

FAQ stan na 19.03.2026

1. Jednym z elementów zakresu rzeczowego projektu planowanego do realizacji w ramach działania 3.1 Mobilność miejska będzie zakup autobusu elektrycznego i montaż stacjonarnej stacji ładowania.

W zakresie projektu planujemy również uwzględnienie prac związanych z modernizacją zajezdni autobusowej, które zgodnie z regulaminem mogą stanowić "element projektu dotyczący zakupu taboru autobusowego".

W związku z powyższym proszę o informację:

- Czy uwzględniane w ramach kosztów kwalifikowanych koszty modernizacji zajezdni autobusowej muszą dotyczyć działań bezpośrednio powiązanych z taborom planowanym do zakupu w ramach projektu i montowaną stacjonarną stacją ładowania i być kosztami modernizacji niezbędnej w celu zapewnienia funkcjonalności projektowanej stacji ładowania i planowanego do nabycia autobusu?
Czy też może to być szerszy katalog prac mających na celu modernizację i unowocześnienie zajezdni?
- Czy w ramach kosztów kwalifikowanych dopuszczalne jest uwzględnienie kosztów prac związanych z modernizacją zajezdni takich jak:
 - Modernizacja wiaty garażowej pow. 3736 m²? - Zajezdnia w zakresie:
 - Czyszczenie, uszczelnienie, konserwacja i malowanie poszycia dachowego
 - Czyszczenie, konserwacja i malowanie konstrukcji wiaty
 - Uzupelnienie brakujących elementów ścian bocznych
 - Wymiana i uzupełnienie dodatkowe orynnowania wraz z odprowadzeniem wód opadowych
- Modernizacja pomieszczeń socjalnych mechaników - Zajezdnia w zakresie:
 - Wymiana instalacji wodno-kanalizacyjnej
 - Budowa kabin natryskowych i umywalni.
- Rozbudowa dyspozytorni - Zajezdnia w zakresie:
 - Rozbudowa-jeden poziom ok. 100 m²? (w tym wiatrołap, korytarz, pomieszczenie pracy dyspozytora, pokój wypoczynku dla kierowców, centrala monitoringu, pokój socjalny wraz z węzłem sanitarnym)
- Przebudowa i modernizacja instalacji elektrycznej w związku z elektromobilnością i zakupem autobusów elektrycznych - Zajezdnia w zakresie:
 - Wymiana rozdzielni elektrycznej wraz z całą infrastrukturą energetyczną na terenie zajezdni instalacji elektrycznej (obecna instalacja posiada stare skrzynie rozdzielcze wraz ze starymi zabezpieczeniami)
- Monitoring miejsc postojowych autobusów elektrycznych - Zajezdnia
- Utwardzenie parkingów i placów manewrowych na terenie zajezdni - Zajezdnia.
- Zakup i instalacja kontenerów socjalnych dla kierowców na pętłach autobusowych -3 lokalizacje.

Proszę o wskazanie Państwa stanowiska odrębnie dla każdego z tych rodzajów działań.

Zgodnie z zapisami podrozdziału 2.2 *Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków 2021-2027* wydatek jest kwalifikowalny, jeżeli:

- a. jest zgodny z przepisami prawa,
- b. jest zgodny z umową o dofinansowanie projektu i Wytycznymi oraz innymi procedurami, do stosowania których beneficjent zobowiązał się w umowie o dofinansowanie projektu,
- c. został faktycznie poniesiony zgodnie z zasadą określoną w podrozdziale 3.1 *Wytycznych*, w okresie wskazanym w umowie o dofinansowanie projektu,
- d. spełnia warunki określone w programie i SZOP oraz regulaminie wyboru projektów,
- e. jest niezbędny do realizacji celów projektu i został poniesiony w związku z realizacją projektu lub jego przygotowaniem, o ile SZOP lub regulamin wyboru projektów dopuszcza kwalifikowalność kosztów związanych z przygotowaniem projektu,
- f. został dokonany w sposób przejrzysty, racjonalny i efektywny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,
- g. został należycie udokumentowany zgodnie z wymogami określonymi w *Wytycznych* oraz z zasadami określonymi przez IZ,
- h. został rozliczony we wniosku beneficjenta o płatność,
- i. dotyczy towarów dostarczonych lub usług wykonanych lub robót budowlanych zrealizowanych, w tym zaliczek, z zastrzeżeniem pkt 4 podrozdziału 3.1 ww. *Wytycznych*.

Jak wskazano w określonym dla ogłoszonych naborów w ramach działania 3.1 FEO 2021-2027 *Regulaminie wyboru projektów*, w ramach typu przedsięwzięcia nr 2 dopuszcza się możliwość ponoszenie wydatków dotyczących zaplecza technicznego do obsługi taboru oraz modernizacji zajezdni autobusowych wraz z infrastrukturą do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych – jedynie jako element projektu dotyczącego zakupu taboru autobusowego. Oznacza to, że za kwalifikowalne należy uznać tylko te wydatki, które mają bezpośredni związek z obsługą i użytkowaniem planowanych do zakupu autobusów elektrycznych i są niezbędne do prawidłowego funkcjonowania stacji ładowania. W ramach wydatków kwalifikowalnych nie należy uwzględniać szerszego katalogu prac modernizacyjnych niezwiązanych z zakupywanym taborem.

Należy również pamiętać, że w ramach działania 3.1 FEO 2021-2027, w przypadku realizacji typów przedsięwzięć, dla których określono warunek, że muszą stanowić one element projektu – suma wszystkich wydatków objętych powyższym warunkiem, nie może przekraczać 50% wartości wydatków kwalifikowalnych projektu.

W związku z powyższym, przed złożeniem wniosku, należy przeprowadzić szczegółową analizę zaplanowanych w projekcie wydatków m.in. pod kątem ich racjonalności i niezbędności, w odniesieniu do zakładanych do osiągnięcia celów projektu, zgodnych z celami realizowanymi w ramach priorytetu nr 3 *Fundusze Europejskie na zrównoważony transport miejski województwa opolskiego Programu FEO 2021-2027*. Po przeprowadzonej analizie, w ramach Studium Wykonalności Inwestycji (SWI), w punkcie A.1 *Informacje na temat koncepcji projektu oraz jego logicznych ram*, należy przedstawić szczegółowe uzasadnienie potrzeby poniesienia poszczególnych wydatków w ramach projektu.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie kwalifikowalności wydatków oraz spełnienia pozostałych merytorycznych kryteriów wyboru projektów, zostanie przeprowadzona przez ekspertów, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej. Na obecnym etapie brak jest możliwości szczegółowego odniesienia się do wskazanych w zapytaniu poszczególnych kosztów prac związanych z modernizacją zajezdni, w kontekście jednoznacznego przypisania ich do wydatków kwalifikowalnych lub niekwalifikowalnych.

- 2. W nawiązaniu do Instrukcji do Studium wykonalności w Instrukcji dla projektów których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest równy lub wyższy od 50 mln zł wskazano w rozdziale H. Analiza kosztów i korzyści konieczność wykonania analizy ryzyka.**

W Instrukcji do Studium wykonalności dla projektów których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł brak jest informacji wskazujących na konieczność wykonania analizy ryzyka w ramach zapisów Studium wykonalności.

Mając na uwadze powyższe proszę o informację, czy analiza ryzyka jest wymagana w Studium wykonalności przedkładanym dla projektu, którego całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł.

We wzorze Studium Wykonalności Inwestycji dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy niż 50 mln zł, **nie wskazano obowiązku przeprowadzenia analizy ryzyka.**

Jednakże zwraca się uwagę, że informacje o zidentyfikowanych w projekcie ryzykach należy wykazać w punkcie 7.2 wniosku o dofinansowanie projektu.

- 3. W poprzednim naborze FEO 03.01 załącznikiem obligatoryjnym w ramach załącznika 8 "Inne niezbędne dokumenty" był załącznik pn. "Informacja z danymi niezbędnymi do zweryfikowania sposobu wywiązywania się JST z obowiązku uiszczania opłat za korzystanie ze środowiska".**

W obowiązującej wersji dokumentacji konkursowej do aktualnie trwającego naboru FEO 03.01 Mobilność miejska, ww. załącznik nie widnieje.

W związku z powyższym uprzejmie proszę o informację, czy załącznik pn. "Informacja z danymi niezbędnymi do zweryfikowania sposobu wywiązywania się JST z obowiązku uiszczania opłat za korzystanie ze środowiska" jest załącznikiem obligatoryjnym w ramach aktualnie trwającego naboru FEO 03.01 i czy istnieje konieczność przedkładania go jako załącznik do wniosku o dofinansowanie.

W obowiązującym naborze w ramach działania 3.1 *Mobilność miejska* FEO 2021-2027 nie wskazano obowiązku przedkładania załącznika pn. „Informacja z danymi niezbędnymi do zweryfikowania

sposobu wywiązywania się JST z obowiązku uiszczania opłat za korzystanie ze środowiska” w ramach załącznika nr 8 „Inne niezbędne dokumenty”.

W związku z powyższym przedmiotowy dokument **nie stanowi obligatoryjnego załącznika do wniosku o dofinansowanie** w ramach aktualnie trwających naborów.

4. Proszę o informację, czy zakres polegający na pracach w obrębie istniejącej pętli autobusowej (prace w obrębie nawierzchni pętli autobusowej, zatoki i stanowiska postojowe, wiatła przystankowa) mogą zostać zakwalifikowane jako 3 typ przedsięwzięcia, tj. Inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego (np. buspasy, przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu: pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, infrastruktura drogowa przy pętlach autobusowych, stacjach kolejowych lub obiektach P&R, B&R wraz z odcinkami dróg łączących je bezpośrednio z drogami miejskimi, budowa/przebudowa kanalizacji teletechnicznej, wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego) – jako element projektu.

Zgodnie z zapisami *Regulaminu wyboru projektów*, wydatki dotyczące zatoki i stanowisk postojowych oraz wiat przystankowych wpisują się w typ przedsięwzięcia nr 1 tj. *Budowa i przebudowa infrastruktury transportu miejskiego (...)*, w ramach którego kwalifikowalne są inwestycje dot. m.in. **przystanków, wysepek czy infrastruktury punktowej służącej poprawie jakości publicznego transportu miejskiego.**

Natomiast wydatki dotyczące prac w obrębie nawierzchni pętli autobusowej należy przypisać do typu przedsięwzięcia nr 3 *Inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego* (np. buspasy, przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu: pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, **infrastruktura drogowa przy pętlach autobusowych**, stacjach kolejowych lub obiektach P&R, B&R wraz z odcinkami dróg łączących je bezpośrednio z drogami miejskimi, budowa/przebudowa kanalizacji teletechnicznej, wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego) – jako element projektu.

Jednakże należy mieć na uwadze, że inwestycje w infrastrukturę drogową (np. wspomniana pętla do zawracania autobusów), mogą stanowić wyłącznie **element projektu związanego z infrastrukturą transportową**. W ramach działania 3.1 FEO 2021-2027, w przypadku realizacji typów przedsięwzięć, dla których określono warunek, że muszą stanowić one element projektu – suma wszystkich wydatków objętych powyższym warunkiem, **nie może przekraczać 50% wartości wydatków kwalifikowalnych projektu.**

5. Odnosząc się do Kryterium merytorycznego uniwersalnego pn. Gotowość projektu do realizacji oraz przypisu do jego treści, proszę o informację, czy w przypadku projektów realizowanych w partnerstwie, projekt może uzyskać punkty za przedmiotowe kryterium w przypadku, gdy zadania realizowane w formule „zaprojektuj i wybuduj” nie przekroczą 20% kosztów kwalifikowalnych.

Jeżeli tak, proszę również o informację, czy w przypadku, gdy na dzień złożenia wniosku zostały złożone wnioski o pozwolenia na budowę/zgłoszenie robót budowlanych dla wszystkich przedsięwzięć, dla których partnerzy posiadają dokumentację budowlaną (zadania o wartości co najmniej 80% kosztów kwalifikowalnych), przy czym na zadania realizowane na PFU te wnioski nie zostaną złożone projekt może liczyć na uzyskanie 2 punktów za przedmiotowe kryterium?

Zgodnie z zapisami wskazanej w załączniku nr 8 do Regulaminu wyboru projektów definicji kryterium merytorycznego uniwersalnego (punktowanego) nr 1 pn. *Gotowość projektu do realizacji* w przypadku projektów partnerskich punkty (za gotowość do realizacji projektu) będą nadane projektowi, który obejmuje przedsięwzięcia realizowane poza formułą „zaprojektuj i wybuduj” (posiadające jedynie program funkcjonalno-użytkowy) **o wartości co najmniej 80% kosztów kwalifikowalnych projektu na etapie oceny merytorycznej.**

Z uwagi na powyższe w opisywanej w pytaniu sytuacji, projekt może zostać oceniony jako **spełniający warunki uzyskania 2 punktów** za przedmiotowe kryterium, pod warunkiem, że dla zadań obejmujących co najmniej 80% kosztów kwalifikowalnych projektu, dla których opracowano dokumentację budowlaną, na dzień złożenia wniosku o dofinansowanie zostały złożone wnioski o pozwolenie na budowę lub dokonano zgłoszenia robót budowlanych.

6. **Odnosząc się do kryterium merytorycznego szczegółowego pn. Kompleksowość projektu proszę o informację, czy w przypadku, gdy projekt zakłada rozbudowę centrum przesiadkowego, którego elementem będzie obiekt B&R powinno się wskazywać je jako dwa osobne elementy z listy (punkt a i b) czy jako jeden (punkt a)?**

Zgodnie z zapisami wskazanej w załączniku nr 8 do Regulaminu wyboru projektów definicji kryterium merytorycznego szczegółowego (punktowanego) nr 5 pn. Kompleksowość projektu, punktowane będą projekty kompleksowe, tj. dotyczące jak największej liczby elementów infrastruktury, mających wpływ na zmniejszenie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców oraz zwiększające efektywność energetyczną transportu publicznego w miastach subregionalnych i przyczyniające się do poprawy funkcjonowania systemu komunikacyjnego. Tym samym, jeśli na obszarze centrum przesiadkowego, funkcjonować będą obiekty B&R w SWI (w sekcji dotyczącej odniesienia się do kryteriów oceny projektu) w kryterium nr 5 **należy wykazać zarówno centra przesiadkowe (punkt a), jak również obiekty B&R (punkt b).**

7. **Również w przypadku, gdy planuje się przebudowę kanalizacji teletechnicznej, która będzie prowadzona pod planowanymi do wykonania w ramach projektu ciągami pieszo-rowerowymi i drogami rowerowym, to powinno się wskazywać je jako dwa osobne elementy z listy (punkt d i h) czy jako jeden (punkt d)?**

Zgodnie z zapisami wskazanej w załączniku nr 8 do *Regulaminu wyboru projektów* definicji kryterium merytorycznego szczegółowego (punktowanego) nr 5 pn. *Kompleksowość projektu*, punkt za element dotyczący budowy/przebudowy kanalizacji teletechnicznej uzyskają **wyłącznie inwestycje**

w zakresie infrastruktury drogowej transportu publicznego, do której nie wpisują się drogi rowerowe oraz ciągi pieszo-rowerowe. Tym samym w przypadku planowanego przedsięwzięcia, którego elementem jest kanalizacja teletechniczna, w SWI (w sekcji dotyczącej odniesienia się do kryteriów oceny projektu) w kryterium nr 5 należy wykazać **wyłącznie element związany z ww. drogami i ciągami (punkt d)**.

Ponadto zwraca się uwagę, że ostateczna ocena w zakresie spełnienia kryteriów wyboru projektów zostanie przeprowadzona przez ekspertów na etapie oceny merytorycznej, na podstawie pełnej dokumentacji projektowej.

8. W ramach projektu zaplanowano budowę centrum przesiadkowego. Czy elementem tego centrum może być obiekt P&R - czyli zapewnienie miejsc postojowych dla samochodów osobowych umożliwiające pozostawienie samochodu i kontynuowanie podróży środkami publicznego transportu zbiorowego?

Tak jest to możliwe. Dodatkowo zwraca się uwagę, iż zgodnie z zapisami *Regulaminu wyboru projektów* w przypadku, budowy centrum przesiadkowego utworzenie obiektów P&R możliwe jest **wyłącznie na obrzeżach miast** (zlokalizowanych w strefach dojazdów do pracy w aglomeracjach i tylko wtedy, gdy są one powiązane z uzupełniającymi połączeniami transportu publicznego i innymi środkami wspierającymi zrównoważony transport publiczny w mieście).

9. Czy w przypadku projektu partnerskiego, dla każdego z partnerów trzeba wykazać co najmniej 1 wskaźnik produktu?

Wskaźniki produktu określone są na poziomie całego projektu i odnoszą się do efektów realizacji zaplanowanych działań. Wnioskodawca/Partner zobowiązany jest do wyboru i określenia wartości większej niż „0” dla wszystkich **wskaźników adekwatnych dla danego projektu**. Jeżeli zakres merytoryczny działań Partnera nie jest objęty żadnym ze wskazanych w załączniku nr 9 do *Regulaminu wyboru projektów* wskaźnikiem, nie ma konieczności wykazywania ich przez Partnera. Należy podkreślić, że wybór wskaźników horyzontalnych oraz określenie wartości docelowej **przynajmniej dla jednego wskaźnika w projekcie** jest badane na etapie oceny formalnej. Uchylenie się wnioskodawcy od wyboru wskaźników adekwatnych dla danego projektu będzie skutkowało odrzuceniem wniosku. Zwraca się ponadto uwagę, że na każdym z etapów oceny projektu wnioskodawca może zostać poproszony o uzupełnienie i wybór wskaźników, do czego powinien się zastosować.

10. Czy formularz OOS przedstawia się dla całego projektu czy osobno dla zakresów dla poszczególnych partnerów?

Zgodnie z załącznikiem nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów* w przypadku, gdy dany projekt składa się z więcej niż jednego przedsięwzięcia, dla każdego takiego przedsięwzięcia **należy wypełnić odrębny formularz**.

11. Czy na etapie składania wniosku o dofinansowanie wystarczające będzie przedłożenie projektu umowy o świadczenie usług publicznych, w ramach której realizowane będą przewozy planowanymi do zakupu autobusami?

12. Czy wskazana umowa powinna zostać zawarta z Organizatorem przed podpisaniem umowy o dofinansowanie pomimo, iż fizyczny zakup autobusów i ich przekazanie do eksploatacji nastąpi w terminie późniejszym?

Zgodnie z załącznikiem nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów* w przypadku, gdy podmiotem ubiegającym się o dofinansowanie jest jednostka samorządu terytorialnego, która zamierza powierzyć wykonywanie usług publicznych przedsiębiorcy zewnętrznemu albo przedsiębiorca zewnętrzny, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć umowę o świadczenie usług publicznych. Jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych nie została jeszcze zawarta na etapie składania projektu, do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć dokument odzwierciedlający podstawowe założenia umowy oraz harmonogram działań związanych z jej zawarciem.

Zwraca się uwagę, że przyznanie przedsiębiorcy dofinansowania, rozumiane jako zawarcie umowy o dofinansowanie projektu ze środków funduszy UE, nie może nastąpić przed zawarciem umowy o świadczenie usług publicznych.

13. Czy wskazana umowy powinna zostać zawarta minimum na okres trwałości projektu?

W przypadku przedsiębiorcy zewnętrznego, który ubiega się o dofinansowanie zakupu taboru, zawarta umowa o świadczenie usług publicznych musi obowiązywać do zakończenia okresu trwałości projektu.

14. We wzorze uproszczonego SWI (Załącznik nr 1B do wniosku o dofinansowanie), dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł wskazano w spisie treści rozdział G. „Specyficzne analizy dla danego rodzaju projektu/sektora (jeśli dotyczy)”.

Czy w przypadku, gdy o dofinansowanie na zakup autobusów ubiega się przedsiębiorca zewnętrzny konieczne będzie przedłożenie kalkulacji rekompensaty w arkuszu kalkulacyjnym excel?

Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów* w przypadku projektów, których elementem jest zakup taboru dla transportu publicznego, w celu wykluczenia występowania w projekcie pomocy publicznej wnioskodawca w Studium Wykonalności Inwestycji (SWI) musi przeprowadzić rozszerzony test pomocy publicznej oraz przedstawić model kalkulacji rekompensaty. Ważne jest, żeby rekompensata pokrywała dokładnie koszty świadczenia usługi, a nie stanowiła dodatkowego źródła zysku przedsiębiorstwa, gdyż wtedy byłaby traktowana jako pomoc publiczna i podlegała wszelkim rygorom zasad jej udzielania, łącznie ze zwrotem wraz z odsetkami. 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 nie była nadmierna (zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007). Poziom dofinansowania nie może przekraczać maksymalnej intensywności pomocy określonej w *Regulaminie wyboru projektów*. 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 w powyższym zakresie należy przeprowadzić w arkuszu kalkulacyjnym oraz dołączyć je do dokumentacji projektowej (w wersji edytowalnej xls/xlsx). W części opisowej Studium Wykonalności Inwestycji należy przedstawić wyniki i wnioski z przeprowadzonej analizy.

15. Jakie są dopuszczalne formy potwierdzenia finansowania wkładu własnego oraz wydatków niekwalifikowalnych przez przedsiębiorcę zewnętrznego, ubiegającego się o dofinansowanie?

16. Czy w przypadku załącznika nr 5 do wniosku o dofinansowanie „Dokument potwierdzający zabezpieczenie środków koniecznych do zrealizowania inwestycji” w przypadku przedsiębiorcy zewnętrznego dopuszczalne jest przedłożenie dokumentów potwierdzających posiadanie środków na współfinansowanie projektu (finansowanie wkładu własnego oraz wydatków niekwalifikowalny) w terminie nie dłuższym niż 60 dni kalendarzowych od dnia podjęcia przez Zarząd Województwa Opolskiego – IZ FEO 2021-2027 uchwały o wyborze projektów do dofinansowania, a na etapie składania wniosku wystarczające będzie oświadczenie w tym zakresie?

Zgodnie z zapisami załącznika nr 6 do *Regulaminu wyboru projektów* Wnioskodawca powinien zapewnić posiadanie wystarczających środków finansowych gwarantujących płynną i terminową realizację projektu przedstawionego we wniosku. Na etapie oceny projektu Wnioskodawca ma obowiązek potwierdzić ten fakt poprzez przedstawienie odpowiedniego dokumentu zabezpieczającego posiadanie środków w wysokości wkładu własnego oraz wydatków niekwalifikowalnych lub w przypadku braku tego dokumentu należy złożyć oświadczenie o zapewnieniu i udokumentowaniu środków niezbędnych do realizacji projektu. Dokument potwierdzający zabezpieczenie wkładu własnego oraz wydatków niekwalifikowalnych należy dostarczyć w terminie nie dłuższym niż 60 dni kalendarzowych od dnia podjęcia przez Zarząd Województwa Opolskiego – IZ FEO 2021-2027 uchwały o wyborze projektów do dofinansowania. W przypadku nieudokumentowania przez Wnioskodawcę posiadania ww. środków w terminie określonym powyżej, projekt utraci możliwość dofinansowania na jego realizację. Rodzaj dokumentu, przedstawianego przez Wnioskodawcę, potwierdzającego posiadanie środków zabezpieczających realizację projektu zależy od kategorii Wnioskodawcy. W przypadku pozostałych kategorii Wnioskodawców (do których zaliczają się przedsiębiorstwa) do wniosku o dofinansowanie należy załączyć dokument wynikający z przepisów prawa dotyczących konkretnego podmiotu oraz jego regulacji wewnętrznych wynikających np. z zapisów statutu Wnioskodawcy. W przypadku zamiaru zaciągnięcia kredytu na realizację projektu należy przedstawić promesę kredytową uzyskaną z banku zapewniającą, iż w przypadku uzyskania dofinansowania

Wnioskodawca otrzyma środki na współfinansowanie inwestycji. Środki objęte promesą powinny zostać uruchomione umożliwiającym finansowanie projektu w terminie. Informacja zawarta w promesie powinna potwierdzać, że Wnioskodawca posiada zdolność kredytową do jej uzyskania, a jedynym warunkiem jej uruchomienia będzie umowa/decyzja o dofinansowaniu. Nie będą zatem uznane za zabezpieczenie inwestycji tzw. promesy warunkowe, gdyż w celu jej udzielenia Wnioskodawca musi spełnić szereg warunków, m.in. złożyć wniosek o udzielenie promesy, złożyć dokumenty potwierdzające posiadanie zdolności kredytowej.

W celu udokumentowania finansowania projektu ze środków zewnętrznych (np. środków instytucji finansowych) do wniosku o dofinansowanie projektu należy dołączyć dokumenty potwierdzające możliwość pozyskania tych środków w wysokości i terminie umożliwiającym sfinansowanie inwestycji w ramach złożonego projektu. (dokumentami mogą być m.in. umowa pożyczki). Instytucja Zarządzająca zastrzega możliwość weryfikacji sytuacji finansowej instytucji finansowej udzielającej ww. pożyczki oraz przedstawienia dokumentu potwierdzającego posiadanie przez nią środków na realizację zadania.

W przypadku przedsiębiorstw, które zamierzają finansować projekt ze środków własnych (np. środkami zgromadzonymi na rachunku bankowym beneficjenta) do wniosku o dofinansowanie należy dołączyć aktualny wyciąg z konta bankowego lub lokatę (nie starszy niż 3 miesiące).

W przypadku finansowania projektu z innych źródeł niż EFRR i środki własne, należy dołączyć dodatkowe oświadczenie instytucji partycypującej finansowo w kosztach projektu (lub inny wiążący dokument, np. umowę). Oświadczenie powinno zawierać nazwę instytucji finansującej, nazwę projektu oraz kwotę, którą zamierza ona przeznaczyć na współfinansowanie projektu.

17. We wzorze uproszczonego SWI (Załącznik nr 1B do wniosku o dofinansowanie), dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł wskazano w spisie treści rozdział E. „Finansowa trwałość projektu”.

W punkcie tym należy podać informacje w zakresie m. in.:

- uzasadnienia potwierdzającego, że minimum w okresie trwałości projektu określonego zgodnie z art. 65 Rozporządzenia UE nr 2021/1060 wnioskodawca/partner będzie w stanie pokryć koszty utrzymania i eksploatacji inwestycji

Czy wobec uproszczonego charakteru dokumentacji (nie ma konieczności sporządzania analizy finansowej ani analizy kosztów i korzyści w postaci pliku excel) wystarczającym będzie wskazanie w SWI deklaracji o zapewnieniu wymaganych środków na pokrycie kosztów utrzymania i eksploatacji w przypadku przedsiębiorcy zewnętrznego w przypadku zakupu taboru, która obierać się będzie na założeniach umowy o świadczenie usług i gwarancjach i wypłacie rekompensaty za poniesione koszty przez Organizatora publicznego transportu zbiorowego?

W przypadku projektów, których całkowity koszt w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie jest niższy od 50 mln zł. nie ma obowiązku sporządzania pełnej analizy finansowej ani analizy kosztów i korzyści w formie arkusza kalkulacyjnego. Jednocześnie Wnioskodawca zobowiązany jest do wykazania, że w okresie trwałości projektu – zgodnie z art. 65 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 – będzie posiadał zdolność do pokrycia kosztów utrzymania i eksploatacji inwestycji. W opisywanym przypadku, oprócz deklaracji o zapewnieniu wymaganych środków na pokrycie kosztów realizacji projektu, należy w sposób ogólny przedstawić główne koszty

utrzymania i eksploatacji zakupywanego taboru w odniesieniu do zdolności finansowej Wnioskodawcy.

18. W nawiązaniu do ogłoszonego naboru 3.1 Mobilność miejska przez Zarząd Woj. Opolskiego proszę o informację czy w ramach kryterium merytorycznego szczegółowego (punktowanego) jest możliwość przedstawienia innego niż określony w nr 11, tj. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dokumentu związanego z zintegrowanym podejściem do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego np. w postaci Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

Zgodnie z definicją kryterium merytorycznego szczegółowego (punktowanego) nr 11 pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) preferowane będą ośrodki miejskie, w których stosowane jest zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego poprzez tworzenie i realizację Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Oznacza to, że w ramach przedmiotowego kryterium punktowane będą wyłącznie projekty, posiadające i realizujące inwestycje wynikające z SUMP.

W związku z powyższym przedstawienie innych dokumentów planistycznych, takich jak np. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego nie stanowi podstawy do przyznania punktów w ramach kryterium merytorycznego szczegółowego nr 11.