

## FAQ stan na 26.07.24

- 1. Gmina planuje w ramach projektu zakup autobusów zeroemisyjnych, które w pierwszej kolejności przeznaczone byłby na realizację zadania Gminy jakim jest transport dzieci do szkół, a w drugiej kolejności mogą być włączone do transportu publicznego (tj. w godzinach poza szkolnych, weekendy, ferie/wakacje).**

**Czy tak wykorzystane autobus będą wydatkiem kwalifikowalnym?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z art. 4 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2023.2778 t.j.) publiczny transport zbiorowy to  **powszechnie dostępny**  regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. W związku z powyższym transport dedykowany dowozom dzieci do szkół nie wpisuje się w środki publicznego transportu zbiorowego.

- 2. Wnioskodawca chce zrealizować projekt w oparciu o formułę "Zaprojektuj i wybuduj", jednakże, na część inwestycji może być wymagane uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Zgodnie z zapisami „Instrukcji wypełniania załączników do wniosku...”: „W przypadku realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych należy przedstawić prawomocną Decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej”. Proszę o informację, czy ten obowiązek dotyczy także projektów realizowanych na podstawie programu funkcjonalno-użytkowego i ww. formuły?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów:

„W przypadku realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych należy przedstawić prawomocną Decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.” Natomiast gdy Wnioskodawca planuje realizować projekt w formule zaprojektuj i wybuduj tj. na podstawie programu funkcjonalno-użytkowego dostarczenie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID) przed podpisaniem umowy nie jest wymagane ze względu na specyfikę projektu. W tej sytuacji Wnioskodawcy zobowiązani są dostarczyć niezwłocznie po jego uzyskaniu wraz z potwierdzeniem, iż decyzja stała się ostateczna.

- 3. Zapisy „Instrukcji wypełniania załączników do wniosku...” nie wskazują na konieczność załączenia do wniosku dokumentu potwierdzającego prawo do dysponowania nieruchomościami objętymi projektem. W związku z tym proszę o wskazanie:**

**a) w jaki sposób Wnioskodawca ma dokonać tego potwierdzenia w ramach dokumentacji aplikacyjnej?**

**b) czy w sytuacji, gdy realizacja projektu odbędzie się w oparciu o ww. formułę "Zaprojektuj i wybuduj" i docelowe do uzyskania ZRID na określony zakres projektu, a tym istnieje prawdopodobieństwo, iż na etapie składania wniosku o dofinansowanie, Wnioskodawca nie będzie posiadał prawa do dysponowania nieruchomościami na wszystkie działki objęte przedmiotowym projektem, będzie istniała możliwość potwierdzenia niniejszego prawa dopiero na etapie realizacji projektu?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów w SWI pkt. C.2 Analiza wykonalności projektu należy opisać kwestie prawne związane z realizacją projektu, w tym stan formalno-prawny nieruchomości, gruntów. W punkcie tym należy wymienić wszystkie dokumenty warunkujące wykonanie inwestycji np. pozwolenie na budowę, pozwolenie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, umowę na świadczenie usług publicznych, dokument potwierdzający kwalifikowalność podatku VAT oraz wszelkie inne dokumenty warunkujące prawidłową realizację projektu. Jeżeli realizacja projektu wymaga uzyskania dodatkowych pozwoleń/decyzji/innych dokumentów, należy podać informację o terminie uzyskania (lub przypuszczalnym terminie uzyskania danego dokumentu).

- 4. Zgodnie z zapisami ww. „Instrukcji wypełniania załączników do wniosku...” dotyczącymi załącznika FORMULARZ W ZAKRESIE OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO oraz projektów realizowanych na podstawie PFU: „(...) Wnioskodawca w momencie składania wniosku o dofinansowanie zobowiązany jest dostarczyć dokumentację środowiskową dla planowanego przedsięwzięcia”. Proszę o wyjaśnienie, czy w sytuacji kiedy Wnioskodawca stwierdzi, że realizowany przez niego zakres może potencjalnie wymagać przeprowadzenia procedury ooś, ale nie jest w stanie jej dokonać z uwagi na posiadanie wyłącznie ww. PFU, będzie mógł stosowną dokumentację z procedury ooś przedstawić dopiero na etapie realizacji projektu?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów Wnioskodawca w momencie składania wniosku o dofinansowanie zobowiązany jest dostarczyć dokumentację środowiskową (w ramach załącznika nr 2 do wniosku o dofinansowanie) dla planowanego przedsięwzięcia. Na etapie oceny środowiskowej ekspert dokona oceny złożonej dokumentacji OOŚ w odniesieniu do inwestycji wskazanej w PFU. Na etapie realizacji projektu (po złożeniu przez Beneficjenta pełnej dokumentacji technicznej w tym ZRID-u) dokonywana jest ponowna ocena środowiskowa projektu.

Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do Regulaminu wyboru projektów *na każdym etapie oceny Wnioskodawca może zostać wezwany przez IZ do uzupełnienia niezbędnych dokumentów w celu przeprowadzania oceny projektów, a także dokonania weryfikacji prawidłowości zawartych w nim danych.*

- 5. Zgodnie z Regulaminem Wyboru Projektów dla Działania 3.1 Mobilność Miejska wśród krajowych podstaw udzielenia pomocy publicznej wskazane są:**

**- Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 11 grudnia 2022 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2686),**

**- Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 17 kwietnia 2024 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów na lata 2021-2027.**

**Rozporządzenie dotyczące infrastruktury lokalnej uniemożliwia wykorzystania wytworzonej infrastruktury na potrzeby świadczenia usług zatem brak jest możliwości w tym zakresie budowy centrum przesiadkowej przez Wnioskodawcę i wykorzystania go do własnej działalności gospodarczej (realizacja usług transportu publicznego).**

**Z kolei wskazane Rozporządzenie w zakresie pomocy de minimis w praktyce uniemożliwia finansowanie inwestycji ze względu na obowiązujące limity kwotowe w tym zakresie.**

**Wśród unijnych podstaw prawnych wskazano: Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.**

**Wnioskodawca posiada umowę z Powiatem, zawartą w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Przedmiotem umowy jest realizacja usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym na obszarze Powiatu, organizowanych przez Powiat w ramach publicznego transportu zbiorowego.**

**Ww. umowa obejmuje działalność podstawową - świadczenie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych oraz działalność dodatkową związaną m.in. z organizowaniem punktu obsługi podróżnych spełniającego funkcje dworca autobusowego.**

**Biorąc pod uwagę powyższe zwracamy się z uprzejmą prośbą o odpowiedź czy w ramach Działania 3.1 Mobilność miejska możliwe jest wsparcie Wnioskodawcy w oparciu o Rozporządzenie nr 1370/2007 na budowę centrum przesiadkowego pełniącego funkcję obsługi podróżnych, o którym mowa w ww. umowie oraz czy możliwe jest udostępnianie powstałej infrastruktury podmiotom zewnętrznym?**

**Charakter centrum przesiadkowego sprawia, iż z powstałej infrastruktury, za opłatami rynkowymi, korzystałyby również podmioty zewnętrzne realizujące przewozy miejskie, podmiejskie międzynarodowe na analizowanym terenie.**

**Odpowiedź:** Zgodnie z przekazanymi wyjaśnieniami Wnioskodawca posiada umowę z Powiatem. Ww. umowa obejmuje działalność podstawową - świadczenie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych oraz działalność dodatkową związaną m.in. z organizowaniem punktu obsługi podróżnych spełniającego funkcje dworca autobusowego.

Zakres umowy nie obejmuje organizacji i obsługi centrum przesiadkowego, który zgodnie z definicją (patrz. zintegrowany węzeł przesiadkowy) zawartą w *Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778). jest miejscem umożliwiającym dogodną zmianę środka transportu wyposażonym w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, a więc jest inwestycją dużo szerszą niż dworzec autobusowy.

Mając powyższe na uwadze, w ramach naboru FEOP.03.01-IZ.00-001/24 do działania 3.1 *Mobilność miejska*, nie jest możliwe wsparcie Wnioskodawcy w oparciu o Rozporządzenie nr 1370/2007 na budowę centrum przesiadkowego pełniącego funkcję obsługi podróżnych.

**6. Jakie dokumenty należy przedłożyć do wniosku o dofinansowanie w zakresie świadczenia usługi publicznego transportu zbiorowego. Czy wystarczające będą:**

- aktualna umowa wykonawcza, obowiązująca do 2026 r.;
- dokument odzwierciedlający podstawowe założenia umowy o świadczenie usług publicznych oraz harmonogram działań związanych z jej zawarciem;

**- umowę spółki?**

**Odpowiedź:**

Kwestia dotycząca wymaganych dokumentów w zakresie świadczenia usługi publicznego transportu zbiorowego została opisana w Załączniku nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów*.

*W przypadku, gdy podmiotem ubiegającym się o dofinansowanie jest jednostka samorządu terytorialnego, która zamierza wykonywać usługi publiczne za pośrednictwem swej spółki komunalnej albo spółka komunalna, która zamierza świadczyć usługi publiczne na rzecz macierzystej jednostki samorządu terytorialnego, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć **umowę o świadczenie usług publicznych (w tym uchwałę o utworzeniu spółki, umowę lub statut spółki)** oraz **model finansowy** wykazujący, iż w wyniku otrzymania przez spółkę komunalną środków z danego programu operacyjnego rekompensata nie przekroczy dopuszczalnej wysokości, obliczonej zgodnie z Załącznikiem do rozporządzenia nr 1370/2007. Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, a umowa o świadczenie usług publicznych nie została jeszcze zawarta, do wniosku o dofinansowanie należy załączyć dokument **odzwierciedlający podstawowe założenia umowy o świadczenie usług publicznych** oraz **harmonogram działań związanych z jej zawarciem**. Po zawarciu umowy należy do złożonego wniosku dołączyć jej egzemplarz. Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, przekazanie spółce dofinansowania albo składników nabytych z udziałem dofinansowania nie może nastąpić przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych. Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła spółka, przyznanie spółce dofinansowania, rozumiane jako zawarcie umowy o dofinansowanie projektu ze środków funduszy UE, nie może nastąpić przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych.*

Jeżeli zarówno okres trwałości projektu jak i okres rozliczenia planowanego do uzyskania dofinansowania jako elementu rekompensaty wykraczać będzie poza okres obowiązywania aktualnej umowy, Wnioskodawca w dokumentacji projektowej powinien wskazać w jaki sposób planuje on zapewnić trwałość w projekcie (np. poprzez aneksowanie ww. umowy).

- 7. Mają na względzie zapisy Instrukcji: „Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, a umowa o świadczenie usług publicznych nie została jeszcze zawarta, do wniosku o dofinansowanie należy załączyć dokument odzwierciedlający podstawowe założenia umowy o świadczenie usług publicznych oraz harmonogram działań związanych z jej zawarciem. Po zawarciu umowy należy do złożonego wniosku dołączyć jej egzemplarz.”**

**Na jakim etapie konieczne będzie przedłożenie przyszłej umowy pomiędzy Gminą a MZK mając na względzie przepisy rozporządzenia 1370/2007 mówiące o konieczności ogłoszenia takiego zamiaru na rok przed jej zawarciem?**

**Zgodnie z informacjami na stronie internetowej, rozstrzygnięcie naboru planowane jest na styczeń/luty 2025 r. Przy założeniu, że zawieranie umowy o dofinansowanie miałyby zostać przeprowadzone w 2 połowie roku 2025, z pewnością nie będzie możliwości dołączenia przyszłej umowy o świadczenie usługi publicznego transportu zbiorowego w terminie zawarcia umowy o dofinansowanie.**

**Odpowiedź:** Zgodnie z przywołanymi zapisami Instrukcji: „Jeżeli o dofinansowanie wystąpiła jednostka samorządu terytorialnego, a umowa o świadczenie usług publicznych nie została jeszcze zawarta, do wniosku o dofinansowanie należy załączyć dokument odzwierciedlający podstawowe założenia umowy o świadczenie usług publicznych oraz harmonogram działań związanych z jej zawarciem. Po zawarciu umowy należy do złożonego wniosku dołączyć jej egzemplarz.”

Przekazanie umowy do IZ FEO 2021-2027 może nastąpić po podpisaniu umowy o dofinansowanie projektu (na etapie realizacji projektu).

**8. Czy w ramach dokumentacji aplikacyjnej wymagane będzie przedłożenie modelu finansowego wykazującego, iż w wyniku otrzymania przez spółkę komunalną środków z danego programu operacyjnego rekompensata nie przekroczy dopuszczalnej wysokości, obliczonej zgodnie z Załącznikiem do rozporządzenia nr 1370/2007?**

**O dofinansowanie ubiega się Gmina, a docelowa umowa, w ramach której świadczona będzie usługa publicznego transportu zbiorowego z wykorzystaniem dofinansowanych pojazdów zostanie zawarta dopiero w przyszłości. Na moment złożenia dokumentacji aplikacyjnej nie będą znane finalne zapisy związane z kalkulacją rekompensaty.**

**Odpowiedź:** Jak wskazano w zapisach wzoru SWI znajdującym się w Załączniku nr 5 do Regulaminu wyboru projektów w przypadku projektów, których dofinansowanie stanowi element rekompensaty wypłacanej operatorowi świadczącemu usługi w zakresie usług w ogólnym interesie gospodarczym w transporcie zbiorowym – poziom dofinansowania powinien być ustalony tak, aby rekompensata przyznawana operatorowi (z uwzględnieniem rozsądnego zysku) nie była nadmierna (zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007). Poziom dofinansowania nie może przekraczać maksymalnej intensywności pomocy określonej w regulaminie wyboru. Analiza **powinna zawierać prognozę wysokości rekompensaty** przyznawanej operatorowi usług (wariant z dofinansowaniem i bez) w okresie odniesienia projektu oraz weryfikację czy przyznana rekompensata nie będzie skutkować przekroczeniem poziomu „rozsądnego zysku” dla operatora świadczącego usługi. Obliczenia należy przeprowadzić w załączniku do SWI, w arkuszu kalkulacyjnym „Rekompensata”, a w części opisowej należy przedstawić wyniki i wnioski z przeprowadzonej analizy.

Reasumując, w sytuacji, gdy na etapie składania projektu Wnioskodawca nie posiada umowy, w ramach której świadczona będzie usługa publicznego transportu zbiorowego, należy przedstawić **prognozę wysokości rekompensaty**, która powinna być ponownie skalkulowana w momencie przedłożenia umowy do IZ FEO 2021-2027.

**9. Jakie są dopuszczalne formy przekazania majątku przez JST dla Spółki będącej podmiotem wewnętrznym?**

**Czy musi być to forma odpłatna tj. dzierżawa?**

**Czy dopuszczalne jest przekazanie autobusów w nieodpłatne użytkowanie podmiotowi wewnętrznemu lub zmiana formy własności (aport)?**

**Odpowiedź:** Forma przekazania majątku przez JST dla spółki będącej podmiotem wewnętrznym musi być zgodna z przepisami obowiązującego prawa. Ponadto należy przeanalizować poszczególne formy przekazania majątku pod kątem ewentualnego występowania w projekcie pomocy publicznej oraz pod kątem zachowania trwałości w projekcie.

**10. W przypadku, gdy okres przyszłej umowy o świadczenie usługi publicznego transportu zbiorowego nie będzie umożliwiał całkowitego rozliczenia dofinansowania w czasie (z uwagi na dłuższy termin amortyzacji majątku), czy w tym zakresie należy przedłożyć oświadczenie Gminy o zamiarze kontynuowania/zawarcia kolejnej umowy przywozowej z Operatorem z wykorzystaniem taboru zakupionego z przedmiotowego dofinansowania UE - co umożliwi całkowite rozliczenia dofinansowania w rekompensacie?**

**Odpowiedź:** W przypadku, gdy okres przyszłej umowy o świadczenie usługi publicznego transportu zbiorowego nie będzie umożliwiał całkowitego rozliczenia dofinansowania w czasie, Wnioskodawca powinien złożyć oświadczenie o zamiarze kontynuowania / zawarcia kolejnej umowy przywozowej z Operatorem z wykorzystaniem taboru zakupionego z przedmiotowego dofinansowania UE.

Ponadto należy mieć na uwadze, że zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów*, na każdym etapie oceny Wnioskodawca może zostać wezwany przez IZ do uzupełnienia niezbędnych dokumentów w celu przeprowadzania oceny projektu, a także dokonania weryfikacji prawidłowości zawartych w nim danych.

**11. Zwracam się z pytaniem czy podmiot prywatny tj. Sp. z o.o. może ubiegać się o dofinansowanie w naborze nr FEOP.03.01-IZ.00-001/24 dla Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego.**

*Spółka zlokalizowana jest w Walcach. Sp. z o.o. świadczy swoje usługi m.in. na podstawie umowy powierzenia, która obowiązuje od 1 lipca 2024 do 30 czerwca 2027 w zakresie realizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej transporcie drogowym na obszarze powiatu Kędzierzyńsko-Kozielskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego.*

*Przedmiotem projektu będzie budowa centrum przesiadkowego. Obecny dworzec autobusowy posiada wiele cech predysponujących go do pełnienia roli centrum przesiadkowego, jednakże ze względu na zły stan techniczny obiekt wymaga gruntownej modernizacji technicznej, funkcjonalnej oraz estetycznej, wobec czego przedstawiony nabór stanowi szansę na pozyskanie środków finansowych umożliwiających realizację przedsięwzięcia inwestycyjnego. Dodatkowo obiekt znajduje się w obszarze rewitalizacji Gminnego Programu Rewitalizacji. Obecny teren dworca autobusowego pozostaje własnością spółki. Spółka planuje udostępnić przystanki na terenie centrum przesiadkowego również dla autobusów MZK oraz innych przewoźników.*

*W naszej opinii spółka wpisuje się w typ beneficjanta ogólny tzn. jest operatorem publicznego transportu zbiorowego, nie mniej jednak inwestycje polegające na budowie centrum przesiadkowego są z reguły realizowane są przez podmioty publiczne. Wobec powyższego zwracamy się z pytaniem czy podmiot prywatny tj. spółka może ubiegać się o dofinansowanie w naborze nr FEOP.03.01-IZ.00-001/24 dla Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego?*

**Odpowiedź:** Na podstawie przedstawionych przez Państwa informacji można stwierdzić, że Spółka wpisuje się we wskazany w *Regulaminie wyboru projektów* typ beneficjenta pn. *Organizatorzy i operatorzy publicznego transportu zbiorowego*. W związku z tym spółka może ubiegać się o dofinansowanie projektu w naborze nr FEOP.03.01-IZ.00-001/24 dla Subregionu Kędzierzyńsko-Strzeleckiego.

W przypadku Wnioskodawców będącymi podmiotami prywatnymi, należy zwrócić szczególną uwagę na kwestię występowania w projekcie pomocy publicznej. Oznacza to, że w przypadku składania wniosków przez beneficjentów prowadzących działalność gospodarczą, przez którą należy rozumieć - zgodnie z orzecznictwem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości - oferowanie towarów i usług na rynku także przez podmioty publiczne, udzielanie wsparcia musi następować z uwzględnieniem warunków dopuszczalności pomocy publicznej. Decydujące znaczenie dla określenia czy dana działalność jest działalnością gospodarczą, jest stwierdzenie czy mogłaby być, co do zasady prowadzona przez podmiot prywatny w celu osiągnięcia zysku.

W Studium Wykonalności Inwestycji (załączniku do wniosku o dofinansowanie) należy zamieścić następujące informacje:

- a) czy beneficjent prowadzi/będzie prowadził działalność gospodarczą i jaki jest/będzie jej zakres?,
- b) na jaki cel beneficjent przeznacza/będzie przekazywał środki uzyskane z prowadzonej działalności gospodarczej?,

oraz przeprowadzić test pomocy publicznej odnosząc się do poniższych warunków:

- *transfer środków publicznych – wsparcie przekazywane jest przez państwo lub przy wykorzystaniu zasobów państwowych,*
- *korzyść ekonomiczna – występuje wtedy, gdy przekazywane jest wsparcie o charakterze bezzwrotnym, udzielane są pożyczki/kredyty z oprocentowaniem poniżej stopy rynkowej (stopy referencyjnej KE), dokonuje się odroczenia/rozłożenia na raty płatności po stopie niższej od stopy rynkowej,*
- *selektywność – wsparcie uprzywilejowuje konkretne przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw, bądź produkcję określonych towarów,*
- *wpływ na konkurencję – wsparcie zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji,*
- *wpływ na wymianę handlową – zgodnie z Traktatem WE każda pomoc, która wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi jest uznawana za niezgodną ze wspólnym rynkiem.*

Przepisom o pomocy publicznej podlegają wszystkie kategorie podmiotów, które prowadzą działalność gospodarczą, niezależnie od formy prawnej i źródeł finansowania oraz tego czy są nastawione na zysk.

W przypadku gdy projekt dotyczy usług publicznych w transporcie zbiorowym obowiązkowe jest załączenie do wniosku o dofinansowanie dokumentów określonych w *Wytycznych MIR w zakresie dofinansowania z programów operacyjnych podmiotów realizujących obowiązki świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym* zgodnie z pkt 8 załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów*.

Zapisy Regulaminu wyboru projektów nie wykluczają możliwości budowy centrum przesiadkowego przez podmiot prywatny, jednakże należy mieć na uwadze, że projekt musi być realizowany zgodnie z przepisami obowiązującego prawa. Ponadto Wnioskodawca przed przystąpieniem do przygotowywania projektu, powinien przeanalizować zakres inwestycji pod kątem spełnienia poszczególnych kryteriów wyboru projektów, stanowiących załącznik nr 8 do *Regulaminu wyboru projektów*.

Ponadto należy mieć na uwadze, że ocena w zakresie wykonalności projektu, kwalifikowalności wydatków czy zgodności projektu z zasadami dotyczącymi pomocy publicznej dokonywana jest przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej (na podstawie kompletnej dokumentacji projektowej).

## **12. Wnioskodawcą będzie gmina, tj. organizator publicznego transportu zbiorowego.**

**Transport zbiorowy na obszarze tej gminy obsługiwany jest przez podmiot wewnętrzny (spółkę komunalną). Zakres projektu obejmować będzie m.in. zakup taboru autobusowego na potrzeby komunikacji miejskiej.**

**a) Proszę o informację czy w takim przypadku gdy wnioskodawcą jest gmina powinniśmy obejmować projekt pomocą publiczną czy też nie?**

**b) Proszę o informację czy w takim przypadku w ramach analizy finansowej wystąpi konieczność kalkulacji prognozowanych poziomów rekompensaty dla operatora publicznego transportu zbiorowego?**

### **Odpowiedź a):**

Aby móc określić czy projekt objęty jest zasadami pomocy publicznej Wnioskodawca powinien przeprowadzić szczegółową analizę w tym zakresie. Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów* w Studium Wykonalności Inwestycji (załączniku do wniosku o dofinansowanie) należy zamieścić następujące informacje:

- a) czy beneficjent prowadzi/będzie prowadził działalność gospodarczą i jaki jest/będzie jej zakres?,
- b) na jaki cel beneficjent przeznacza/będzie przekazywał środki uzyskane z prowadzonej działalności gospodarczej?,

oraz zobowiązany jest **przeprowadzić test pomocy publicznej odnosząc się do poniższych warunków:**

- *transfer środków publicznych – wsparcie przekazywane jest przez państwo lub przy wykorzystaniu zasobów państwowych,*
- *korzyść ekonomiczna – występuje wtedy, gdy przekazywane jest wsparcie o charakterze bezzwrotnym, udzielane są pożyczki/kredyty z oprocentowaniem poniżej stopy rynkowej (stopy referencyjnej KE), dokonuje się odroczenia/rozłożenia na raty płatności po stopie niższej od stopy rynkowej,*
- *selektywność – wsparcie uprzywilejowuje konkretne przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw, bądź produkcję określonych towarów,*
- *wpływ na konkurencję – wsparcie zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji,*



- *wpływ na wymianę handlową – zgodnie z Traktatem WE każda pomoc, która wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi jest uznawana za niezgodną ze wspólnym rynkiem.*

Przepisom o pomocy publicznej podlegają wszystkie kategorie podmiotów, które prowadzą działalność gospodarczą, niezależnie od formy prawnej i źródeł finansowania oraz tego czy są nastawione na zysk.

W przypadku projektów, których elementem jest zakup taboru dla transportu publicznego, nie wyklucza się wystąpienia pomocy publicznej, dlatego też należy zwrócić uwagę na przepisy prawa polskiego i unijnego (w tym w szczególności rozporządzenia 1370/2007).

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym stanowi pomoc publiczną zgodną z zasadami rynku wewnętrznego na podstawie artykułu 93 TFUE i nie podlega obowiązkowi notyfikacji, o ile przy jej udzielaniu zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia 1370/2007. Na Wnioskodawcy spoczywa obowiązek wykazania, że sposób powierzenia świadczenia usług publicznych operatorowi jest zgodny z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa krajowego, a sposób ustalania i przekazywania operatorowi rekompensaty jest zgodny z postanowieniami załącznika do rozporządzenia 1370/2007, a co za tym idzie pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Reguły określone w tym załączniku, powinny być ściśle respektowane w odniesieniu do wykonywania usługi publicznej przez jednostkę samorządu terytorialnego (za pomocą samorządowego zakładu budżetowego), bezpośredniego powierzenia tej usługi podmiotowi wewnętrznemu, bezpośredniego powierzenia tej usługi na podstawie artykułu 5 ustępy 4, 5 i 6 rozporządzenia 1370/2007 (patrz punkt 1 załącznika do rozporządzenia 1370/2007 oraz artykuł 22 ustęp 1 punkty 1, 3 i 4 w związku z artykułem 22 ustęp 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Kryteriami pozwalającymi ustalić, czy dane wsparcie przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych w transporcie zbiorowym stanowi pomoc publiczną w rozumieniu artykułu 107 ustęp 1 TFUE, są cztery kryteria wskazane w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/006. Łączne spełnienie tych kryteriów powoduje, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy publicznej. Treść tych kryteriów jest następująca:

- a. przedsiębiorstwo jest zobowiązane do świadczenia usługi publicznej i ją wykonuje, a jednocześnie usługa ta jest jasno zdefiniowana;
- b. w celu uniknięcia przyznania korzyści ekonomicznej, która może faworyzować wybrane przedsiębiorstwo w stosunku do konkurencji, parametry na podstawie których ustala się rekompensatę powinny być określone obiektywnie i transparentnie zanim nastąpi nałożenie zobowiązania do świadczenia usług publicznych;
- c. rekompensata nie może przekroczyć kosztów poniesionych w związku z realizacją usługi publicznej z uwzględnieniem wpływów z tej usługi oraz rozsądnego zysku;
- d. jeżeli przedsiębiorstwo nie zostało wybrane zgodnie z procedurami zamówień publicznych gwarantującymi, że usługa będzie zapewniona po najmniejszym koszcie dla społeczności, rekompensata nie może przekraczać kosztów, jakie poniosłoby typowe przedsiębiorstwo, dobrze zarządzane i odpowiednio wyposażone do realizacji usługi publicznej, z uwzględnieniem wpływów generowanych przez usługę i rozsądnego zysku.

**Odpowiedź b):**

Zgodnie z zapisami zawartymi we wzorze SWI, stanowiącym załącznik nr 5 do *Regulaminu wyboru projektów* w przypadku realizacji projektów, w których dofinansowanie (lub jego część) będzie stanowiło element rekompensaty przyznawanej na świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym w zakresie transportu zbiorowego szczególną uwagę należy poświęcić uregulowaniom prawnym występującym pomiędzy organizatorem transportu publicznego a operatorem świadczącym te usługi.

Wnioskodawca powinien wykazać między innymi, że:

- a. zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, zgodną z przepisami wskazanymi w artykułach 3 i 4 rozporządzenia 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) 1191/69 i (EWG) 1107/70 (dalej rozporządzenie 1370/2007), bądź zamierza dokonać wyboru operatora w sposób określony w artykule 5 rozporządzenia 1370/2007;
- b. umowa zawarta między organizatorem i operatorem transportu publicznego spełnia wymogi określone w przepisach prawa, a sposób obliczania rekompensaty jest zgodny z przywołanym powyżej rozporządzeniem 1370/2007. Przyjęty sposób obliczania rekompensaty zapewnia, że w wyniku przyznania pomocy unijnej nie wystąpi nadmierne wynagrodzenie operatora;
- c. umowa o świadczenie usług publicznych zawiera ustalenia przewidujące regularne kontrole w trakcie okresu jej obowiązywania w celu wykrywania na wczesnym etapie sytuacji mogących prowadzić do przyznania nadmiernej rekompensaty oraz zapobiegania im, w szczególności w przypadku umów długoterminowych. Organizator jest zobowiązany do sprawdzenia przestrzegania warunków umowy o świadczenie usług publicznych w trakcie całego okresu jej obowiązywania;
- d. umowa definiuje role i obowiązki stron, które mają kluczowe znaczenie dla określenia właściwych przepływów pieniężnych między władzami odpowiedzialnymi za transport, operatorem transportu i ewentualnie innymi podmiotami zaangażowanymi w świadczenie usług.

Ponadto Wnioskodawca powinien wykazać, że zakupione aktywa projektu będą przeznaczone do usług, które są objęte umową o świadczenie usług publicznych, a przewidywana wielkość projektu, wymagany rodzaj aktywów projektu i ich funkcjonalność są odpowiednie z punktu widzenia zakresu świadczonych usług publicznych.

W przypadku projektów, których dofinansowanie stanowi element rekompensaty wypłacanej operatorowi świadczącemu usługi w zakresie usług w ogólnym interesie gospodarczym w transporcie zbiorowym – poziom dofinansowania powinien być ustalony tak, aby rekompensata przyznawana operatorowi (z uwzględnieniem rozsądnego zysku) nie była nadmierna (zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007). Poziom dofinansowania nie może przekraczać maksymalnej intensywności pomocy określonej w regulaminie wyboru.

Uwaga: w niniejszym przypadku analiza powinna zawierać prognozę wysokości rekompensaty przyznawanej operatorowi usług (wariant z dofinansowaniem i bez) w okresie odniesienia projektu oraz weryfikację czy przyznana rekompensata nie będzie skutkować przekroczeniem poziomu „rozsądnego zysku” dla operatora świadczącego usługi. Obliczenia należy przeprowadzić w załączniku do SWI, w arkuszu kalkulacyjnym „Rekompensata”, a w części opisowej należy przedstawić wyniki i wnioski z przeprowadzonej analizy.

W tym punkcie należy dodatkowo przedstawić następujące informacje:

- a. czy dofinansowanie pozyskiwane jest przez operatora czy organizatora;
- b. kto będzie właścicielem infrastruktury powstałej w wyniku projektu, organizator czy operator;
- c. kto będzie ponosił koszty amortyzacji;
- d. sposób wyboru operatora świadczącego usługę;
- e. okres powierzenia usługi;
- f. kto pokrywa wkład własny tej części projektu, dla której dofinansowanie stanowi element rekompensaty;
- g. czy w projekcie występują jakieś dodatkowe przysporzenia dla operatora jak preferencyjne udostępnienie gruntu, sprzętu, preferencyjne pożyczki.

**13. Czy w takim przypadku, gdy wnioskodawcą jest gmina - czy wystąpi obowiązek sporządzenia prognoz sytuacji finansowej (sprawozdań finansowych) operatora?**

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów Studium wykonalności inwestycji (SWI)* powinno być przygotowane w taki sposób, aby eksperci mogli uzyskać wystarczającą informację niezbędną do dokonania oceny i analizy **projektu** w oparciu o jasno określone przez Instytucję Zarządzającą kryteria merytoryczne, finansowe i ekonomiczne. Wszelkie dane zawarte w SWI powinny w pełni odpowiadać stanowi faktycznemu.

Opracowując SWI należy mieć na uwadze *cykl życia projektu*, uwzględniając kolejno etapy od planowania strategicznego, tj. identyfikacji potrzeb i możliwości, poprzez projektowanie, *wdrażanie*, rozliczanie i ewaluację.

Reasumując, SWI powinno przedstawiać założenia w odniesieniu do całej inwestycji a nie tylko samego Wnioskodawcy, tym samym wykazując trwałość projektu (z uwzględnieniem okresu referencyjnego).

**14. Czy dokument potwierdzający zabezpieczenie środków należy bezwzględnie posiadać już na etapie składania wniosku o dofinansowanie czy też można będzie go dostarczyć w późniejszym terminie (do 30 dni kalendarzowych od dnia podjęcia przez Zarząd Województwa Opolskiego – IZ FEO 2021-2027 uchwały o wyborze projektów do dofinansowania)?**

**Odpowiedź:** Na etapie składania wniosku o dofinansowanie dopuszcza się możliwość dołączenia do projektu oświadczenia Wnioskodawcy o zabezpieczeniu środków. Dokument potwierdzający zabezpieczenie środków należy dostarczyć do IZ do 30 dni kalendarzowych od dnia podjęcia przez Zarząd Województwa Opolskiego – IZ FEO 2021-2027 uchwały o wyborze projektów do dofinansowania.

**15. Planowany termin rozstrzygnięcia naboru to styczeń/luty 2025 r.**

**Zgodnie z zapisami kryterium "Termin realizacji projektu":**

**"Termin zakończenia finansowej realizacji projektu nie może wykraczać poza 24 miesiące od orientacyjnej daty rozstrzygnięcia naboru, jednak nie później niż do 30 czerwca 2027 roku".  
Proszę o doprecyzowanie jaka jest najpóźniejsza planowana data zakończenia realizacji projektu jaką można wskazać we wniosku o dofinansowanie.**

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami *Regulaminu wyboru projektów* pkt. 22 Orientacyjny termin przeprowadzenia oceny projektów/ rozstrzygnięcia postępowania to styczeń/luty 2025 r. tj. przewidywany termin przeprowadzenia oceny projektów przypada na styczeń 2025 r., natomiast termin rozstrzygnięcia przypada na luty 2025 r. W związku z powyższym należy przyjąć termin zakończenia finansowej realizacji projektu nie późniejszy niż luty 2027 r.

Ponadto należy mieć na uwadze, że weryfikacja m.in. w zakresie spełnienia kryteriów dot. m.in. zgodności projektu z zasadami pomocy publicznej, kwalifikowalności wydatków, wykonalności i trwałości inwestycji oraz poprawności przeprowadzonych analiz finansowo-ekonomicznych dokonywana jest przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej na podstawie pełnej dokumentacji projektowej. Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów*, na każdym etapie oceny Wnioskodawca może zostać wezwany przez IZ do uzupełnienia niezbędnych dokumentów w celu przeprowadzania oceny projektów, a także dokonania weryfikacji prawidłowości zawartych w nim danych.

**16. W zakresie kryterium merytorycznego szczegółowego nr 9, pn. Wykorzystanie zielonej i niebieskiej infrastruktury, którego definicja brzmi:**

**Tam, gdzie jest to technicznie możliwe, realizowane projekty w zakresie infrastruktury drogowej będą obejmowały zapewnienie retencji i podczyszczania wód opadowych przez wykorzystanie zielonej i niebieskiej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na przyrodzie, proszę o wskazanie, co rozumieć pod pojęciem Infrastruktury drogowej.**

**Czy ścieżki rowerowe zaliczają się do tego typu infrastruktury? Jeśli tak, to w jaki sposób w takim przypadku zapewnić wykorzystanie zielonej i niebieskiej infrastruktury w projekcie?**

**Czy w projekcie partnerskim, wystarczające będzie, jeśli jeden z Partnerów w miejscu technicznie możliwym zastosuje elementy zielonej i niebieskiej infrastruktury?**

**Odpowiedź:** W danym naborze do infrastruktury drogowej można zaliczyć np. buspasy, przebudowę skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu: pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, infrastrukturę drogową przy pętlach autobusowych, stacjach kolejowych lub obiektach P&R, B&R wraz z odcinkami dróg łączących je bezpośrednio z drogami miejskimi, budowę/przebudowę kanalizacji teletechnicznej, wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego.

Do niebiesko-zielonej infrastruktury zaliczyć można: stawy retencyjne, niecki, zbiorniki, rowy bioretencyjne, rowy infiltracyjne, ogrody deszczowe, zielone przystanki, dachy, fasady i ściany, nawierzchnie przepuszczalne, podłoża strukturalne, tereny zielone i mokradłowe itp. Natomiast w jaki sposób zastosować te rozwiązania jest uzależnione od miejsca, lokalizacji i ustaleń projektanta w zakresie technicznej możliwości wykorzystania zielonej i niebieskiej infrastruktury.

**17. W zakresie kryterium merytorycznego szczegółowego punktowego nr 3, pn. Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej w miastach subregionalnych i/lub ich obszarów funkcjonalnych, proszę o wskazanie, czy w przypadku projektu partnerskiego, elementy wymienione w definicji kryterium, tj. przykładowo projekt dotyczy poprawy skomunikowania „do” lub „z” rdzenia obszaru miejskiego, muszą dotyczyć każdego Partnera i realizowanej przez niego inwestycji, czy wystarczające będzie, jeśli będą występować w całości projektu, tj. np. jeden z dwóch Partnerów będzie je spełniał.**

**Odpowiedź:** Ocena merytoryczna dokonywana jest przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej w odniesieniu **do całego projektu**, a nie poszczególnych inwestycji (na podstawie pełnej dokumentacji projektowej).

Ponadto należy mieć na uwadze, że zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów*, na każdym etapie oceny Wnioskodawca może zostać wezwany przez IZ do uzupełnienia niezbędnych dokumentów w celu przeprowadzania oceny projektu, a także dokonania weryfikacji prawidłowości zawartych w nim danych.