

Pytania do działania 4.2 *Mobilność mieszkańców* FEO 2021-2027

Stan na dzień 23.07.2026 r.

1. W nawiązaniu do kryterium punktowanego nr 1 pn. *Zintegrowany charakter projektu oraz nr 5 pn. Kompleksowość projektu realizowana na obszarach poza MOF określonych w Delimitacji Miejskich Obszarów Funkcjonalnych ośrodków powiatowych w województwie opolskim proszę o informację w poniższym zakresie:*

- Czy wymiana istniejącej wiaty przystankowej na nową (zieloną) wiatę przystankową stanowić będzie w projekcie wydatek kwalifikowalny?
- Czy wymiana istniejącej wiaty przystankowej na nową (zieloną) wiatę przystankową pozwoli na uzyskanie punktów w ramach ww. kryteriów, tj. za 2 typ przedsięwzięcia w ramach kryterium nr 2 i za punkt g) w ramach kryterium nr 5.

Zgodnie z zapisami *Szczegółowego Opisu Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Opolskiego 2021-2027* (SZOP FEO 2021-2027) w ramach działania 4.2 *Mobilność mieszkańców*, możliwym do realizacji są następujące typy przedsięwzięć:

1. Pojazdy niskoemisyjne lub zeroemisyjne spełniające kryteria „pojazdów czystych” w rozumieniu dyrektywy 2009/33/WE;
2. Infrastruktura transportu publicznego, taka jak np. przystanki autobusowe i kolejowe, zatoki autobusowe, zajezdnie autobusowe, węzły przesiadkowe oraz infrastruktura do ładowania/tankowania pojazdów bezemisyjnych;
3. Obiekty P&R – lokalizacja obiektów „park&ride” objętych wsparciem będzie zapewniała integrację z publicznym transportem zbiorowym. W miastach pow. 50 tys. mieszkańców wsparcie dla tych obiektów będzie możliwe pod warunkiem ich zlokalizowania poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia, wyznaczonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
4. Budowa i rozbudowa infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych indywidualnych;

5. Infrastruktura dla użytkowników niezmotoryzowanych, taka jak np. drogi rowerowe czy ścieżki dla pieszych, m.in. połączenia pierwszej/ostatniej mili z transportem publicznym – realizowane jako samodzielne projekty, nie tylko w ramach projektów drogowych.

Tym samym, wymiana istniejącej wiaty przystankowej na nową, wpisuje się w możliwy do realizacji w ramach działania 4.2 (wskazany wyżej) typ przedsięwzięcia nr 2 i tym samym może stanowić wydatek kwalifikowalny w projekcie.

Jednakże zwraca się uwagę, że aby wydatek można było zostać uznany za kwalifikowalny, powinien być poniesiony zgodnie z przepisami obowiązującego prawa oraz zgodnie z *Wytycznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków 2021-2027.*

Zgodnie z zapisami podrozdziału 2.2 ww. Wytycznych wydatek jest kwalifikowalny, jeżeli:

- a. jest zgodny z przepisami prawa,
- b. jest zgodny z umową o dofinansowanie projektu i Wytycznymi oraz innymi procedurami, do stosowania których beneficjent zobowiązał się w umowie o dofinansowanie projektu,
- c. został faktycznie poniesiony zgodnie z zasadą określoną w podrozdziale 3.1 Wytycznych, w okresie wskazanym w umowie o dofinansowanie projektu,
- d. spełnia warunki określone w programie i SZOP oraz regulaminie wyboru projektów,
- e. jest niezbędny do realizacji celów projektu i został poniesiony w związku z realizacją projektu lub jego przygotowaniem, o ile SZOP lub regulamin wyboru projektów dopuszcza kwalifikowalność kosztów związanych z przygotowaniem projektu,
- f. został dokonany w sposób przejrzysty, racjonalny i efektywny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,

- g. został należycie udokumentowany zgodnie z wymogami określonymi w Wytycznych oraz z zasadami określonymi przez IZ,
- h. został rozliczony we wniosku beneficjenta o płatność,
- i. dotyczy towarów dostarczonych lub usług wykonanych lub robót budowlanych zrealizowanych, w tym zaliczek, z zastrzeżeniem pkt 4 podrozdziału 3.1 ww. Wytycznych.

Zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie kwalifikowalności wydatków, zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

2. Proszę o informację, czy istnieją jakieś wymagania dotyczące realizacji obiektu P&R w ramach naboru FEO 04.02 poza poniższymi:

- zapewnienie integracji z publicznym transportem zbiorowym,
- w miastach pow. 50 tys. mieszkańców wsparcie dla tych obiektów będzie możliwe pod warunkiem ich zlokalizowania poza obszarem funkcjonalnego śródmieścia, wyznaczonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

W SZOP FEO 2021–2027 oraz kryteriach wyboru projektów dla działania 4.2 *Mobilność mieszkańców*, nie określono dodatkowych wymagań (poza wskazanymi w pytaniu) w zakresie inwestycji dotyczących obiektów P&R. Jednakże należy mieć na uwadze, że wybór projektu do dofinansowania uwarunkowany jest m.in. spełnieniem wszystkich bezwzględnych kryteriów wyboru projektów w tym np. w zakresie zgodność inwestycji z dokumentami planowania mobilności.

Z uwagi na powyższe, proszę o zapoznanie się z określonymi w SZOP (<https://funduszeue.opolskie.pl/documents/szczegolowy-opis-priorytetow-programu-fundusze-europejskie-dla-opolskiego-2021-2027>) warunkami realizacji inwestycji oraz kryteriami wyboru projektów (<https://funduszeue.opolskie.pl/komitety-monitorujacy-feo-2021-2027>) dla działania 4.2 Mobilność mieszkańców FEO 2021-2027.

Ostateczne warunki naboru zostaną przedstawione w *Regulaminie wyboru projektów*, który będzie opublikowany na stronie IZ FEO 2021-2027 (<https://funduszeue.opolskie.pl/>) oraz portalu FE (<https://funduszeuropejskie.gov.pl/>) na minimum 40 dni przed planowanym terminem zakończenia naboru.

3. W nawiązaniu do kryterium punktowanego nr 4 pn. Komplementarność projektu, proszę o wskazanie, czy planowane do realizacji projekty muszą być:

- zakończone, czy też mogą być w trakcie realizacji,
- dofinansowane z funduszy UE lub funduszy zewnętrznych, czy też mogą być finansowane ze środków własnych,
- realizowane w tej perspektywie, bądź perspektywie 2014-2021, czy też mogą być to projekty z perspektywy 2007-2013.

- wskazywane jako komplementarne mogą być zarówno projekty zrealizowane, jak również projekty w trakcie realizacji;
- projekty komplementarne muszą być współfinansowane ze środków Unii Europejskiej;
- projekty mogą pochodzić z różnych okresów programowania. Możliwe jest wykazanie komplementarności zarówno z projektami realizowanymi w perspektywie finansowej 2021–2027, jak również z projektami z wcześniejszych perspektyw finansowych, w tym 2014–2020 oraz 2007–2013, o ile spełniają one warunki wzajemnego uzupełniania się.

Szczegółowe informacje w zakresie sposobu określania komplementarności projektów, zostaną zamieszczone w *Instrukcji wypełniania wniosku o dofinansowanie projektu*, stanowiącej załącznik do *Regulaminu wyboru projektów*.

4. Wnioskodawca planuje do realizacji obiekt B&R poprzez montaż stojaka na rowery przy przystanku autobusowym. Czy wówczas:

- jeśli ww. prace wymagać będą zgłoszenia robot budowlanych, to czy do wniosku o dofinansowanie należy przedłożyć opis techniczny do zgłoszenia robót budowlanych?

- jeśli ww. prace nie będą wymagać zgłoszenia robót budowlanych, to czy do wniosku o dofinansowanie należy przedłożyć jakąkolwiek dokumentację techniczną w ww. zakresie, czy też na ten załącznik nie będzie dotyczył tego elementu?

Odpowiedź:

- jeśli prace wymagać będą zgłoszenia robót budowlanych, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć odpowiednią dokumentację techniczną (bądź wyciąg z tej dokumentacji) na podstawie której, Wnioskodawca dokonał zgłoszenia robót budowlanych;
- dla projektów nieobejmujących swym zakresem wykonania robót budowlanych (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane), dołączenie do projektu dokumentacji technicznej nie jest wymagane.

Zwraca się uwagę, że zakres wymaganej do przedłożenia (wraz z wnioskiem o dofinansowanie) dokumentacji technicznej uzależniony jest od charakteru planowanych prac oraz obowiązków wynikających z przepisów prawa budowlanego.

Szczegółowe informacje w zakresie wymaganych załączników (w tym dokumentacji technicznej), zostaną zamieszczone w *Instrukcji wypełniania załączników do wniosku o dofinansowanie projektu ze środków EFRR*, stanowiącej załącznik do *Regulaminu wyboru projektów*.

5. W nawiązaniu do kryterium merytorycznego szczegółowego nr 6 pn. Infrastruktura ładowania i tankowania pojazdów indywidualnych (jeśli dotyczy), którego definicja brzmi: Infrastruktura ładowania i tankowania pojazdów indywidualnych spełnia następujące wymogi: nie obejmuje możliwości tankowania gazem; spełnia wymogi Dyrektywy 2014/94/UE; brak jest możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z instrumentów zwrotnych; inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb; analiza kosztów-korzyści (CBA) projektu wykazuje pozytywne efekty ekonomiczne inwestycji

Uprzejmie proszę o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:

- warunek spełnia wymogi Dyrektywy 2014/94/UE – proszę o informację, czy poniższe wymogi są jedynymi, które musi spełniać planowana do wykonania infrastruktura ładowania pojazdów indywidualnych, czy też są jeszcze jakieś warunki poniżej nie wspomniane:

a) Złącza / standardy techniczne: prąd przemienny (AC) – gniazdo/wtyk Typu 2 (norma EN/IEC 62196-2); szybkie ładowanie prądem stałym (DC) – złącze Combo 2 / CCS (EN/IEC 62196-3).

b) Ładowanie ad hoc (art. 4 ust. 9): każdy ogólnodostępny punkt musi umożliwiać ładowanie bez konieczności zawierania umowy z operatorem (np. płatność jednorazowa).

c) Ceny (art. 4 ust. 10): rozsądne, łatwo i jednoznacznie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

d) Niedyskryminacyjny dostęp operatorów/dostawców energii (art. 4 ust. 8 i 11): operator może kupować energię od dowolnego dostawcy; OSD współpracuje na zasadach niedyskryminacyjnych,

- warunek brak jest możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z instrumentów zwrotnych – proszę o informację czy warunek ten pozostanie spełniony, jeśli aktualnie na terenie Gminy funkcjonuje już jakaś infrastruktura ładowania pojazdów indywidualnych,

- warunek inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu i potrzeb – czy konieczne jest przygotowanie analizy popytu i potrzeb jako osobny załącznik, czy też analiza ta ma stanowić część np. SWI? Czy jest jakiś wzór albo konkretne wymagania, co taka analiza popytu i potrzeb ma zawierać?

Oprócz wskazanych w definicji kryterium warunków, inwestycje w infrastrukturę ładowania i tankowania pojazdów indywidualnych, powinny być zgodne z przepisami obowiązującego prawa. Należy zwrócić szczególną uwagę na możliwość występowania w projekcie pomocy publicznej. W celu weryfikacji konieczności objęcia projektu pomocą publiczną, w Studium Wykonalności Inwestycji (stanowiącym załącznik do wniosku o dofinansowanie) Wnioskodawca powinien przeprowadzić szczegółowy test pomocy publicznej.

Samo istnienie na terenie Gminy komercyjnych stacji ładowania pojazdów indywidualnych, nie wyklucza możliwości dofinansowania tego rodzaju inwestycji. W ramach złożonej dokumentacji Wnioskodawca powinien wykazać, że w danej konkretnej lokalizacji, prywatni inwestorzy nie wykazują zainteresowania budową ładowarek np. ze względów ekonomicznych.

Ponadto, zasadność realizacji inwestycji w infrastrukturę ładowania i tankowania pojazdów indywidualnych, powinna być potwierdzona odpowiednią analizą popytu i potrzeb. Nie przewiduje się wskazywania w *Regulaminie wyboru projektów* szczegółowych wymogów oraz elementów jakie powinna zawierać analiza popytu oraz ocena potrzeb. Jednakże należy mieć na uwadze, aby metodologia przeprowadzenia analizy była jasno opisana w Studium Wykonalności Inwestycji a jej wyniki potwierdzały zapotrzebowanie (określonej grupy docelowej) na korzystanie z przewidzianej do realizacji w ramach projektu stacji ładowania.

Zwraca się uwagę, że weryfikacja w zakresie poprawności przedstawionych analiz w powyższym zakresie, będzie dokonywana przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej projektu. Jeśli eksperci uznają, że przeprowadzona analiza popytu oraz ocena potrzeb wymagają doprecyzowania/korekty, wystosują odpowiednią uwagę w tym zakresie.