** – projekt wynika z SUMP	0/3	NIE
2.	**Cele klimatyczne**	Ocenie podlega wpływ planowanej do realizacji inwestycji na cele związane ze zmianami klimatu. Wnioskodawca we wniosku o dofinasowanie wybiera odpowiedni zakres interwencji, który w największym stopniu odzwierciedla zamierzony zakres przedsięwzięcia, ujęty w Szczegółowym opisie priorytetów FEŁ2027 (obowiązującym na dzień ogłoszenia o naborze) w danym działaniu. Współczynnik do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu dla poszczególnych zakresów interwencji (wyrażony wartością procentową), określony został w załączniku I (Tabela 1) do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. Współczynnik ten może wynosić: 40% lub 0%. **PUNKTACJA:**	0/2	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		0 – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 0% **2** – współczynnik dla wybranego zakresu interwencji wynosi 40%		
3.	**Integracja taryfowa**	Czy wnioskodawca uczestniczy w systemie integracji taryfowej lub wdraża koncepcję „Mobilność jako Usługa” (MaaS)? Przez integrację taryfową należy rozumieć proces, w którym różne środki transportu publicznego na obszarach miejskich, takie jak autobusy, tramwaje czy pociągi, są zintegrowane pod względem cen biletów i opłat. Celem jest ułatwienie podróżowania pasażerom poprzez umożliwienie korzystania z różnych środków transportu za pomocą jednego biletu lub opłaty. Mobilność jako Usługa (z ang. *Mobility as a Service*, MaaS) to zorientowana na użytkownika końcowego integracja i dostęp do różnych usług transportowych (transportu publicznego, transportu współdzielonego (np. rowery, skutery, hulajnogi, samochody, taxi) w jednej, wspólnej, cyfrowej usłudze - pozwala to użytkownikowi na zaplanowanie, rezerwację i opłacenie podróży przy wykorzystaniu różnych gałęzi, środków i form zrównoważonej mobilności miejskiej funkcjonujących w ramach jednej spersonalizowanej usługi. **PUNKTACJA:** **0** – wnioskodawca nie spełnia powyższego warunku **2** – wnioskodawca spełnia powyższy warunek	0/2	NIE

LP.	NAZWA KRYTERIUM	DEFINICJA KRYTERIUM I PUNKTACJA	MINIMALNA PUNKTACJA /MAKSYMALNA	KRYTERIUM ROZSTRZYGAJĄCE
		SUMA PUNKTÓW	**0/7**	