

Załącznik do Uchwały nr 25/2015 Komitetu Monitorującego Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 z dnia 2 lipca 2015 r. w sprawie przyjęcia sektorowych kryteriów wyboru projektów dla wybranych typów projektów w ramach działania 3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

## 1. Typ projektów (A): transport morski:

### 1.1 Dodatkowe kryteria formalne dla wszystkich typów projektów (A):

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Tak/Nie
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	
12.	Zapewnienie środków na utrzymanie zmodernizowanej infrastruktury/zakupionych pływających jednostek specjalistycznych i sprzętu	Projekt ma zapewnione źródło finansowania utrzymania zmodernizowanej infrastruktury/zakupionych pływających jednostek specjalistycznych i sprzętu po zakończeniu realizacji inwestycji	
13.	Położenie portu w sieci bazowej TEN-T	Dotyczy inwestycji w infrastrukturę portową i dostępową do portu: lokalizacja inwestycji dotyczy portu w sieci bazowej TEN-T, zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE	
14.	Zgodność z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu	Ujęcie w części opisowej lub na liście projektów w Dokumentcie Implementacyjnym.	

## 1.2. Kryteria merytoryczne:

### Typ projektu:

- inwestycje służące poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony morza,
- inwestycje służące poprawie infrastruktury portowej,
- inwestycje służące poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony lądu,
- inwestycje ograniczające zanieczyszczenie środowiska przez statki

### Kryteria merytoryczne I stopnia

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Max punktacja
1.	Realizacja celów osi priorytetowej	Projekt zgodny z celami osi priorytetowej	<p>max. 5 pkt:</p> <p><u>rodzaj infrastruktury<sup>1</sup>:</u></p> <p>3 pkt – inwestycja dotyczy poprawy dostępu do portu morskiego od strony lądu, albo</p> <p>2 pkt – inwestycja dotyczy poprawy infrastruktury portowej, albo</p> <p>2 pkt – inwestycja dotyczy poprawy dostępu do portu morskiego od strony morza</p> <p><u>cel inwestycji:</u></p> <p>1 pkt – w wyniku realizacji inwestycji zostanie zmniejszona presja działalności portowej na środowisko<sup>2</sup></p> <p>1 pkt – realizacja inwestycji przyniesie poprawę bezpieczeństwa żeglugi<sup>3</sup></p> <p>1 pkt – inwestycja ma charakter multimodalny (usprawni przenoszenie ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na inne gałęzie transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych)</p>	3	15
2	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów</p> <p>max 3 pkt – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane</p> <p><b>3</b> pkt – uregulowane w 100 %</p>	2	18

<sup>1</sup>Możliwy wybór tylko jednego z trzech podkryteriów.

<sup>2</sup>Kryterium nie ma zastosowania w przypadku projektów drogowych (inwestycji dotyczących poprawy dostępu do portu morskiego od strony lądu).

<sup>3</sup>Kryterium nie ma zastosowania w przypadku inwestycji dotyczącej poprawy dostępu do portu morskiego od strony lądu.

			<p>2 pkt – uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”)</p> <p>1 pkt – projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy</p> <p>2 pkt – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają</p> <p>max 3 – dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu</p> <p>3 pkt – współczynnik <math>\geq 50\%</math>  2 pkt – <math>50\% &gt; \text{współczynnik} \geq 30\%</math>  1 pkt – <math>30\% &gt; \text{współczynnik} \geq 20\%</math></p>		
3	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	<p>Suma punktów (max 4 pkt):</p> <p>1 pkt – projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie transportowe</p> <p>1 pkt – komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku</p> <p>1 pkt – komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami zaakceptowanymi do realizacji z tej samej gałęzi transportu, tj. mającymi zapewnione finansowanie</p> <p>1 pkt – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie</p>	2	8
4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) <sup>4</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	<p>Ocena zgodnie z następującą punktacją:</p> <p>2 pkt – projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR</p> <p>1 pkt – projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.</p>	1	2
<b>Maksymalna liczba punktów:</b>					<b>43</b>

<sup>4</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 25/2015 przyjmującej kryteria dla działania 3.2

### Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Ocena
14.	Efektywność ekonomiczna	Ocena ekonomicznej bieżącej wartości netto	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1
15.	Realizacja zadań państwa w zakresie poprawy dostępu do portów od strony morza	Ocena możliwości finansowania inwestycji ze środków innych niż UE	Projekt dotyczy inwestycji służących poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony morza, realizowanych przez urzędy morskie, które nie posiadają możliwości finansowania inwestycji ze środków innych niż unijne.	0/1

### Typ projektu:

- inwestycje dot. poprawy bezpieczeństwa morskiego, poprzez doposażenie służb ratownictwa morskiego oraz służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi

### Kryteria merytoryczne I stopnia

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Max punktacja
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów	4	16
			Suma punktów (max 4 pkt)		
			2 pkt – specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)		
			1 pkt – Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)		
			1 pkt – pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)		
2.	Komplementarność	Zbadanie powiązania projektu z projektami morskimi	4 pkt – projekt jest powiązany z innymi inwestycjami morskimi	2	8

3.	Usprawnienie ratownictwa morskiego/poprawa bezpieczeństwa żeglugi	Zbadanie stopnia poprawy ratownictwa morskiego/poprawy bezpieczeństwa żeglugi	Suma punktów (max 5 pkt) <sup>5</sup>	4	20
			1) 1 pkt – skrócenie czasu dotarcia do najdalszego miejsca w polskiej strefie reagowania		
			2) 1 pkt – zwiększenie stopnia pokrycia obszarów morskich w trakcie reagowania		
			3) 1 pkt – zwiększenie zdolności do podejmowania rozbitków jednorazowo		
			4) 1 pkt – zwiększenie zdolności operacyjnej		
			5) 1pkt – zapewnienie warunków bezpieczeństwa żeglugi		
			6) 1 pkt – usprawnienie obsługi torów wodnych w zakresie oznakowania nawigacyjnego		
			7) 1 pkt – poprawa drożności torów wodnych (lodołamanie)		
			8) 1 pkt – umożliwienie badania akwenów pod kątem czystości dna i głębokości na trasach żeglugowych		
4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) <sup>6</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	Ocena zgodnie z następującą punktacją: 2 pkt – projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR 1 pkt – projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.	1	2
<b>Maksymalna liczba punktów:</b>					46

<sup>5</sup> Kryteria 1-3 dotyczą projektów realizowanych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).

Kryteria 6-8 dotyczą projektów realizowanych przez Urzędy Morskie.

Kryteria 4-5 dotyczą projektów realizowanych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa SAR oraz Urzędy Morskie.

<sup>6</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 25/2015 przyjmującej kryteria dla działania 3.2

**Typ projektu:**

- inwestycje dotyczące budowy i modernizacji systemów łączności i nawigacji oraz systemów oznakowania nawigacyjnego

**Kryteria merytoryczne I stopnia**

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Max punktacja
1.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów		18
			<b>Budowa infrastruktury</b>		
			max <b>3</b> pkt – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane <b>3</b> pkt – uregulowane w 100 % <b>2</b> pkt – uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”)	2	
			<b>1</b> pkt – projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy		
			<b>2</b> pkt – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają		
			max <b>3</b> pkt – dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu <b>3</b> pkt – współczynnik $\geq 50\%$ <b>2</b> pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ <b>1</b> pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$		
			<b>Sprzęt</b> Suma punktów (max 9 pkt)		
W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów	2				
<b>3</b> pkt - specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)					
<b>3</b> pkt - Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)					

			3 pkt – pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)		
2.	Komplementarność	Zbadanie powiązania projektu z projektami morskimi	Suma punktów (max 2 pkt) 1 pkt – komplementarność z projektami morskimi zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku 1 pkt – komplementarność z równoległe realizowanymi projektami morskimi / z projektami morskimi zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie.	4	8
3.	Usprawnienie żeglugi/poprawa bezpieczeństwa żeglugi	Ocena poprawy warunków żeglugi na polskich obszarach morskich	2 pkt – usprawnienie żeglugi 2 pkt – poprawa bezpieczeństwa żeglugi	4	16
4.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) <sup>7</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	Ocena zgodnie z następującą punktacją: 2 pkt – projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR 1 pkt – projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.	1	2
<b>Maksymalna liczba punktów</b>					<b>44</b>

## 2. Typ projektów (B): śródlądowe drogi wodne, w tym:

- liniowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne służące poprawie parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych
- program wdrażania systemu informacji rzecznej (RIS)
- inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa żeglugi poprzez doposażenie służb zapewniających bezpieczeństwo żeglugi oraz służb ratowniczych w pływające jednostki specjalistyczne oraz sprzęt

### 2.1. Dodatkowe kryteria formalne dla wszystkich typów projektów (B)

Nr	Nazwa kryterium	Opis kryterium	Tak/Nie
11.	Gotowość projektu do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	Projekt jest zdolny do funkcjonowania bezpośrednio po zakończeniu inwestycji	
12.	Zgodność z polityką wodną UE	Inwestycja spełnia wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE i nie utrudnia osiągnięcia celów Dyrektywy Powodziowej 2007/60/WE oraz została uwzględniona w Masterplanie dla dorzeczy Wisły lub Odry albo, jeśli to zasadne, w zaktualizowanych planach gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy w odniesieniu do inwestycji oddziałujących na jednolite części wód <sup>8</sup> .	

<sup>7</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 25/2015 przyjmującej kryteria dla działania 3.2

<sup>8</sup> Zgodnie z POIŚ, współfinansowane będą mogły być tylko projekty wskazane w załącznikach do Master Planów dla obszarów dorzeczy Odry i Wisły, które nie wpływają negatywnie na

13.	Zgodność z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu	Ujęcie w części opisowej lub na liście projektów w Dokumencie Implementacyjnym.	
-----	--	---	--

## 2.2. Kryteria merytoryczne

### Kryteria merytoryczne I stopnia dla wszystkich projektów (B)

Nr	Kryteria	Opis kryterium	Zasady oceny kryterium	Waga	Max punktacja
1.	Realizacja celów osi priorytetowej	Ocena poprawy warunków żeglugi na śródlądowych drogach wodnych	<p><b>Dla projektów typu liniowe i punktowe inwestycje infrastrukturalne służące ujednoczeniu parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych:</b></p> <p>4 pkt – dostosowanie śródlądowej drogi wodnej do III klasy dróg wodnych 2 pkt – dostosowanie śródlądowej drogi wodnej do II klasy dróg wodnych</p> <p><b>Dla projektów typu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– program wdrażania systemu informacji rzecznej (RIS),</li> <li>– inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa żeglugi poprzez doposażenie służb zapewniających bezpieczeństwo żeglugi oraz służb ratowniczych w pływające jednostki specjalistyczne oraz sprzęt:</li> </ul> <p>Suma punktów (max 4 pkt)</p> <p>2 pkt – usprawnienie żeglugi 2 pkt – poprawa bezpieczeństwa żeglugi</p>	4	16
2.	Przygotowanie projektu do realizacji	Ocena stanu przygotowania projektu do realizacji	<p>W przypadku, gdy któryś z wymienionych etapów przygotowania projektu nie jest konieczny, a projekt jest gotowy do realizacji otrzymuje maksymalną liczbę punktów</p> <p><b>Budowa infrastruktury:</b></p> <p>max 3 pkt – prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane 3 pkt – uregulowane w 100 % 2 pkt – uregulowane co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę (w przypadku realizacji projektów w</p>	2	18

osiągnięcie dobrego stanu wód lub nie pogarszają stanu wód. Współfinansowanie projektów wskazanych w załącznikach do Master Planów, jako mogące spowodować nieosiągnięcie dobrego stanu wód lub pogorszenie stanu/potencjału jednolitych części wód, nie będzie dozwolone do czasu przedstawienia wystarczających dowodów na spełnienie warunków określonych w art. 4.7 Ramowej Dyrektywy Wodnej w aktualizacji Planów Gospodarowania Wodami na Obszarach Dorzeczy. Wypełnienie warunku będzie uzależnione od potwierdzenia przez Komisję Europejską zgodności przygotowanych aktualizacji Planów Gospodarowania Wodami w Dorzeczach z wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej.



			systemie „buduj”) / uregulowane co najmniej w 50 % (w przypadku realizacji projektów w systemie „zaprojektuj i wybuduj”)		
			2 pkt – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca wszystkie elementy projektu, które jej wymagają		
			1 pkt – projekt budowlany co najmniej w zakresie umożliwiającym uzyskanie pierwszego pozwolenia na budowę / program funkcjonalno-użytkowy		
			max 3 pkt – dokumentacja przetargowa (pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) posiadana w zakresie określonym współczynnikiem: szacunkowej wartości zamówienia w stosunku do całkowitej wartości zamówień w ramach projektu 3 pkt – współczynnik $\geq 50\%$ 2 pkt – $50\% > \text{współczynnik} \geq 30\%$ 1 pkt – $30\% > \text{współczynnik} \geq 20\%$		
			<b>Pływające jednostki specjalistyczne oraz sprzęt:</b> Suma punktów (max 9 pkt)	2	18
			3 pkt – specyfikacje techniczne obejmujące zakres całego projektu (opis przedmiotu zamówienia dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)		
			3 pkt – Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia obejmujące zakres całego projektu (dla przeprowadzenia poszczególnych postępowań)		
			3 pkt – pełna dokumentacja niezbędna do wszczęcia postępowania o udzieleniu zamówienia publicznego (czyt. dokumentacja przetargowa)		
4.	Komplementarność	Projekt jest powiązany z projektami już zrealizowanymi, będącymi w trakcie realizacji lub zaakceptowanymi do realizacji	1 pkt – projekt realizuje w całości docelowe rozwiązanie transportowe w swojej gałęzi transportu	2	8
			1 pkt – komplementarność z projektami z tej samej gałęzi transportu zrealizowanymi w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających rok złożenia wniosku		
			1 pkt – komplementarność z równolegle realizowanymi projektami / z projektami z tej samej gałęzi transportu zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie.		
			1 pkt – komplementarność międzygałęziowa (z innymi gałęziami transportu) z istniejącą infrastrukturą transportową / z równolegle realizowanymi projektami transportowymi / z projektami transportowymi zaakceptowanymi do realizacji, tj. mającymi zapewnione finansowanie		

5.	Zgodność projektu ze Strategią Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) <sup>9</sup>	Sprawdzone jest, w jakim stopniu projekt jest zgodny lub komplementarny z celami Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego	Ocena zgodnie z następującą punktacją: 2 pkt – projekty, które mają status flagowych projektów w ramach SUE BSR 1 pkt – projekty przyczyniają się do osiągnięcia wskaźników, o których mowa w Planie działania UE dotyczącym Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego dla jednego z obszarów priorytetowych: Transport, Energy, Bio, Agri, Hazards, Nutri, Ship, Safe, Secure, Culture, Tourism, Health.	1	2
<b>Maksymalna liczba punktów:</b>					44

#### **Dodatkowe kryteria merytoryczne II stopnia**

<b>Nr</b>	<b>Nazwa kryterium</b>	<b>Opis kryterium</b>	<b>Zasady oceny kryterium</b>	<b>Ocena</b>
14.	Efektywność ekonomiczna	Ocena nie dotyczy projektów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i RIS	Wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni, ENPV > 0.	0/1

<sup>9</sup> Horyzontalne kryterium merytoryczne I stopnia (przyjęte uchwałą KM 3/2015) – nie jest przedmiotem uchwały 25/2015 przyjmującej kryteria dla działania 3.2