Załącznik nr 2 do Regulaminu wyboru projektów przyjętego uchwałą nr 524/88/25 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 8 maja 2025 r.

# Zasady kwalifikowania wydatków w ramach naboru dla Działania 3.1. Mobilność miejska FEP 2021-2027

# 

Spis treści

[1. Wydatki kwalifikowalne 3](#_Toc146620128)

[2. Wydatki niekwalifikowalne 5](#_Toc146620129)

## 1. Wydatki kwalifikowalne

**Zasada ogólna:**

**Wydatek jest kwalifikowalny jeżeli spełnia ogólne warunki kwalifikowalności określone w Podrozdziale 2.2 Wytycznych Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej (dalej: MFiPR) dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027 z uwzględnieniem zasad opisanych poniżej.**

Za **kwalifikowalne** uznaje się następujące wydatki **bezpośrednie** poniesione w ramach projektu:

1. koszt opracowania lub aktualizacji dokumentów i prac niezbędnych do przygotowania projektu m.in. studium wykonalności, koncepcja budowlana, projekt budowlany, projekt architektoniczny i  wykonawczy, prace geodezyjne;
2. w ramach infrastruktury składającej się na węzeł integracyjny lub przystanek zintegrowany koszty budowy lub rozbudowy i przebudowy:
3. punktowej infrastruktury transportu zbiorowego, w tym m.in. pętli autobusowych,
4. systemów parkingowych („parkuj i jedź”, „parkuj rower i jedź” oraz „ podwieź i jedź”) wraz z infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów;
5. budynków dworców kolejowych, autobusowych lub innych obiektów przeznaczonych do obsługi podróżnych jedynie w zakresie pomieszczeń służących bezpośrednio funkcjom transportowym lub bezpośredniej obsługi pasażerów. Jeżeli w budynkach znajdują się części niezwiązane z funkcją transportową lub bezpośredniej obsługi podróżnych, odnoszące się do nich wydatki dotyczące robót budowlano-montażowych i dokumentacji technicznej są kwalifikowalne w proporcji ustalonej jako powierzchnia kwalifikowalna (powierzchnia użytkowa minus powierzchnia niezwiązana z w/w funkcjami) do powierzchni użytkowej;
6. infrastruktury drogowej wykorzystywanej w transporcie publicznym, wraz z narzędziami cyfrowymi, do obsługi parkingów („parkuj i jedź”, „parkuj rower i jedź” oraz „ podwieź i jedź”) oraz koszt elementów ukierunkowanych na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg w tym m.in. pieszych , rowerzystów;
7. koszty budowy nowej lub rozbudowy i przebudowy infrastruktury transportu:
8. autobusowego w tym m.in. pętli , wydzielonych pasów ruchu (buspasów), zatok przystankowych;
9. rowerowego, pieszego i pieszo rowerowego na obszarze o promieniu 3 km od węzła integracyjnego oraz rozwój publicznego systemu wypożyczania rowerów;
10. koszty działań sprzyjających adaptacji do zmian klimatu poprzez zastosowanie błękitno-zielonej infrastruktury, np. zielone dachy, zielone ściany itp.
11. koszty poniesione na likwidację barier architektonicznych, w szczególności w oparciu o projektowanie uniwersalne lub zastosowanie racjonalnego usprawnienia uwzględniającego potrzeby osób z niepełnosprawnościami.
12. koszty zakupu zero i niskoemisyjnego taboru na potrzeby transportu publicznego:
13. taboru zeroemisyjnego, tj. pojazdów elektrycznych (BEV) i wodorowych (FCV);
14. taboru niskoemisyjnego spełniającego wymogi „ekologicznie czystych pojazdów” zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE (zmienioną dyrektywą 2019/1161), tj.:

* w przypadku pojazdów kategorii M3 będą to pojazdy wykorzystujące paliwa alternatywne, zdefiniowane w art. 2 pkt 1) i 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, z wyjątkiem paliw produkowanych z surowców o wysokim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, w przypadku których obserwuje się znaczną ekspansję obszaru produkcji na tereny zasobne w pierwiastek węgla, zgodnie z art. 26 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001[[1]](#footnote-1),
* w przypadku pojazdów kategorii M1 lub M2 będą to pojazdy spełniające normę emisji CO2 50 g/km i 80% maksymalnej dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń powietrza (cząstek stałych i tlenków azotu), o ile będą one zakupione do 31 grudnia 2025 r.

1. koszty infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych (pojazdy elektryczne i wodorowe), spełniającej następujące warunki:
2. nie ma możliwości jej sfinansowania ze źródeł prywatnych;
3. w przypadku infrastruktury dla użytkowników indywidualnych - zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników;
4. koszty cyfryzacji transportu miejskiego (oprogramowanie i niezbędny sprzęt) w szczególności systemy:

* zarządzania transportem zbiorowym;
* monitoringu transportu zbiorowego i przystanków;
* informacji dla pasażerów;
* organizacji przewozów w tym m.in. elektroniczny system pobierania opłat;

oraz aplikacji do planowania podróży.

1. koszt nadzoru inwestorskiego:
   1. do 2% kosztów robót budowlanych i montażowych (kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych) bez kontroli rozliczenia budowy,
   2. do 3 % kosztów robót budowlanych i montażowych (kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych) z kontrolą rozliczenia budowy;
2. koszt inżyniera kontraktu, inwestora zastępczego do 7% kosztów robót budowlanych i montażowych (kwalifikowalnych i niekwalifikowalnych);
3. koszt nadzoru autorskiego do 15 % kosztów dokumentacji projektowej związanej z realizowanym projektem;
4. koszty działań edukacyjnych mające na celu promocję transportu niskoemisyjnego (zbiorowego, rowerowego, do 10% kosztów kwalifikowalnych projektu, w tym m.in. publikacje elektroniczne, filmy, spoty, koszty związane z organizacją spotkań, pikników edukacyjnych, dni mobilności, koszty zakupu materiałów edukacyjnych wpisane do ewidencji środków trwałych;
5. koszty informacji i promocji w szczególności:
   1. przygotowanie lub aktualizacja informacji lub zakładki na stronie internetowej poświęconej projektowi,
   2. tablice informacyjne,
   3. plakaty informacyjne w miejscu realizacji projektu,
   4. koszt usługi zleconej w zakresie prowadzenia konta w mediach społecznościowych;
   5. organizacja wydarzeń informacyjnych lub działań komunikacyjnych np. z udziałem Komisji Europejskiej (w tym m.in. najem sali, zapewnienie nagłośnienia , zakup cateringu, zakup reklamy w mediach dot. wydarzenia itp.).

## 2. Wydatki niekwalifikowalne

Za **niekwalifikowalne** uznaje się następujące wydatki poniesione w ramach projektu:

1. podatek od towarów i usług;
2. koszty wynagrodzeń personelu bezpośredniego beneficjenta /partnerów.
3. koszty pośrednie o których mowa w Podrozdziale 3.12 Wytycznych MFiPR dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027;
4. koszty budowy, rozbudowy i przebudowy budynków dworców kolejowych, autobusowych lub innych obiektów niesłużących bezpośrednio funkcjom transportowym i bezpośredniej obsługi pasażerów,
5. koszty budowy nowych węzłów integracyjnych lub przystanków zintegrowanych zlokalizowanych na obszarze centrum miasta[[2]](#footnote-2);
6. koszty budowy infrastruktury drogowej na potrzeby ruchu pojazdów niewykorzystywanych w transporcie publicznym;
7. koszty budowy lub rozbudowy obiektów typu „parkuj i jedź”, „parkuj rower i jedź” oraz „ podwieź i jedź” na obszarze centrum miasta[[3]](#footnote-3);
8. koszty budowy, rozbudowy lub przebudowy sieci drogowej na potrzeby linii autobusowych wykorzystywanej przez indywidualny ruch samochodowy;
9. koszty budowy, rozbudowy i przebudowy infrastruktury transportu rowerowego, pieszego i pieszo rowerowego poza obszarem o promieniu 3 km od węzła integracyjnego;
10. koszty wymiany źródła ciepła na źródło zasilane paliwami kopalnymi, w tym gazowymi;
11. koszty zakupu gadżetów (np. długopisów, notesów, kubków, urządzeń pamięci przenośnej typu pendrive, plecaków itp.);
12. koszty zakupu materiałów na potrzeby działań edukacyjnych typu przybory plastyczne, zeszyty, kolorowanki.
13. koszty publikacji papierowych (np. folderów, ulotek) za wyjątkiem szczególnie uzasadnionych sytuacji np. publikacje papierowe skierowane do osób starszych oraz z niepełnosprawnościami;
14. koszty zakupu środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych niepodlegających amortyzacji oraz nieujętych w ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych;
15. wydatki wyszczególnione w Podrozdziale 2.3 Wytycznych MFiPR dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027.

**Uwaga!**

Wnioskodawca jest zobowiązany do przygotowania i przeprowadzenia postępowań o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców, a także do działania w sposób przejrzysty i proporcjonalny – zgodnie z procedurą określoną w Podrozdziale 3.2. Zasada konkurencyjności Wytycznych MFiPR dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027.

W przypadku, gdy Wnioskodawca rozpocznie realizację projektu na własne ryzyko przed podpisaniem umowy o dofinansowanie projektu, zobowiązany jest do upublicznienia zapytania ofertowego za pomocą Bazy Konkurencyjności (BK2021)[[4]](#footnote-4) – zgodnie z treścią Sekcji 3.2.3 Ogłoszenia Podrozdziału 3.2. Wytycznych MFiPR dotyczących kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027.

1. za paliwa alternatywne uznawane są: energia elektryczna, wodór, sprężony i skroplony gaz ziemny w tym biometan, gaz płynny LPG oraz biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, przy czym tych trzech ostatnich nie można mieszać z konwencjonalnymi paliwami kopalnymi [↑](#footnote-ref-1)
2. nie dotyczy miast, które nie mają formalnego podziału na dzielnice [↑](#footnote-ref-2)
3. nie dotyczy miast, które nie mają formalnego podziału na dzielnice [↑](#footnote-ref-3)
4. Dostępnej pod adresem: <https://bazakonkurencyjnosci.funduszeeuropejskie.gov.pl/>. [↑](#footnote-ref-4)