



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Warszawa, data: 28 czerwca 2024 r.

znak sprawy: DPI-XXIII.054.4.2024.DPI-XXIII-054.4.2024.EB

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

**Dotyczy: odpowiedzi na interpelację nr 3287 Pani Poseł Zofii Czernow
i Pani Poseł Krystyny Sibińskiej w sprawie środków dla instrumentów
Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach programu Fundusze
Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko**

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację przedstawiam następujące informacje.

Pytanie 1. Czy Ministerstwo pracuje nad rozwiązaniami zgłaszanymi przez samorządy, a dotyczące zmian w Programie FEnIKS, które pozwolą wykorzystać dedykowane im środki?

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (dalej: FEnIKS) został zatwierdzony przez Radę Ministrów, a następnie 6 października 2022 r. przez Komisję Europejską. Jednym z istotnych obszarów interwencji FEnIKS wskazanych w Programie jest wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej, realizowane w ramach Priorytetu III Transport miejski, o czym pismami z 24 listopada 2022 r. zostali poinformowani przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej (dalej: MFiPR) wszyscy potencjalni Wnioskodawcy, czyli 20 miast i ich obszarów funkcjonalnych.

W ww. pismach została przekazana związkom ZIT informacja o planowanym zakresie wsparcia, wysokości koperty finansowej danego ZIT, jak również o warunkach, jakie będą musiały być spełnione, aby ZIT mógł skorzystać z wydzielonej koperty finansowej. Ponadto związki ZIT zostały poinformowane,

że szczegółowe warunki naborów i zgłaszania inwestycji odzwierciedlone będą w przygotowywanych dokumentach programowych, jak również w ramach regulaminu naboru. Wskazany w pismach zakres wsparcia obejmował już typy projektów, odzwierciedlone następnie w dokumentacji programowej: Szczegółowym Opisie Priorytetów, Harmonogramie naboru.

Zakres wsparcia z programu krajowego był więc komunikowany od początku funkcjonowania programu i jest on kontynuacją podejścia zapoczątkowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Założeniem przydzielenia środków na projekty transportu miejskiego z programu krajowego jest bowiem skierowanie dodatkowego wsparcia (obok środków programów regionalnych) do obszarów, których problem zatłoczenia komunikacyjnego i emisji zanieczyszczeń z transportu dotyczy w największym stopniu. Należy przy tym zaznaczyć, że wśród obszarów objętych programem krajowym, znajdują się również ośrodki o mniejszej liczbie ludności niż Aglomeracja Jeleniogórska, dla których kwestia kosztochłonności inwestycji stanowiła barierę w rozwoju transportu publicznego na danym obszarze, a które z powodzeniem wykorzystywały już środki POIiŚ 2014-2020 na inwestycje. Projekty obejmujące tym samym np. węzły przesiadkowe integrujące w przemyślany sposób transport kolejowy, miejski/podmiejski z powodzeniem przechodziły kryteria stosowane w POIiŚ i stanowią obecnie przykłady dobrych praktyk rozwiązania istotnych wąskich gardeł w systemach transportu publicznego.

Każdy projekt ubiegający się o dofinansowanie w ramach FEnIKS musi przejść pozytywnie ocenę. Na ocenę wniosku o dofinansowanie składa się ocena projektu horyzontalnymi kryteriami wyboru projektów, które zostały przyjęte przez Komitet Monitorujący 10 lutego 2023 r. oraz specyficznymi kryteriami wyboru projektów (działanie 3.1), które zostały przyjęte przez Komitet Monitorujący 20 kwietnia 2023 r. Dokumenty po ich przyjęciu publikowane były na stronie internetowej poświęconej FEnIKS, aby każdy potencjalny Wnioskodawca mógł się z nimi zapoznać. Warto w tym miejscu podkreślić, że członkiem Komitetu Monitorującego program FEnIKS 2021-2027 są m.in. organizacje zrzeszające JST. Tym samym związki ZIT z odpowiednim wyprzedzeniem znały tym samym typy oczekiwanych w programie krajowym projektów oraz wymogi związane z ich złożeniem.

Należy zauważyć, że znacząca część kryteriów wynika bezpośrednio z przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. (dalej: CPR) i w związku z tym jest obligatoryjna. Należy do nich m.in. kryterium dotyczące konieczności sporządzenia analizy finansowej i ekonomicznej, wynikające z art. 73 ust. 2 lit c CPR, które ma na celu zapewnienie, że projekty wybrane do dofinansowania będą odzwierciedlały najkorzystniejszą relację między kwotą wsparcia, podejmowanymi działaniami i osiąganymi celami. Jest to jedno z trudniejszych kryteriów w ocenie związków ZIT.

Podkreślenia wymaga, że podejście do wyboru projektów do dofinansowania (wyrażone w treści kryteriów) jest także kontynuacją dobrych praktyk, sprawdzonych w ramach zarządzania programem krajowym w poprzednich latach. Podejście to pozwala bowiem na wybór projektów o udowodnionej wartości ekonomicznej dla obszaru. Jednym z elementów była i jest konieczność przedłożenia w ramach wniosków o dofinansowanie (dalej: WoD) analiz ekonomicznych i finansowych, które stanowią przedmiot szczegółowej weryfikacji na etapie oceny WoD. Wysoka jakość dotychczasowych projektów POIiŚ ma istotne znaczenie dla poziomu skuteczności programu, w tym m.in. braku istotnych błędów skutkujących korektami systemowymi. Dotychczasowa współpraca z ZIT pozwalała wyłaniać i wspierać w ramach programu krajowego projekty strategiczne dla rejonu, o stosunkowo większej skali. Z tego też powodu działanie FENX.03.01 Transport miejski wyróżnia projekty ze względu na ich typ, a nie skalę czy wartość. Celowo nie określano minimalnej wartości projektu, gdyż w praktyce tego typu „benchmarki” w ocenie IZ zawsze wyznaczają granicę w sposób sztuczny. Określenie skali projektu, jego wartości, itd., należy tym samym do autorów strategii ZIT oraz potencjalnego Wnioskodawcy. IZ wychodzi z założenia, że mając do dyspozycji środki programów regionalnych i krajowych, władze dokonują oceny zasadności ubiegania się w danym programie o wsparcie dla planowanych zamierzeń inwestycyjnych. Nie zmienia to przy tym faktu, że kwestie udokumentowania spodziewanego ruchu pasażerskiego i idącej za tym efektywności ekonomicznej to kwestia kluczowa z punktu widzenia instytucji odpowiedzialnej za dysponowanie środkami europejskimi.

Informacja o czasie trwania naboru została udostępniona także w Harmonogramie naborów wniosków dla programu FENIKS w wersji z 9 lutego 2023 r., opublikowanym na stronie internetowej: <https://www.feniks.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-oprogramie/naborow/harmonogram-naborow-wnioskow/>. Na IZ FENIKS ciąży przy tym obowiązek minimalizowania utraty środków przeznaczonych dla Polski w perspektywie finansowej 2021-2027. Możliwość kwalifikowania wydatków w ramach ww. perspektywy finansowej została skrócona o jeden rok w porównaniu z poprzednią perspektywą finansową, co oznacza koniec kwalifikowania wydatków już w 2029 roku. Stąd każde przesunięcie terminów wskazanych w przyjętych harmonogramach będzie miało niekorzystny wpływ na terminy realizacji projektów, a tym samym na możliwość pełnego wydatkowania przyznanych środków finansowych. Ponadto należy wziąć także pod uwagę, że istnieją pośrednie cele certyfikacyjne, których niewykonanie w terminie może skutkować ograniczeniem środków przekazywanych w ramach Programu.

Mając na uwadze powyższe oraz to, że potencjalni Wnioskodawcy działania FENX.03.01 Transport miejski zostali poinformowani o terminie zakończenia, jak również zakresie przedmiotowym naboru z dużym wyprzedzeniem (listopad 2022 r.) IZ utrzymała pierwotny termin zakończenia naboru. W świetle powyższego też, IZ jako instytucja odpowiedzialna za wdrożenie Programu

nie przewiduje zmiany dokumentacji programowej oraz regulaminu naboru projektów celem dostosowania do wielkości i potencjału potencjalnych Wnioskodawców. Rolą IZ jest zapewnienie równego traktowania Wnioskodawców, a co za tym idzie nie ma takiej możliwości, aby w ramach jednego naboru wymagania w stosunku do Wnioskodawców realizujących te same „typy projektów”, były różne.

Zarówno IZ, jak również Instytucja Pośrednicząca (dalej: IP) służą pomocą Wnioskodawcom/ Beneficjentom na każdym etapie, tj. identyfikacji, wyboru i wdrażania projektów. Wszelkie wątpliwości interpretacyjne są na bieżąco rozwiewane przez CUPT i IZ w procesie odpowiadania na zapytania do naboru lub w ramach konsultacji roboczych. Natomiast niewykorzystane środki z koperty finansowej przyznanej ZIT nie przepadają. Wrócą one do puli ogólnej w działaniu i zostaną rozdysponowane przez IZ FEnIKS w dalszych naborach, których potencjalnym beneficjentem niezmiennie pozostaje 20 obszarów wskazanych w Programie.

Pytanie 2. Jakie są możliwości uwzględnienia słusznych wniosków i postulatów samorządów, co byłoby docenieniem ich aktywności i zaangażowania w pozyskiwanie i rozliczanie środków w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych?

Wychodząc naprzeciw postulatowi części związków ZIT o możliwość finansowania w ramach działania FENX.03.01 Transport miejski inwestycji związanych z zakupem taboru autobusowego w Harmonogramie naborów wniosków, który jest dostępny na stronie internetowej:

<https://www.feniks.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/naboru/harmonogram-naborow-wnioskow/>, planowane jest wsparcie miast w poszerzaniu floty autobusów.

Dodatkowo IZ FEnIKS planuje po zakończeniu aktualnego naboru, przeprowadzić analizę efektów postępowania oraz dalszych potrzeb miast w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej. Dokonany przegląd będzie podstawą dalszych decyzji co do możliwości przeznaczenia pozostałej alokacji FEnIKS.

Wszelkie analizy w tym zakresie dokonane zostaną po zakończeniu obecnego naboru FEnIKS oraz po rozstrzygnięciu naborów dotyczących zakupu taboru autobusowego realizowanych w ramach KPO.

Z poważaniem

z up. Ministra

Jan Szyszko

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/

