



Uchwała Nr 120/2025
Komitetu Monitorującego Program
Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027
z dnia 6 czerwca 2025 roku

w sprawie uzgodnienia odmiennych warunków wsparcia w ramach Działania 10.5 „Sprawnie funkcjonujący i zdekarbonizowany transport publiczny” w priorytecie 10 Sprawiedliwa transformacja Wielkopolski Wschodniej Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 finansowanym ze środków Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w stosunku do warunków stosowanych w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

Na podstawie art. 19 ustawy z 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz.U. z 2022 r., poz. 1079 ze zm.) oraz §3 ust. 3 lit. a Regulaminu Komitetu Monitorującego Program Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027, Komitet Monitorujący Program Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027 uchwala, co następuje:

§1

Uzgadnia się odmienne warunki wsparcia w stosunku do warunków stosowanych w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego dla poniższego typu projektu finansowanego ze środków Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w priorytecie 10 Sprawiedliwa transformacja Wielkopolski Wschodniej Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027, Działanie 10.05 Sprawnie funkcjonujący i zdekarbonizowany transport publiczny:

- typ projektu: Budowa i rozbudowa komercyjnej infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych,

polegające na braku konieczności stosowania następujących wymogów:

1. Typy projektów można łączyć w celu realizacji jak najbardziej kompleksowych przedsięwzięć;
2. Preferowane będą projekty kompleksowe, obejmujące większą ilość typów projektów;
3. W miastach Wielkopolski Wschodniej przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia odpowiedniego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego (np. odpowiednio dostosowanej strategii



ZIT), przy czym preferowane będzie SUMP. Za odpowiednio dostosowaną strategię ZIT będzie uważana taka strategia, która obejmuje obszar transportu i mobilności miejskiej w zakresie diagnozy, celów strategii i listy projektów. W odróżnieniu do strategii dla miast przygotowuj. SUMP, które mogą w obszarze mobilności miejskiej odsyłać czytelnika do SUMP. W przypadku, gdy dane miasto nie znajduje się w OF objętym ZIT, podobne funkcje może pełnić odpowiednio dostosowana strategia gminy. Weryfikacja rzeczywistej realizacji SUMP będzie prowadzona na poziomie Kryteriów wyboru projektów i realizacji właściwych projektów. W przypadku nieukończenia prac nad dokumentem na etapie składania wniosku o dofinansowanie, wymagane będzie oświadczenie o przystąpieniu do opracowania SUMP wraz z projektem dokumentu. Przyjęty dokument (tj. pozytywnie zaopiniowany przez CUPT) będzie wymagany na etapie podpisywania umowy o dofinansowanie;

4. Poza obiektami P&R, miejskimi i podmiejskimi węzłami przesiadkowymi, środkami na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi i infrastrukturą tankowania / ładowania pojazdów bezemisyjnych, wsparciem nie będą objęte inwestycje w przebudowę lub rozbudowę sieci drogowej wykorzystywanej dla ruchu poj. samochodowych nie wykorzystywanych w transporcie publicznym;
5. Działania powinny służyć zmniejszeniu popytu na podróże realizowane indywidualnym transportem samochodowym na rzecz zwiększenia udziału transportu zbiorowego przy wykorzystaniu środków transportu publicznego;
6. Priorytetowe wsparcie otrzymają projekty powiązane z wprowadzaniem integracji taryfowej i wdrażaniem koncepcji MaaS;
7. Preferencje w dostępie do finansowania otrzymają MOF, w których stosowane będzie zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego przez tworzenie i realizację dokumentów spełniających ideę planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

§2

1. Możliwość zastosowania odmiennych warunków wsparcia dla projektów finansowanych ze środków Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w priorytecie 10 Sprawiedliwa transformacja Wielkopolski Wschodniej wynika z zapisu Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027: „Warunki wsparcia FST poszczególnych typów operacji będą identyczne jak w przypadku projektów wspieranych z EFRR i EFS+ opisanych w odpowiednich celach szczegółowych niniejszego programu i UP z wyjątkiem odpowiednio uzasadnionych wypadków uzgodnionych na Komitecie monitorującym”.



2. Kwestie horyzontalne dotyczące m.in. równości szans i niedyskryminacji weryfikowane będą na zasadach określonych w Kryteriach wyboru projektów.
3. Uzasadnienie dla braku stosowania ww. wymogów przyznania dofinansowania na komercyjną infrastrukturę do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, ujęte jest w załączniku nr 1 do niniejszej uchwały.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

z up. Wojciech Jankowiak

Przewodniczący Komitetu Monitorującego
Program Fundusze Europejskie
dla Wielkopolski 2021-2027



Załącznik nr 1 do Uchwały nr 120/2025
Komitetu Monitorującego Program Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027
z dnia 6 czerwca 2025 roku

Uzasadnienie dla zastosowania odmiennych warunków wsparcia w przypadku projektów określonych w § 1 uchwały.

Przyjmuje się odmiennie warunki wsparcia z Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST) w odniesieniu do zasad obowiązujących w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), wynikające ze specyfiki obszarów objętych wsparciem.

Przedsięwzięcia planowane w ramach FST obejmują budowę i rozbudowę komercyjnej infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych, instalacje służące do dystrybucji nośników energii i paliw dla zeroemisyjnego transportu nowej generacji wykorzystującego proekologiczne źródła napędu (takie jak np. wodór, energia elektryczna), tj. dotyczą inwestycji infrastrukturalnych.

1. Ze względu na ograniczony zakres projektów przewidzianych do wsparcia oraz ich komercyjny charakter, rezygnuje się z możliwości łączenia typów projektów oraz preferowania projektów kompleksowych, obejmujących większą ilość typów projektów.
2. Przyznanie dofinansowania na komercyjną infrastrukturę do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych nie będzie uzależnione od przyjęcia odpowiedniego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego (np. SUMP). Sprawiedliwa transformacja Wielkopolski Wschodniej przyczynić się ma do zwiększania aktywności obszarów „nowej gospodarki” subregionu, które wymagać będą nowych rozwiązań w zakresie wsparcia inwestycji dotyczących zeroemisyjnej (głównie wodorowej) infrastruktury transportowej, tj. umożliwiających przejście na czyste źródła energii w transporcie. Inwestycje te nie oddziałują kompleksowo na system transportu publicznego, tzn. dotyczą jedynie infrastruktury technicznej (np. punktów ładowania).

Planowane do wsparcia w ramach typu projektu inwestycje stanowią element infrastruktury energetycznej i transportowej o znaczeniu regionalnym i krajowym. Ich budowa nie jest ściśle związana z lokalną polityką mobilności miejskiej, a ich funkcjonowanie nie wpływa bezpośrednio na układ drogowy, natężenie ruchu ani wybory modalne użytkowników w obrębie miasta. W odróżnieniu od inwestycji typowo miejskich, takich jak transport publiczny czy infrastruktura pieszo-rowerowa, których realizacja wymaga zgodności z dokumentami z zakresu planowania transportu miejskiego, infrastruktura ta:

- ma charakter **ogólnokrajowy i międzysektorowy**, obsługując transport miejski, regionalny i dalekobieżny, jak również sektor przemysłowy,
- wspiera **transformację energetyczną i dekarbonizację transportu ciężkiego**, a nie organizację lokalnego ruchu drogowego,



- jest często realizowana w ramach polityki klimatycznej i energetycznej państwa lub UE, a nie strategii mobilności miejskiej.
3. Projekty nie uwzględniają przedsięwzięć z zakresu infrastruktury i usług transportu miejskiego.
 4. Ograniczony (do infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych) zakres projektów i ich komercyjny charakter sprawia, że wsparciem nie będą objęte inwestycje w przebudowę czy rozbudowę sieci drogowej wykorzystywanej dla ruchu pojazdów samochodowych.
 5. Projekty nie obejmują inwestycji na rzecz transportu zbiorowego i dlatego nie służą zmniejszeniu popytu na podróże realizowane indywidualnym transportem samochodowym.
 6. Ze względu na charakter projektów - komercyjne inwestycje infrastrukturalne o ograniczonym zakresie, nie ma zastosowania koncepcja MaaS, która dotyczy usług cyfrowych oferowanych celem umożliwienia użytkownikowi planowania, rezerwowania i opłacania podróży przy użyciu różnych środków transportu w jednym miejscu.

Ze względu cel, charakter i zakres typu projektów, odstępstwa uznaje się za zasadne.