



**Zakres Studium Wykonalności dla projektów składanych w ramach Działania 04.02
„Transport kolejowy”, typy projektów: Zakup bezemisyjnego taboru kolejowego dla
regionalnych przewozów pasażerskich wyposażonego w ERTMS i/ lub unowocześnienie
taboru do standardu bezemisyjnego**

Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027

1. Strona tytułowa

2. Charakterystyka Wnioskodawcy

2.1. Pełna nazwa Wnioskodawcy

2.2. Adres Wnioskodawcy

2.3. Forma prawna Wnioskodawcy i główni udziałowcy / akcjonariusze

2.4. Dane osoby/osób do kontaktu (imię, nazwisko, telefon, e-mail)

2.5. Podmioty odpowiedzialne za realizację (Wnioskodawca, podmioty upoważnione do ponoszenia wydatków kwalifikowalnych – o ile dotyczy)

2.6. Krótka charakterystyka działalności Wnioskodawcy, a w przypadku partnerstwa lub PPP – wszystkich podmiotów zaangażowanych w realizację projektu

2.7. Potencjał techniczny, prawny, finansowy i administracyjny Wnioskodawcy (w przypadku, gdy Wnioskodawca i operator to dwa różne podmioty, należy przedstawić również opis operatora, który będzie korzystał z zakupionego taboru)

3. Opis projektu

3.1. Lokalizacja oraz planowany obszar oddziaływania projektu

3.2. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego projektu

3.3. Opis stanu aktualnego (należy podać opis aktualnego stanu technicznego istniejącego systemu transportowego, w tym stan posiadanych środków transportu z parametrami technicznymi, stan infrastruktury oraz ocenić ich funkcjonalność)

3.4. Określenie i opis celów projektu

3.5. Zakres projektu

3.6. Uzasadnienie realizacji projektu (w tym identyfikacja problemów, obszarów problemowych i potrzeb związanych z użytkowaniem systemu transportowego oraz opis jak realizacja projektu przyczyni się do ich rozwiązania – należy jednoznacznie zidentyfikować potrzeby transportowe, które projekt ma zaspokoić)

3.7. Wpływ projektu na polityki horyzontalne:

a) Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej (KPP)

Należy wykazać zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej z dnia 26 października 2012 roku. Zgodność projektu z Kartą Praw Podstawowych Unii



Europejskiej z dnia 26 października 2012 roku należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami projektu a wymogami tego dokumentu lub stwierdzenie, że te wymagania są neutralne wobec zakresu i zawartości projektu. Ocena zgodności projektu z KPP odbywa się na podstawie Wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących zapewnienia poszanowania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej przy wdrażaniu europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, w szczególności załącznika numer III.

W celu potwierdzenia zgodności projektu z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej należy odpowiedzieć na poniższe pytania, które stanowią ogólne wskazówki:

- Kwestie ogólne: Których praw podstawowych dotyczy projekt? Czy przedmiotowe prawa stanowią prawa absolutne (które nie podlegają żadnym ograniczeniom, na przykład: godność człowieka)? Czy działania przewidziane w projekcie mają zarówno korzystny, jak i niekorzystny wpływ w zależności od praw podstawowych, których dotyczą (na przykład: niekorzystny wpływ na wolność słowa i korzystny wpływ na prawo własności intelektualnej)?
- Godność: Czy projekt ma wpływ na godność człowieka, prawo do życia lub prawo do integralności osoby? Czy projekt dotyczy kwestii (bio)etycznych (klonowanie, wykorzystanie organizmu ludzkiego lub jego części dla zysku finansowego, badania/testy genetyczne, wykorzystanie informacji genetycznych)? Czy realizacja projektu pociągnie za sobą ryzyko niehumanitarnego lub poniżającego traktowania albo karania? Czy projekt będzie miał wpływ pod względem pracy przymusowej lub handlu ludźmi?
- Osoby prywatne, życie prywatne i rodzinne, wolność sumienia i wolność słowa: Czy projekt ma wpływ na: prawo do wolności osób prywatnych?, prawo do prywatności życia prywatnego (w tym domu i wysyłanych i odbieranych informacji)?, prawo osoby prywatnej do swobodnego przemieszczania się na terenie UE?, prawo do zawarcia małżeństwa i na prawo do założenia rodziny lub na prawną, gospodarczą i społeczną ochronę rodziny?), wolność myśli, sumienia i religii?, wolność wypowiedzi i informacji?, na wolność zrzeszania się i zgromadzeń?, na wolność sztuk i nauk?
- Dane osobowe: Czy projekt wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych? Kto przetwarza dane osobowe i w jakich celach? Czy zagwarantowane są prawa osoby prywatnej do dostępu, poprawiania i sprzeciwu? Czy operacje przetwarzania danych zgłoszono właściwemu organowi? Czy łańcuchy przetwarzania/przesyłania danych obejmują także przesyły międzynarodowe i jeżeli tak, czy istnieją jakiegokolwiek szczegółowe gwarancje w zakresie przesyłów międzynarodowych? Czy zapewniono bezpieczeństwo operacji przetwarzania danych z technicznego i organizacyjnego punktu widzenia? Czy przewidziano jakiegokolwiek gwarancje, aby ewentualna ingerencja



w prawo do ochrony danych była proporcjonalna i konieczna? Czy wdrożono odpowiednie/szczególne mechanizmy przeglądu i nadzoru?

- Azyl i ochrona w przypadku usunięcia z terytorium państwa, wydalenia lub ekstradycji: Czy projekt ma wpływ na prawo do azylu i czy gwarantuje zakaz wydalenia lub ekstradycji zbiorowej osób prywatnych do państw, w których istnieje poważne ryzyko, że te osoby mogą być poddane karze śmierci, torturom lub poniżającemu traktowaniu?

- Prawa własności i prawo do prowadzenia działalności gospodarczej: Czy projekt ma wpływ na prawa własności (prawo do ziemi, do posiadania majątku ruchomego i wartości niematerialnych i prawnych)? Czy ograniczone są prawa do kupna, sprzedaży lub użytkowania nieruchomości? Jeżeli tak, czy nastąpi zupełna utrata nieruchomości? Jeżeli tak, jakie są uzasadnienia i mechanizmy kompensacyjne? Czy projekt ma wpływ na wolność prowadzenia działalności gospodarczej lub nakłada dodatkowe wymagania, które zwiększają koszty transakcji dla podmiotów gospodarczych, których dotyczy?

- Równouprawnienie płci, równe traktowanie i równość szans, niedyskryminacja i prawa osób niepełnosprawnych: Czy projekt chroni zasadę równości wobec prawa i czy może mieć ono bezpośredni lub pośredni wpływ na zasadę niedyskryminacji, równego traktowania, równouprawnienia płci i równych szans dla wszystkich? Czy projekt ma inny (bezpośredni lub pośredni) wpływ na kobiety i na mężczyzn? W jaki sposób projekt promuje równość kobiet i mężczyzn? W jaki sposób projekt pociąga za sobą jakiegokolwiek różnice w bezpośrednim traktowaniu grup ludzi lub osób ze względu na płeć, pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną? Czy projekt może prowadzić do dyskryminacji pośredniej? Czy w ramach projektu zapewnia się poszanowanie praw osób niepełnosprawnych zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych? W jaki sposób? (zobacz <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32010D0048>)

- Prawa dziecka: Czy projekt wzmacnia lub ogranicza prawa dziecka (lub grupy dzieci)? Jak jest uzasadnienie ewentualnego ograniczenia? Czy projekt uwzględnia zasadę nadrzędnego interesu dziecka? Czy projekt pomaga w propagowaniu ochrony praw dziecka? Jeżeli tak, czy uwzględnia również prawa i zasady określone w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach dziecka? Jeżeli tak, jakich artykułów może dotyczyć? W jaki sposób w ramach projektu promuje się zasady przewidziane w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach dziecka? Czy projekt narusza którąkolwiek z zasad przewidzianych w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach dziecka? Jakie kroki podjęto, by poprawić sytuację lub zrehabilitować wszelkie niekorzystne skutki, jakie może wywrzeć? Czy poszanowano prawo dziecka do bycia wysłuchanym we wszystkich sprawach, które jego dotyczą? Czy projekt przyczynia się do promocji



wymiarów sprawiedliwości przyjaznych dziecku, dostosowanych do potrzeb, wieku i dojrzałości dziecka?

- Dobra administracja/ skuteczne środki odwoławcze/wymiar sprawiedliwości: Czy stosowane procedury administracyjne będą bardziej obciążające? Czy procedury zagwarantują prawo do bycia wysłuchanym, prawo dostępu do akt z należyтым uwzględnieniem tajemnicy zawodowej i handlowej, jak również obowiązek uzasadnienia decyzji przez organy administracji? Czy projekt ma wpływ na dostęp osoby prywatnej do wymiaru sprawiedliwości? Jeżeli projekt ma wpływ na prawa i wolności gwarantowane przez prawo Unii, czy przewiduje on prawo do skutecznego środka prawnego przed sądem? Jeżeli projekt dotyczy prawa karnego lub przewiduje sankcje z zakresu prawa karnego, czy obejmuje on zapewnione gwarancje w zakresie domniemania niewinności i prawa do obrony, zasad legalności oraz proporcjonalności kar do czynów zabronionych pod groźbą kary, a także zakazu ponownego sądenia lub karania w postępowaniu karnym za ten sam czyn zabroniony pod groźbą kary?

- Solidarność i prawa pracowników: Czy w ramach projektu poszanowane są prawa pracowników, takie jak: prawo pracowników do informacji i konsultacji w ramach przedsiębiorstwa; prawo do rokowań i działań zbiorowych; prawo dostępu do pośrednictwa pracy; ochrona w przypadku nieuzasadnionego zwolnienia z pracy; należyte i sprawiedliwe warunki pracy; zakaz pracy dzieci i ochrona młodocianych w pracy; oraz prawo do świadczeń z zabezpieczenia społecznego i do usług społecznych?

- Ochrona środowiska: Czy projekt przyczynia się do utrzymania wysokiego poziomu ochrony środowiska oraz poprawy jakości środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju?

b) Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych (KPON)

Należy wykazać zgodność projektu z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych, sporządzoną w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 roku w zakresie odnoszącym się do sposobu realizacji, zakresu projektu i Wnioskodawcy. Zgodność projektu z Konwencją o Prawach Osób Niepełnosprawnych, na etapie oceny wniosku należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami projektu a wymogami tego dokumentu lub stwierdzenie, że te wymagania są neutralne wobec zakresu i zawartości projektu.

3.8 Analiza instytucjonalna (rola, podział zadań i obowiązków, zakres odpowiedzialności instytucji zaangażowanych w realizację/wdrożenie projektu), zdolność organizacyjna (prawna, administracyjna, techniczna) i finansowa, struktura organizacyjna związana z wdrażaniem projektu (w tym informację o inwestorze zastępczym lub inżynierze kontraktu), podmiot eksploatujący.

3.9 Analiza prawna - Wnioskodawca powinien wykazać gotowość do realizacji projektu w istniejącym otoczeniu prawnym poprzez przedstawienie odpowiednich analiz, możliwości



realizacji projektu i usług objętych projektem na podstawie obowiązujących przepisów prawa, między innymi wykazać zgodność z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym; Ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

3.10 Ocena długoterminowej trwałości finansowo-instytucjonalnej projektu (zdolność organizacyjna, techniczna i finansowa do utrzymania celów projektu, zarządzanie projektem w ciągu co najmniej 5 lat od daty płatności końcowej na rzecz beneficjenta).

3.11. Kryteria oceny

a) *Nowo zakupiony tabor będzie wyposażony w ERTMS*

Proszę wskazać, czy w wyniku realizacji projektu zakupiony tabor wyposażony będzie w ERTMS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym) - ujednolicony system sterowania ruchem kolejowym, który ma zapewnić interoperacyjność transportu kolejowego;

b) *Projekt stanowi kontynuację obecnie realizowanych lub będących w planach do realizacji inwestycji*

Proszę wskazać, czy efektem projektu będzie stworzenie spójnej sieci kolejowej wraz ze zmodernizowaną i zrewitalizowaną infrastrukturą dworcową i serwisową, co przyczyni się do zniwelowania efektu fragmentaryzacji obecnej sieci. Ponadto w opisie należy się wskazać, czy projekt stanowi uzupełnienie/ kontynuację projektów zrealizowanych, bądź w trakcie realizacji oraz czy stanowi likwidację tak zwanych „wąskich gardeł”;

c) *Projekt przyczyni się do zwiększenia popytu na transport kolejowy*

W opisie należy przedstawić informację, czy i w jakim stopniu realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia popytu na transport kolejowy poprzez tworzenie warunków do bardziej racjonalnego wyboru środka transportu lub łańcucha środków transportu oraz zwiększenia komfortu podróży i jakości usług transportowych.

Proszę określić, czy i w jaki sposób:

- nastąpi zwiększenie komfortu podróży;
- zmniejszenie awaryjności taboru kolejowego;
- zwiększenie jakości usług;
- zwiększenie dostępności usług transportowych.

d) *Parametry techniczne taboru*

Należy uzasadnić i potwierdzić dobór odpowiednich parametrów technicznych taboru do potrzeb konkretnego przewoźnika i segmentu rynkowego.

Ponadto, w przypadku uwzględnienia w projekcie technologii w kontekście ochrony środowiska, należy opisać jakie rozwiązania zastosowano. Promowane będą działania które w sposób najbardziej efektywny (skuteczny) przyczyniają się do zmniejszenia uciążliwości transportu publicznego oraz jego serwisowania dla środowiska.

e) *Poprawa wydolności infrastruktury, zwiększenie rangi oraz konkurencyjności transportu kolejowego względem innych rodzajów transportu*

Proszę wskazać, czy w wyniku realizacji projektu:



- wystąpi poprawa wydolności infrastruktury;
- zwiększenie rangi oraz konkurencyjności transportu kolejowego względem innych rodzajów transportu.

f) *Zwiększenie dostępności taboru poprzez skrócenie czasu jego serwisowania*

Proszę wskazać, czy realizacja projektu umożliwi szybszą realizację usług serwisowania taboru by zmniejszyć ryzyko braków taboru gotowego do wykorzystania.

4. Analiza popytu

Analiza popytu powinna zostać wykonana zgodnie z metodyką zawartą w dokumencie Niebieska Księga, Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach Jaspers 2023.

4.1. Badania i pomiary ruchu

4.2. Modelowanie transportu (model dla roku bazowego oraz dla horyzontu prognozy)

4.3. Założenia prognozy ruchu

4.4. Wyniki prognoz ruchu

5. Identyfikacja efektywnych wariantów inwestycyjnych projektu

Szczegółowe zalecenia/ wymagania w zakresie analizy wariantów zawarte są w dokumencie Niebieska Księga, Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach Jaspers 2023.

Analiza alternatywnych rozwiązań (w tym techniczno-organizacyjnych) z uzasadnieniem dokonanego wyboru oraz wskazanie ostatecznego wyboru wraz z szacunkiem kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych (z podstawą ich określenia).

Każdy wariant inwestycyjny (co najmniej dwa), należy objąć analizą kosztów i korzyści co umożliwi porównanie inwestycji o różnych rozwiązaniach technologicznych, skali, dostosowaniu i tym podobnych.

5.1. Zakres i metodyka analizy

5.2. Analiza wykonalności (identyfikacja możliwych rozwiązań lokalizacyjnych

i technologicznych, w tym wariantów poddanych analizie podczas oceny oddziaływania na środowisko)

5.3. Analiza opcji

5.3.1. Analiza strategiczna (analiza jakościowa – analiza wszelkich możliwych rozwiązań dotyczących rodzaju infrastruktury oraz taboru i zidentyfikowanie tych, które z



uwzględnieniem dostępnych środków organizacyjnych, operacyjnych oraz infrastrukturalnych pozwolą osiągnąć założony cel)

5.3.2. Analiza rozwiązań technologicznych (analiza opcji ilościowa – alternatywne rozwiązania techniczne i/lub technologiczne oraz lokalizacyjne inwestycji, alternatywne rozwiązania organizacyjne prowadzenia inwestycji i jej eksploatacji)

5.3.3. Analiza środowiskowa (porównanie rozważanych opcji pod względem środowiskowym uwzględniając wpływ oraz odporność na zmianę klimatu i zagrożenia związane z klęskami żywiołowymi)

5.3.4. Oszacowanie kosztów i korzyści dla rozważanych alternatywnych rozwiązań

5.4. Wybór najlepszego rozwiązania spośród rozważanych opcji wraz z uzasadnieniem dokonanego wyboru (szczegółowy opis planowanej inwestycji wraz z opisem przyjętej koncepcji technicznej i/lub technologicznej oraz opisem rozwiązań innowacyjnych; analiza powinna wykazać, że zaproponowane rozwiązanie jest wykonalne pod względem technicznym i/lub technologicznym, zgodne z najlepszą znaną praktyką w danej dziedzinie, optymalne pod względem zaspokojenia popytu ze strony użytkowników, zgodne z obowiązującymi normami prawnymi).

6. Pomoc publiczna

Należy zbadać i określić, czy planowane wsparcie stanowi pomoc publiczną w rozumieniu artykułu 107 ustępu 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), a Wnioskodawca jest traktowany jako przedsiębiorca, o którym mowa w przytoczonym artykule. Pojęcie „przedsiębiorstwa” zdefiniowane jest w artykule 1 załącznika 1 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 roku uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu artykułu 107 i 108 Traktatu. Zgodnie z wyżej wymienionym przepisem, „za przedsiębiorstwo uważa się podmiot prowadzący działalność gospodarczą bez względu na jego formę prawną. Zalicza się tu w szczególności osoby prowadzące działalność na własny rachunek oraz firmy rodzinne zajmujące się rzemiosłem lub inną działalnością, a także spółki lub stowarzyszenia prowadzące regularną działalność gospodarczą.”

Zgodnie z przepisem artykułu 107 ustęp 1 TFUE, wsparcie finansowe dla podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą stanowi pomoc publiczną, jeżeli jednocześnie spełnione są następujące warunki:

1. Udzielane jest ono z budżetu państwa lub z innych środków publicznych,
2. Przedsiębiorstwo uzyskuje przysporzenie na warunkach korzystniejszych od oferowanych na rynku,
3. Ma charakter selektywny (uprzywilejowuje określone przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa albo produkcję określonych towarów),



4. Grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE.

W związku z faktem, iż dofinansowanie na realizację projektu będzie udzielane jako element rekompensaty przyznawanej operatorowi w ramach świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym zbadać należy czy udzielana operatorowi rekompensata stanowi pomoc publiczną.

Dodatkowo, należy określić czy udzielana operatorowi rekompensata spełniać będzie wymogi określone w Rozporządzeniu (WE) 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) 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE 2007 L315/1 ze zm.).

W ramach analizy należy uwzględnić następujące informacje:

1. informację na temat zawartej umowy przewozowej (PSC) – tryb zawarcia, strony umowy, okres obowiązywania, podstawa prawna;
2. informację na jakich zasadach tabor / infrastruktura zakupione w projekcie będą udostępniane przewoźnikowi (jeżeli dotyczy);
3. informację na temat podmiotu z którym zawarta jest umowa przewozowa – w przypadku spółek samorządowych informacja na temat struktury własnościowej, posiadania statusu podmiotu wewnętrznego w rozumieniu Rozporządzenia (WE) 1370/2007 i orzecznictwa TSUE;
4. informację na temat metodologii liczenia rekompensaty związanej ze świadczeniem usług przewozowych;
5. informację dotyczącą zasad monitorowania (audytowania) rekompensaty oraz rozwiązań umownych w zakresie unikania nadmiernej rekompensaty;
6. informację czy przewoźnik prowadzi odrębną ewidencję dla działalności związanej z realizacją usługi oraz dla pozostałej działalności gospodarczej;
7. planowane wykorzystanie dofinansowanego taboru po zakończeniu obowiązywania aktualnej umowy przewozowej, w tym informację kto będzie właścicielem taboru po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.

7. Analiza kosztów i korzyści

Analiza kosztów i korzyści powinna zawierać między innymi:

- *analizę finansową;*
- *analizę społeczno-gospodarczą (ekonomiczną);*
- *analizę wrażliwości i ryzyka.*



Szczegółowe zalecenia/wymagania w tym zakresie zawarte są w zatwierdzonych przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej „Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027”. W zakresie nieuregulowanym Wytycznymi, przy sporządzaniu powyższych informacji należy kierować się szczegółowymi zasadami określonymi:

- Vademecum analizy ekonomicznej (Economic Appraisal Vademecum 2021-2027), Komisji Europejskiej, wrzesień 2021 (Vademecum AE).*
- Podręcznikiem Niebieska Księga Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach Jaspers 2023.*

Analiza kosztów i korzyści powinna zostać sporządzona w formie arkusza kalkulacyjnego (Excel). Arkusz powinien zawierać formuły i powiązania ułatwiające przeprowadzenie obliczeń.

7.1. Analiza finansowa

Szczegółowe zalecenia/wymagania w zakresie analizy finansowej zawarte są w dokumencie Niebieska Księga, Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach Jaspers 2023 oraz Rozdziale 6 – Analiza finansowa dokumentu „Wytyczne dotyczące zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027”. Analiza finansowa powinna być wykonana w cenach stałych.

Zakres analizy finansowej:

7.1.1 Założenia i metodyka

7.1.2 Plan inwestycyjny w podziale na nakłady kwalifikowane i niekwalifikowane oraz na nakłady inwestycyjne i koszty operacyjne w fazie realizacji projektu

7.1.3 Nakłady odtworzeniowe

7.1.4 Wartość rezydualna

7.1.5 Źródła finansowania inwestycji – struktura i źródła finansowania kosztów kwalifikowanych i niekwalifikowanych (montaż finansowy) z podziałem na lata realizacji, wraz z podaniem warunków, na jakich zostały/zostaną przyznane środki finansowe na realizację projektu

7.1.6 Projekcja kosztów i przychodów operacyjnych - przyjęte wartości powinny być oparte o realne założenia (należy korzystać z ostatniego dostępnego okresu lub wiedzy konsultantów i danych rynkowych)

7.1.7 Projekcja sprawozdań finansowych (tj. bilans, rachunek zysków i strat, rachunek przepływów pieniężnych) w okresie odniesienia projektu (rekomendowane 30 lat; przy czym rokiem bazowym powinien być założony w analizie rok rozpoczęcia realizacji projektu, na przykład rok poniesienia pierwszych nakładów na projekt bądź rok złożenia wniosku o dofinansowanie w sytuacji, gdy wniosek o dofinansowanie został złożony na etapie, gdy realizacja projektu została już rozpoczęta)



7.1.8 Ustalenie poziomu dofinansowania projektu (w tym kalkulacja rekompensaty i weryfikacja nadmierności rozsądnego zysku w okresie amortyzacji zakupionych aktywów)

7.1.9 Wskaźniki efektywności finansowej (FNPV, FRR)

7.1.10 Analiza finansowej trwałości projektu oraz wnioskodawcy z projektem - weryfikacja trwałości finansowej polegająca na zbadaniu stanu środków pieniężnych na koniec poszczególnych okresów. Analiza finansowej trwałości ma na celu wykazanie, że zasoby finansowe na realizację analizowanego projektu zostały zapewnione i są one wystarczające do sfinansowania kosztów projektu podczas jego realizacji, a następnie eksploatacji w okresie odniesienia. Trwałość ocenia się na podstawie projekcji skumulowanych przepływów pieniężnych. Projekt uznaje się za trwały finansowo, jeżeli saldo to jest większe bądź równe zero we wszystkich latach objętych analizą. Jeśli sam projekt nie jest trwały nie oznacza to, że nie należy go realizować. Ważne jest zabezpieczenie przez Wnioskodawcę środków pieniężnych wystarczających do wdrożenia projektu oraz do zarządzania aktywami i wykorzystania ich zgodnie z normami technicznymi i środowiskowymi. Trwałość finansowa oznacza, że Wnioskodawca (jednostka użytkująca infrastrukturę) pozostaje finansowo stabilny w każdym roku analizy.

7.2. Analiza społeczno-ekonomiczna

Analiza społeczno-ekonomiczna (ekonomiczna) powinna być wykonana zgodnie z metodyką zawartą w dokumencie Niebieska Księga, Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach, regionach Jaspers 2023.

Podstawowa różnica między analizą finansową i ekonomiczną polega na tym, że ta pierwsza wykonywana jest jedynie z punktu widzenia beneficjenta, podczas gdy druga z punktu widzenia społeczeństwa. Aby przejść od analizy finansowej do analizy ekonomicznej przepływy finansowe muszą być skorygowane o efekty fiskalne, efekty zewnętrzne oraz ceny rozrachunkowe. Zgodnie z wytycznymi w ramach tego punktu należy dokonać oszacowania kosztów i korzyści ekonomicznych, oceny ekonomicznej przedsięwzięcia (w tym wyliczyć ERR, ENPV i wskaźnik B/C) oraz dokonać interpretacji uzyskanych wyników.

Zakres analizy ekonomicznej:

7.2.1 Metodyka analizy kosztów i korzyści (analizy ekonomicznej)

7.2.2 Analiza kosztów związanych z realizacją przedsięwzięcia z punktu widzenia społeczności (jakościowa i ilościowa)

7.2.3 Analiza korzyści związanych z realizacją przedsięwzięcia z punktu widzenia społeczności (jakościowa i ilościowa)

7.2.4 Analiza ekonomiczna – korekty przepływów pieniężnych przedsięwzięcia

7.2.4.1 Efekty fiskalne



7.2.4.2 Efekty zewnętrzne

7.2.4.3 Przekształcenie z cen rynkowych na ceny rozrachunkowe

7.2.4.4 Inne korekty

7.2.5 Obliczenie ekonomicznej wartości bieżącej netto (ENPV) i ekonomicznej wewnętrznej stopy zwrotu (ERR)

7.2.6 Obliczenie wskaźnika B/C (korzyści/koszty)

7.3. Analiza ryzyka i wrażliwości

Analiza wrażliwości i ryzyka powinna być wykonana zgodnie z Rozdziałem 8 – Analiza ryzyka i analiza wrażliwości dokumentu „Wytyczne dotyczące zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027”.

Ocena ryzyka wymaga przeprowadzenia jakościowej analizy ryzyka oraz analizy wrażliwości.

Zakres analizy wrażliwości i ryzyka:

7.3.1 Identyfikacja istotnych dla realizacji projektu zmiennych krytycznych i prezentacja wpływu ich zmian na podstawowe wskaźniki efektywności finansowej i ekonomicznej przedsięwzięcia oraz trwałość finansową

7.3.2 Identyfikacja kluczowych dla realizacji projektu czynników ryzyka, w tym: formalno-instytucjonalnych, ekologiczno-technicznych, społecznych oraz finansowych

7.3.3 Jakościowa analiza ryzyka obejmująca następujące elementy:

7.3.3.1 Lista ryzyk, na które narażony jest projekt

7.3.3.2 Matryca ryzyka prezentująca dla każdego ze zidentyfikowanych ryzyk:

- możliwe przyczyny niepowodzenia
- powiązanie z analizą wrażliwości (gdy ma to zastosowanie);
- przypisanie poszczególnym ryzykom jednej z pięciu kategorii prawdopodobieństwa: marginalne, niskie, średnie, wysokie, bardzo wysokie oraz jednej z pięciu kategorii wpływu: nieistotny, niewielki, średni, znaczący, duży (dodatkowo, należy opisać, w jakich okolicznościach prawdopodobieństwa przyporządkowane poszczególnym zmiennym mogą się zmienić)
- ustalenie poziomu ryzyka stanowiącego wypadkową prawdopodobieństwa wystąpienia danego ryzyka i stopnia jego wpływu

7.3.3.3 Identyfikacja działań zapobiegawczych i minimalizujących

7.3.3.4. Interpretacja matrycy ryzyk, w tym ocena ryzyk rezydualnych, czyli ryzyk nadal pozostałych po zastosowaniu działań zapobiegawczych i minimalizujących.