Załącznik numer 4 do Regulaminu wyboru projektów dla naboru FEWP.03.02-IZ.00-003/25

**Tytuł Projektu:**

**Wnioskodawca:**

Instrukcja do sporządzenia Studium Wykonalności

**Działanie FEWP.03.02 Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach ZIT**

**Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027**

Autor Studium Wykonalności: imię, nazwisko, firma/instytucja

Kontakt: e-mail, telefon

SW.FEWP.03.02.02

Poznań, czerwiec 2025 roku

Studium Wykonalności jest dokumentem, w którym przeprowadza się pogłębioną ocenę i analizę potencjału projektu. Ma ono wesprzeć proces decyzyjny poprzez obiektywne i racjonalne określenie jego mocnych i słabych stron oraz możliwości i zagrożeń z nim związanych, zasobów, jakie będą niezbędne do realizacji projektu, a także ocenę szans jego powodzenia.

Celem Instrukcji do sporządzenia Studium Wykonalności, zwanej dalej Instrukcją, jest ujednolicenie sposobu przygotowania Studium Wykonalności dla projektów przez wszystkie podmioty ubiegające się o wsparcie z Funduszy Europejskich dla Wielkopolski 2021-2027 w ramach Działania 03.02 Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach ZIT.

Przygotowując Studium Wykonalności należy mieć na uwadze następujące zasady:

1. Dane przedstawione w Studium Wykonalności powinny być zgodne z danymi zawartymi we wniosku o dofinansowanie.
2. Studium Wykonalności musi być aktualne na dzień składania wniosku.
3. Studium Wykonalności musi być zgodne z:
   1. Programem Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027;
   2. Szczegółowym Opisem Priorytetów Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027;
   3. Wytycznymi dotyczącymi zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027;
   4. Wytycznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027;
   5. Niebieską Księgą - Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach, Jaspers 2023 (Niebieska Księga);
   6. Przewodnikiem do analizy kosztów i korzyści projektów inwestycyjnych (Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Project - Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020) Komisji Europejskiej, grudzień 2014 (Przewodnik AKK);
   7. Vademecum analizy ekonomicznej (Economic Appraisal Vademecum 2021-2027), Komisji Europejskiej, wrzesień 2021 (Vademecum AE).
4. Należy wskazać wszystkie źródła pozyskania danych (zarówno liczbowych, jak i nieliczbowych) oraz okres, którego dotyczą. Dane muszą być wiarygodne i realne. Dane statystyczne powinny być nie starsze niż 2 lata.

Instytucja Zarządzająca zaleca, aby sporządzić Studium Wykonalności zgodnie z przedstawionym schematem. Przy wypełnianiu dokumentu należy usunąć opisy stanowiące wskazówki do poszczególnych pozycji Studium Wykonalności; należy unikać nadmiernego rozbudowywania opisów, informacje powinny być konkretne i jednoznaczne, najlepiej poparte danymi liczbowymi.

Instrukcja jest zbiorem wskazówek co do zawartości i sposobu przygotowania Studium Wykonalności; należy odnieść się tylko do tych punktów, które mają zastosowanie w realizowanym przez Wnioskodawcę typie projektu. Integralną częścią Studium Wykonalności jest załącznik w formie arkusza kalkulacyjnego (w formacie przygotowanym przez Instytucję Zarządzającą), służący przedstawieniu analizy finansowej. Arkusz zawiera formuły i powiązania ułatwiające przeprowadzenie obliczeń, z których należy korzystać.

**Spis treści**

[1. Identyfikacja projektu i opis celów projektu 5](#_Toc160617107)

[1.1. Cele projektu 5](#_Toc160617108)

[1.2. Stan Istniejący 5](#_Toc160617109)

[1.3. Identyfikacja projektu 5](#_Toc160617110)

[1.4. Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu 5](#_Toc160617111)

[1.5. Umowa o świadczenie usług publicznych (PSC) 6](#_Toc160617112)

[1.6. Specyfikacja nabywanego taboru, sprzętu, urządzeń 7](#_Toc160617113)

[1.7. Projekt hybrydowy 7](#_Toc160617114)

[2. Analiza zdolności finansowo-organizacyjnej Wnioskodawcy 8](#_Toc160617115)

[3. Analiza występowania pomocy publicznej w projekcie 8](#_Toc160617116)

[4. Zgodność projektu z dokumentami strategicznymi i programowymi 10](#_Toc160617117)

[4.1. Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej (KPP) 10](#_Toc160617118)

[4.2. Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych (KPON) 12](#_Toc160617119)

[4.3. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) 12](#_Toc160617120)

[4.4. Strategia ZIT 13](#_Toc160617121)

[5. Zgodność projektu z kryteriami oceny 13](#_Toc160617122)

[5.1. Otoczenie prawne 13](#_Toc160617123)

[5.2. Projekt skierowany na poprawę środowiska naturalnego 14](#_Toc160617124)

[5.3. Zakup taboru zeroemisyjnego 14](#_Toc160617125)

[5.4. Usprawnienia infrastruktury na rzecz zrównoważonej mobilności 14](#_Toc160617126)

[5.5. Integracja różnych środków transportu 15](#_Toc160617127)

[5.6. Kompleksowość projektu 16](#_Toc160617128)

[5.7. Działania na rzecz zrównoważonej mobilności 16](#_Toc160617129)

[5.8. Innowacyjne rozwiązania w ramach projektu 17](#_Toc160617130)

[5.9. Komplementarność z innymi projektami 17](#_Toc160617131)

[6. Analiza wariantów i popytu dla projektów inwestycyjnych z sektora transportu 18](#_Toc160617132)

[7. Analiza wariantów 18](#_Toc160617133)

[7.1. Analiza wykonalności 18](#_Toc160617134)

[7.2. Analiza popytu 18](#_Toc160617135)

[7.3. Analiza opcji 18](#_Toc160617136)

[8. Analiza finansowa 19](#_Toc160617137)

[8.1. Założenia 20](#_Toc160617138)

[8.2. Nakłady inwestycyjne projektu i wydatki kwalifikowalne 21](#_Toc160617139)

[8.3. Przychody operacyjne projektu 22](#_Toc160617140)

[8.4. Koszty operacyjne projektu 22](#_Toc160617141)

[8.5. Wskaźniki efektywności finansowej 22](#_Toc160617142)

[8.6. Trwałość finansowa 23](#_Toc160617143)

[9. Rekompensata 24](#_Toc160617144)

[10. Analiza ekonomiczna 24](#_Toc160617145)

[11. Analiza wrażliwości i ryzyka 26](#_Toc160617146)

# Identyfikacja projektu i opis celów projektu

## Cele projektu

Należy przedstawić od jednego do kilku realnych i konkretnych celów. Cele projektu powinny zostać określone w oparciu o analizę potrzeb danego środowiska społeczno-gospodarczego, z uwzględnieniem zjawisk najbardziej adekwatnych do skali oddziaływania projektu.

Cele projektu powinny:

1. jasno wskazywać, jakie korzyści społeczno-gospodarcze można osiągnąć dzięki wdrożeniu projektu,
2. być logicznie powiązane ze sobą (w przypadku gdy w ramach projektu realizowanych jest jednocześnie kilka celów),
3. być, na tyle, na ile to możliwe, skwantyfikowane, poprzez określenie wartości bazowych i docelowych oraz podanie metody pomiaru poziomu ich osiągnięcia,
4. być logicznie powiązane z celami realizacji danego priorytetu i działania Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027, w ramach którego złożony został wniosek o dofinansowanie.

## Stan Istniejący

Należy przedstawić aktualne potrzeby związane z użytkowaniem systemu i infrastruktury transportowej w mieście/aglomeracji na głównych osiach dojazdowych do miasta i/lub aglomeracji o znaczeniu regionalnym (np. dostępność transportową regionu, zatory, stan posiadanego taboru i tym podobne). Analiza powinna pozwolić na identyfikację potrzeb transportowych jakie ma zaspokoić realizacja projektu oraz wskazać istniejące problemy związane z użytkowaniem aktualnie funkcjonującego systemu transportowego.

## Identyfikacja projektu

Identyfikacja projektu musi zawierać zwięzłą i jednoznaczną informację na temat całościowej koncepcji i logicznych ram projektu. Należy zatem uwzględnić w niej następujące kwestie:

1. zarys i ogólny charakter projektu (to jest prezentację projektu jako przedmiotu przedsięwzięcia wraz z opisem, podaniem całkowitego kosztu inwestycji, w tym całkowitego kosztu kwalifikowalnego, lokalizacji i tak dalej),
2. analizę projektu w kontekście całego układu infrastruktury, to jest funkcjonalne i rzeczowe powiązania między danym projektem a istniejącą infrastrukturą.

Projekt musi stanowić samodzielną (pod kątem operacyjności) jednostkę analizy. Oznacza to, że obejmuje on zadania inwestycyjne, które sprawiają, że efektem realizacji projektu jest stworzenie w pełni funkcjonalnej i operacyjnej infrastruktury.

## Uzasadnienie potrzeby realizacji projektu

Należy wskazać czy: projekt stanowi odpowiedź na zidentyfikowane problemy/potrzeby Wnioskodawcy; czy planowane działania są adekwatne do potrzeb Wnioskodawcy; czy planowane działania umożliwią realizację projektu; czy potrzeby Wnioskodawcy wynikają ze szczegółowej analizy; czy inwestycja została poprzedzona odpowiednią analizą popytu i potrzeb; czy Wnioskodawca wykazał zapotrzebowanie rynku na produkty/usługi powstałe w wyniku realizacji projektu; czy projekt rozwiązuje w pełni zidentyfikowane problemy.

Należy krótko scharakteryzować obszar, na którym będzie realizowany projekt, w tym przede wszystkim określić oddziaływanie planowanej inwestycji na społeczność lokalną/regionalną, otoczenie gospodarcze.

## Umowa o świadczenie usług publicznych (PSC)

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.

W tym punkcie Wnioskodawca powinien wykazać między innymi że:

1. zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, zgodną z przepisami wskazanymi w artykułach 3 i 4 rozporządzenia (WE) numer 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) numer 1191/69 i (EWG) numer 1107/70 (dalej rozporządzenie numer 1370/2007), bądź zamierza dokonać wyboru operatora w sposób określony w artykule 5 rozporządzenia numer 1370/2007;
2. umowa zawarta między organizatorem i operatorem transportu publicznego spełnia wymogi określone w przepisach prawa, a sposób obliczania rekompensaty jest zgodny z przywołanym powyżej rozporządzeniem numer 1370/2007. Przyjęty sposób obliczania rekompensaty zapewnia, że w wyniku przyznania pomocy unijnej nie wystąpi nadmierne wynagrodzenie operatora;
3. 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;
4. umowa definiuje role i obowiązki stron, które mają kluczowe znaczenie dla określenia właściwych przepływów pieniężnych pomiędzy 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.

## Specyfikacja nabywanego taboru, sprzętu, urządzeń

W przypadku gdy elementem projektu jest zakup taboru lub innych urządzeń, sprzętu, oprogramowania w niniejszym punkcie należy wskazać ich parametry techniczne. Należy zachować zgodność ze specyfikacją techniczną przedmiotu zakupu.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nazwa urządzenia, sprzętu, oprogramowania** | **Ilość (sztuki)** | **Wartość brutto (PLN)** | **Parametry techniczne** |
| 1. |  |  |  |  |
| 2. |  |  |  |  |
| 3. |  |  |  |  |
| n |  |  |  |  |
| **Razem** |  |  |

## Projekt hybrydowy

W punkcie należy przedstawić informacje czy projekt jest/będzie realizowany w formule projektu hybrydowego PPP lub w innym modelu z wykorzystaniem kapitału prywatnego na przykład formuła ESCO. Projekt hybrydowy polega na wspólnej realizacji projektu przez partnerstwo publiczno-prywatne w rozumieniu artykuł 2 punkt 15 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 roku ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej. Do wyboru partnera prywatnego w celu realizacji projektu hybrydowego stosuje się odpowiednie przepisy prawa.

Projekty realizowane z wykorzystaniem kapitału prywatnego zapewniają wysokiej jakości usługi publiczne świadczone długoterminowo – sposób realizacji zadań oparty jest na wieloletniej umowie, określającej podział zadań i ryzyk pomiędzy podmiotem publicznym a partnerem prywatnym.

Ocena efektywności realizacji projektu w formule PPP, w tym jako projektu hybrydowego oraz analiza finansowa w przypadku projektów hybrydowych musi zostać przeprowadzona zgodnie z Rozdziałem 10 Wytycznych dotyczącymi zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027 oraz uwzględniać informacje zawarte w opracowanym przez Departament Partnerstwa Publiczno-Prywatnego w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej dokumencie dostępnym pod adresem: <https://www.ppp.gov.pl/file.php?i=przegladarka-plikow/Nowa-ustawa-PZP-a-przygotowanie-PPP.pdf>

# Analiza zdolności finansowo-organizacyjnej Wnioskodawcy

Należy wykazać, że Wnioskodawca jest odpowiednio przygotowany do utrzymania efektów realizacji projektu pod względem organizacyjnym, technicznym i finansowym, w tym:

1. wskazać zagwarantowane źródła i mechanizmy finansowania zadań,
2. przedstawić opis zdolności finansowo-organizacyjnej, w szczególności w zakresie potencjału technicznego, kadrowego i finansowego niezbędnego do utrzymania efektów realizacji projektu w okresie trwałości, tak aby było możliwe zapewnienie w tym okresie świadczenie usług na poziomie nie niższym niż zrealizowany w projekcie,
3. wskazać podmioty odpowiedzialne za utrzymanie trwałości projektu oraz rolę, jaką pełnią w organizacjach (trwałość projektu musi być zachowana przez okres 5 lat (3 lat w przypadku małych i średnich przedsiębiorstw – w odniesieniu do projektów, z którymi związany jest wymóg utrzymania inwestycji lub miejsc pracy) od daty płatności końcowej na rzecz beneficjenta. W przypadku, gdy przepisy regulujące udzielanie pomocy publicznej wprowadzają inne wymogi w tym zakresie, wówczas stosuje się okres ustalony zgodnie z tymi przepisami).

# Analiza występowania pomocy publicznej w projekcie

Należy zbadać i określić, czy planowane wsparcie stanowi pomoc publiczną w rozumieniu artykułu 107 ustęp 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 załączniku 1 rozporządzenia Komisji (UE) numer 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 ustępu 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 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 numer 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 numer 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 numer 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 ustęp 4, 5 i 6 rozporządzenia numer 1370/2007 (patrz punkt 1 załącznika do rozporządzenia numer 1370/2007 oraz artykuł 22 ustęp 1 punkt 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 artykuł 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:

1. przedsiębiorstwo jest zobowiązane do świadczenia usługi publicznej i ją wykonuje, a jednocześnie usługa ta jest jasno zdefiniowana;
2. 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;
3. rekompensata nie może przekroczyć kosztów poniesionych w związku z realizacją usługi publicznej z uwzględnieniem wpływów z tej usługi oraz rozsądnego zysku;
4. 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.

# Zgodność projektu z dokumentami strategicznymi i programowymi

## Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej (KPP)

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

Zgodność tę należy rozumieć jako brak sprzeczności pomiędzy zapisami projektu a wymogami KPP 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 nieludzkiego 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:

* + 1. prawo do wolności osób prywatnych?,
    2. prawo do prywatności życia prywatnego (w tym domu i wysyłanych i odbieranych informacji)?,
    3. prawo osoby prywatnej do swobodnego przemieszczania się na terenie UE?,
    4. prawo do zawarcia małżeństwa i na prawo do założenia rodziny lub na prawną, gospodarczą i społeczną ochronę rodziny?,
    5. wolność myśli, sumienia i religii?,
    6. wolność wypowiedzi i informacji?,
    7. wolność zrzeszania się i zgromadzeń?,
    8. 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 jakiekolwiek szczegółowe gwarancje w zakresie przesyłów międzynarodowych? Czy zapewniono bezpieczeństwo operacji przetwarzania danych z technicznego i organizacyjnego punktu widzenia? Czy przewidziano jakiekolwiek 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 wymogi, 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 jakiekolwiek 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)? Jakie 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 przewodnie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach dziecka? Czy projekt narusza którąkolwiek z zasad przewodnich Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach dziecka? Jakie kroki podjęto, by poprawić sytuację lub zrekompensować 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 należytym 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 sądzenia 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?

## 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, przedmiotu 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.

## Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Należy wskazać czy Wnioskodawca posiada Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) i czy został on pozytywnie zaopiniowany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT). W przypadku posiadania SUMP lub projektu SUMP należy wskazać, czy SUMP lub jego projekt:

1. obejmuje cały właściwy miejski obszar funkcjonalny (integracja terytorialna);
2. został przygotowany przy niezbędnej współpracy między zainteresowanymi instytucjami i jednostkami terytorialnymi (integracja międzyinstytucjonalna);
3. został opracowany przy zapewnieniu partycypacji społecznej i interesariuszy;
4. formułuje konkretne cele i wskaźniki w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej;
5. określa środki wykonawcze lub pakiety środków wykonawczych, które zapewnią realizację założonych celów (poprzez działania inwestycyjne, regulacyjne, organizacyjne, finansowe, promocyjno-informacyjne i tym podobne);
6. obejmuje wszystkie właściwe gałęzie transportu i formy mobilności (integracja multimodalna);
7. jego realizacja podlega okresowemu monitorowaniu przez wyznaczoną do tego jednostkę,
8. zapewnia przejrzyste i otwarte podejście od samego początku, uwzględniając przy tym regularną komunikację i wymianę między organami oraz interesariuszami.

Jeśli Wnioskodawca nie posiada SUMP, powinien wskazać, czy na moment złożenia dokumentacji aplikacyjnej dysponuje innym równoważnym dokumentem (lub projektem dokumentu równoważnego) oraz opisać, czy w tym dokumencie uwzględnione zostały wszystkie elementy określone w Regulaminie wyboru projektów.

## Strategia ZIT

Należy określić w jakim stopniu realizacja projektu wpływa na zdiagnozowane potrzeby i cele ujęte w obowiązującej Strategii ZIT (pozytywnie zaopiniowanej przez Instytucję Zarządzającą, zgodnie z artykułem 34 ustęp 6 punkt 2 ustawy o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027).

W ramach uzasadnienia należy w szczególności wskazać, czy:

1. realizacja projektu wpływa na niwelowanie słabych stron i zagrożeń lub wzmacnianie silnych stron i wykorzystywanie szans zidentyfikowanych w Strategii ZIT;
2. realizacja projektu wpływa na realizację celów rozwojowych ujętych w Strategii ZIT (w szczególności, w jaki sposób wpisuje się w kierunki interwencji i planowane działania).

# Zgodność projektu z kryteriami oceny

## Otoczenie prawne

Należy opisać, czy projekt jest przygotowany do realizacji pod względem zgodności z otoczeniem prawnym. Wnioskodawca powinien to wykazać, poprzez przedstawienie odpowiednich analiz, możliwości realizacji projektu i usług objętych projektem na podstawie obowiązujących przepisów prawa, w tym w szczególności z: ustawą prawo budowlane, ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, rozporządzeniu numer 1370/2007, ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz ustawą prawo zamówień publicznych.

Wnioskodawca realizujący projekt, którego elementem jest zakup lub modernizacja zero lub nisko-emisyjnych aktywów mobilnych (w tym taboru) wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym musi wykazać, iż aktywa te spełniają wymogi dla „ekologicznie czystych pojazdów” w rozumieniu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 roku ze zmianami, w tym autobusów napędzanych LNG, CNG, LPG oraz o napędzie hybrydowym PHEV (plug-in, w zależności od wielkości pojazdów, zgodnie z zapisami dyrektywy 2009/33/WE ze zmianami).

## Projekt skierowany na poprawę środowiska naturalnego

Należy wymienić jakie działania w ramach projektu zostaną podjęte w celu poprawy stanu środowiska naturalnego i wspierania transportu czystego i przyjaznego środowisku w momencie przeprowadzania inwestycji, jak i po jej zakończeniu. Działania przewidziane w projekcie powinny służyć zmniejszeniu popytu na podróże realizowane indywidualnym transportem samochodowym na rzecz zwiększenia udziału transportu zbiorowego przy wykorzystaniu środków transportu publicznego.

## Zakup taboru zeroemisyjnego

Należy wskazać, czy w ramach projektu zakupiony zostanie tabor zasilany za pomocą silników elektrycznych lub wodorowych. Dodatkowo, w punkcie tym wymagane jest podanie dokładnej liczby pojazdów zasilanych takimi silnikami, które zostaną zakupione w ramach projektu oraz wykazanie czy napęd kupowanego taboru będzie wytwarzany wyłącznie z odnawialnych źródeł energii.

## Usprawnienia infrastruktury na rzecz zrównoważonej mobilności

Należy szczegółowo opisać w jaki sposób inwestycja planowana do realizacji przyczynia się do rozwoju mobilności miejskiej, w szczególności w zakresie usprawnień infrastruktury transportu publicznego i infrastruktury rowerowej. W tym celu Wnioskodawca powinien opisać czy projekt wpłynie na:

* + 1. poprawę dostępności rozumianej jako:
  1. Infrastruktura transportu publicznego - udział mieszkańców pozostających w strefie dogodnej dostępności do linii komunikacji zbiorowej, powiązanie z innymi środkami transportu zbiorowego i indywidualnego, dyspozycyjność pojazdów, kompletność i forma informacji przekazywanych pasażerom, dogodność systemu taryfowego, czytelność i łatwość zapamiętywania układów linii i rozkładów jazdy, różnorodność oferty przewozowej, w niniejszym miejscu premiowane będą także działania wyrównujące szanse grup zagrożonych dyskryminacją,
  2. Infrastruktura rowerowa – rozwiązania polegające między innymi na poszerzeniu układu sieci rowerowej na obszary dotychczas pozbawione takiej infrastruktury, tworzenie miejsc umożliwiający pozostawienie roweru
     1. skrócenia czasu podróży definiowane jako:

1. Infrastruktura transportu publicznego – rozwiązania polegające między innymi na poprawie parametrów korzystania z transportu publicznego takich jak: czas dojścia, czas oczekiwania, czas jazdy, czas tracony na przesiadki
2. Infrastruktura rowerowa - rozwiązania polegające między innymi na poprawie czasu dojazdu do celu podróży z wykorzystaniem sieci dróg rowerowych,
   * 1. zwiększenie niezawodności rozumianej jako:
3. Infrastruktura transportu publicznego – stabilność układu linii i rozkładów jazdy, regularności kursowania pojazdów, punktualność kursowania pojazdów, pewność uzyskania miejsca w pojeździe, pewność osiągania celu podróży w spodziewanym czasie, elastyczność funkcjonowania (na przykład możliwość objazdu, wyboru powiązania alternatywnego i tym podobne)
4. Infrastruktura rowerowa – rozwiązania polegające między innymi na zapewnieniu przejezdności ścieżek rowerowych w przypadku wystąpienia niekorzystnych zjawisk atmosferycznych lub wystąpienia aktów wandalizmu,
   * 1. poprawę warunków podróży obejmującą:
5. Infrastruktura transportu publicznego – warunki i uciążliwość dojścia do przystanku, warunki oczekiwania na przystanku, łatwość i sprawność wsiadania i wysiadania, wygodę w pojeździe, bezpośredniość połączeń, dogodność przesiadania się
6. Infrastruktura rowerowa – rozwiązania polegające między innymi na poprawie komfortu podróży użytkowników dróg rowerowych (obniżenie progów, oddzielenie ruchu pojazdów od ruchu pieszych),
   * 1. poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
     2. zachowanie synergii między wdrażanym projektem i inwestycjami energetycznymi między innymi takimi jak inteligentne stacje ładowania i tankowania (elektryczne i wodorowe), modernizacja oświetlenia ulicznego pod kątem zwiększenia jego energooszczędności i skuteczności między innymi w technologii LED.

## Integracja różnych środków transportu

W tym punkcie należy wskazać czy projekt jest powiązany z wprowadzaniem integracji taryfowej, oraz wdrażaniem koncepcji „Mobilność jako Usługa” (MaaS).

Wnioskodawca powinien również opisać czy projekt przyczyni się do lepszej integracji gałęzi transportu, poprawy wydolności infrastruktury, zwiększenia rangi oraz konkurencyjności transportu publicznego względem innych rodzajów transportu.

Przedstawiając w tym punkcie informacje należy mieć na uwadze, że rodzajami transportu, które powinny być brane pod uwagę w przedstawianym uzasadnieniu są: transport kolejowy, transport rowerowy, indywidualny transport samochodowy, komunikacja publiczna autobusowa, komunikacja publiczna tramwajowa, transport lotniczy. W przypadku transportu indywidualnego (samochodowego lub rowerowego) należy wskazać czy istnieje możliwość przesiadki na transport publiczny w ramach organizowanego węzła przesiadkowego. Jeśli w ramach projektu dokonana zostanie nowa integracja systemu opłat, należy ją szczegółowo opisać, wskazując przy tym czy obejmować ona będzie nowopowstałe lub zmodernizowane elementy projektu, czy też elementy projektu zostaną wykorzystane w ramach obecnie funkcjonujących zintegrowanych systemów opłat przyczyniając się do jego rozwoju.

W przypadku projektów z zakresu komunikacji publicznej należy wskazać czy w wyniku jego realizacji zostanie wprowadzona nowa linia komunikacji publicznej, której rozkład jazdy zostanie poddany koordynacji, czy też elementy projektu zostaną wykorzystane na aktualnie funkcjonujących liniach komunikacji publicznej, których rozkład jest skoordynowany.

Należy wskazać, czy w ramach projektu:

1. powstanie węzeł przesiadkowy integrujący co najmniej 2 rodzaje transportu (należy wskazać lokalizację węzła i jakie rodzaje transportu będzie integrował),
2. zostanie stworzony system ujednoliconych opłat za przewozy u co najmniej 2 przewoźników (należy wskazać jakich przewoźników dotyczyć będzie ujednolicenie systemu opłat),
3. nastąpi koordynacja rozkładów jazdy dla co najmniej 2 przewoźników (należy wskazać jakich przewoźników i linii dotyczyć będzie koordynacja).

## Kompleksowość projektu

Należy wskazać enumeratywnie jakie rodzaje działań na rzecz zrównoważonego transportu zostaną podjęte w ramach projektu. W ramach opisu należy wykazać kompleksowość podejmowanych działań mających wpływ na zmniejszenie emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców oraz zwiększających efektywność energetyczną transportu publicznego i przyczyniających się do poprawy funkcjonowania systemu komunikacyjnego . Działania, które można wykazać w ramach opisu to:

1. zakup niskoemisyjnego/efektywnego energetycznie taboru dla transportu publicznego;
2. budowa/przebudowa infrastruktury transportu publicznego z działaniami inwestycyjnymi;
3. budowa systemów zarządzania i organizacji ruchu lub jego elementów;
4. budowa, przebudowa i modernizacja dróg dla rowerów;
5. w przypadku gdy planowana ścieżka rowerowa lub ciąg pieszo – rowerowy działania prowadzące do zachowania spójności z już istniejącą na danym terenie siecią dróg rowerowych/ciągów pieszo – rowerowych;
6. budowa infrastruktury tankowania/ładowania pojazdów zeroemisyjnych;
7. montaż efektywnego energetycznego oświetlenia ulicznego lub modernizację oświetlenia pod kątem energooszczędności;
8. działania informacyjno-promocyjne na rzecz zachęcania mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.

Dodatkowo należy przedstawić informację jak realizacja przedsięwzięcia wpłynie na zmniejszenie emisji CO2. Przedstawione dane powinny być poparte poprawnie dokonanymi obliczeniami.

## Działania na rzecz zrównoważonej mobilności

Należy wskazać jakie działania na rzecz zrównoważonej mobilności będą realizowane oraz czy przedsięwzięcie uwzględnia informacje lub elementy z planów zrównoważonej mobilności miejskiej lub dokumentów równoważnych. Przedstawiając informacje Wnioskodawca powinien wskazać czy realizacja projektu będzie:

* 1. prowadzić do zapewnienia takich opcji transportowych, które umożliwiają podróżnym, dostęp do kluczowych celów podróży i usług;
  2. mieć pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki, oraz społeczności jako całości;
  3. prowadzić do poprawy wydajność i efektywność kosztowej transportu osób i towarów;
  4. przyczyniać się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
  5. powodować zmniejszenie zatłoczenia miast i ograniczenie ruchu drogowego w ich centrach (szersze wykorzystanie bardziej efektywnego transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego indywidualnego, zmniejszenie wykorzystania samochodów osobowych).

## Innowacyjne rozwiązania w ramach projektu

Należy wskazać i opisać innowacyjne rozwiązania zastosowane w ramach projektu miedzy innymi wykorzystanie Inteligentnych Systemów Transportowych. Poprzez innowacyjność projektu rozumie się nie tylko jego innowacyjny charakter, ale także innowacyjne techniki zastosowane podczas budowy i materiały.

## Komplementarność z innymi projektami

Komplementarność projektów to ich dopełnianie się prowadzące do realizacji określonego celu. Podkreślić należy, że do uznania projektów za komplementarne nie jest wystarczające spełnienie przesłanki takiego samego lub wspólnego celu, gdyż ten warunek może być wypełniony w odniesieniu do projektów konkurujących ze sobą. Warunkiem koniecznym do określenia projektów jako komplementarne jest ich uzupełniający się charakter, wykluczający powielanie się działań.

Wnioskodawca powinien wykazać komplementarność co najmniej w zakresie tematyki i obszaru realizacji projektu w odniesieniu do innych adekwatnych projektów, działań i tym podobne w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027, innych programów, innych projektów finansowanych ze środków europejskich, krajowych oraz własnych.

W przypadku zakupu taboru realizowane inwestycje powinny być komplementarne z działaniami organizatorów transportu publicznego związanymi z poprawą dostępności transportu publicznego w ujęciu terytorialnymi i jakościowym (na przykład: zagęszczenie przystanków, nowe trasy autobusowe, i tym podobne).

Należy wykazać powiązanie projektu z innymi przedsięwzięciami, zarówno tymi zrealizowanymi, jak też z tymi, które są w trakcie realizacji, względnie z tymi, które dopiero uzyskały dofinansowanie. Chodzi tu o projekty realizowane przez beneficjenta, partnerów lub inne podmioty.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tytuł projektu (zakres)** | **Wartość całkowita** | **Źródła i wartość dofinansowania** | **Okres**  **realizacji** | **Uzasadnienie związku z projektem** |
|  |  |  |  |  |

# Analiza wariantów i popytu dla projektów inwestycyjnych z sektora transportu

W przypadku projektów inwestycyjnych obejmujących sektor transportu poszczególne analizy należy przeprowadzić w oparciu o instrukcje zawarte w podręczniku Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023):

1. analiza wariantów o instrukcje zawarte między innymi w punktach: 1.3 „Identyfikacja efektywnych wariantów inwestycyjnych projektu” oraz 1.4 „Definicja wariantu bezinwestycyjnego (scenariusza bazowego)”,
2. analiza popytu o metodologię zawartą między innymi w punkcie 1.7 „Analiza popytu”.

Stosowne obliczenia należy przeprowadzić w arkuszu „Obliczenia - Niebieska Księga”.

# Analiza wariantów

W przypadku pozostałych projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie wynosi co najmniej 50 milionów złotych, analizę wariantów należy przygotować na podstawie Rozdziału 5. „Analiza wykonalności, analiza popytu oraz analiza opcji” Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027, a dla projektów poniżej ww. wartości obowiązuje metodyka przedstawiona poniżej.

## Analiza wykonalności

Należy przeprowadzić i przedstawić identyfikację możliwych do zastosowania rozwiązań inwestycyjnych, które można uznać za wykonalne pod względem technicznym, ekonomicznym, środowiskowym i instytucjonalnym.

Nie należy identyfikować tych wariantów, które pozostają w sprzeczności z istniejącym stanem prawnym, są niemożliwe do wykonania z przyczyn ekonomiczno-finansowych, istniejących ograniczeń technicznych.

## Analiza popytu

Przedmiotowa analiza ma za zadanie zidentyfikować i ilościowo określić społeczne zapotrzebowanie na realizację planowanej inwestycji. W jej ramach należy uwzględnić bieżący (w oparciu o aktualne dane), jak również prognozowany popyt (w oparciu o prognozy uwzględniające między innymi wskaźniki makroekonomiczne i społeczne). Analizę prognozowanego popytu należy przeprowadzić dla scenariusza z inwestycją oraz bez inwestycji. Wnioskodawca powinien wykazać, że przeprowadził rzetelną analizę popytu dla projektu i wskazać w jaki sposób wnioski z niej przełożyły się na zakres projektu.

## Analiza opcji

Należy przedstawić porównanie i ocenę możliwych do zastosowania rozwiązań inwestycyjnych zidentyfikowanych na etapie analizy wykonalności. Analizę w formie opisowej należy przeprowadzić pod kątem dostępnych rozwiązań technologicznych, z podaniem wartości realizacji tych wariantów.

Należy wskazać wariant wybrany do realizacji oraz przedstawić uzasadnienie jego wyboru.

# Analiza finansowa

W przypadku projektów inwestycyjnych obejmujących sektor transportu (zakres wskazany w ramach podręcznika Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego) analizę finansową należy przeprowadzić w oparciu o instrukcje zawarte w podręczniku Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023). Zakres stosowania Niebieskiej Księgi został określony we wstępie podręcznika w akapicie „Zakres podręcznika”. Obliczenia w postaci docelowych analiz należy przeprowadzić w arkuszu „Obliczenia - Niebieska Księga”.

W przypadku pozostałych projektów obowiązuje metodyka przedstawiona poniżej.

Dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie wynosi co najmniej 50 milionów złotych, analizę finansową należy przygotować na podstawie Rozdziału 6. „Analiza finansowa” Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027.

Dla projektów poniżej 50 milionów złotych całkowitych kosztów kwalifikowalnych w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie należy stosować poniższą metodykę.

Analizę finansową należy przeprowadzić w oparciu o metodę DCF, przy uwzględnieniu między innymi:

1. analizy skonsolidowanej prowadzonej jednocześnie z punktu widzenia właściciela infrastruktury, jak i podmiotu gospodarczego ją eksploatującego (operatora), w przypadku gdy są oni odrębnymi podmiotami;
2. wyłącznie przepływów środków pieniężnych, to jest rzeczywistej kwoty pieniężnej wypłacanej lub otrzymywanej przez dany projekt (niepieniężne pozycje rachunkowe jak amortyzacja nie są ujmowane w przepływach pieniężnych);
3. przepływów środków pieniężnych w roku, w którym zostały dokonane i ujęte w okresie odniesienia (metoda kasowa), przy czym wyjątek stanowią nakłady inwestycyjne na realizację projektu poniesione przed pierwszym rokiem okresu odniesienia – należy je uwzględnić w pierwszym roku odniesienia, w wartościach niezdyskontowanych;
4. wartości rezydualnej, oszacowanej w oparciu o metodę wyceny wartości aktywów trwałych netto, określoną przy wykorzystaniu metody i okresu amortyzacji zgodnych z polityką rachunkowości Wnioskodawcy/operatora;
5. wartości pieniądza w czasie przy sumowaniu przepływów finansowych w różnych latach.

Analizę sporządza się przy użyciu metody standardowej lub złożonej. Wybór metody zależy od tego, czy możliwe jest oddzielenie strumienia przychodów projektu od ogólnego strumienia przychodów beneficjenta oraz czy możliwe jest oddzielenie strumienia kosztów operacyjnych i nakładów inwestycyjnych na realizację projektu od ogólnego strumienia kosztów operacyjnych i nakładów inwestycyjnych Wnioskodawcy. Szczegółowe informacje w zakresie wyboru metody opracowania analizy finansowej przedstawiono w Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027 (podrozdział 6.5).

Analiza finansowa powinna zostać przeprowadzona w wersji elektronicznej w specjalnie przygotowanych do tego celu arkuszach kalkulacyjnych (format xls), przedstawiających sporządzone analizy zgodnie ze schematem przedstawionym poniżej:

1. „Dane wejściowe” (wszystkie typy projektów),
2. „Obliczenia” (typy projektów nieobjęte Niebieską Księgą),
3. „Trwałość finansowa” (wszystkie typy projektów),
4. „Obliczenia - Niebieska Księga” (typy projektów objęte Niebieską Księgą),
5. „Rekompensata” (jeśli dotyczy).

Arkusz kalkulacyjny nie powinien być chroniony, w arkuszu powinny być widoczne (nie ukryte) działające formuły pokazujące powiązania pomiędzy poszczególnymi wielkościami finansowymi. Plik nie może komunikować się na zewnątrz.

Sporządzanie analizy finansowej należy rozpocząć od tabel w arkuszu „Dane wejściowe”, gdzie należy określić wszystkie założenia wykorzystywane podczas obliczeń. Zasadnicze obliczenia należy przeprowadzić z wykorzystaniem formuł w arkuszu „Obliczenia”. Analizę trwałości finansowej należy przeprowadzić za pomocą formuł w arkuszu „Trwałość finansowa”. Arkusz kalkulacyjny można dostosowywać oraz rozbudowywać do swoich potrzeb wynikających ze specyfiki projektu, sektora, wymagań i tym podobne (na przykład na potrzeby obliczenia zmiany kapitału obrotowego netto należy stworzyć dedykowaną tabelę z odpowiednimi kalkulacjami powiązanymi formułami).

W niniejszym punkcie Studium Wykonalności należy przedstawić zbiorcze zestawienie przyjętych parametrów oraz najważniejszych wyników otrzymanych z analizy przedstawionej w arkuszu kalkulacyjnym wraz z ich interpretacją zgodnie z instrukcjami poniżej.

## Założenia

1. wskaźniki makroekonomiczne – należy korzystać z danych makroekonomicznych zawartych w aktualnych wytycznych Ministra Finansów dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw;
2. ceny stałe – w analizach należy stosować ceny stałe, to jest nieuwzględniające wpływu inflacji;
3. stopa dyskontowa – dla analiz prowadzonych w cenach stałych należy stosować stopę dyskontową na poziomie 4%;
4. podatek VAT – analizy należy sporządzić w:
   1. cenach netto (bez VAT) w przypadku, gdy podatek VAT podlega (lub może potencjalnie podlegać) odliczeniu, lub
   2. w cenach brutto (wraz z VAT), gdy VAT nie podlega odliczeniu. VAT należy wyodrębnić jako osobną pozycję analizy finansowej;
5. okres odniesienia (horyzont czasowy) – okres, za który należy sporządzić prognozę przepływów pieniężnych w projekcie, uwzględniający zarówno okres realizacji projektu, jak i okres po jego ukończeniu, to jest fazę inwestycyjną i operacyjną. Rokiem bazowym w analizie finansowej powinien być założony w analizie rok rozpoczęcia realizacji projektu (na przykład rok rozpoczęcia robót budowlanych). Wyjątkiem od tej zasady jest sytuacja, w której wniosek o dofinansowanie został sporządzony na etapie, gdy realizacja projektu została już rozpoczęta. Wówczas rokiem bazowym jest rok złożenia wniosku o dofinansowanie. Prac przygotowawczych (na przykład prac geodezyjnych lub uzyskania zezwoleń, czy przeprowadzenia Studiów Wykonalności) nie uznaje się za rozpoczęcie rzeczowej realizacji projektu.

Okres odniesienia zastosowany w analizach powinien odzwierciedlać ekonomiczny okres użytkowania projektu, a więc odpowiadać oczekiwanemu czasowi, w którym projekt pozostaje użyteczny (to znaczy zdolny do dostarczania dóbr/usług).

W celu zachowania porównywalności należy przyjąć 25-letni okres odniesienia.

1. podatki bezpośrednie - mogą zostać uwzględnione w analizie finansowej jako koszty, o ile stanowią one faktyczny koszt operacyjny ponoszony w związku z funkcjonowaniem projektu oraz istnieje możliwość ich skwantyfikowania. Niezależnie od powyższego, podatki bezpośrednie należy każdorazowo uwzględnić jako koszty w ramach analizy trwałości finansowej. Zasadność wskazania podatków bezpośrednich (na przykład podatku od nieruchomości) jako przychodów projektu należy poddać pogłębionej analizie, uwzględniającej specyfikę danego projektu (na przykład wpływ z tytułu podatku może zostać uznany za przychód projektu, jeżeli konieczność wniesienia tej opłaty jest bezpośrednio związana z realizacją projektu lub usługami dostarczanymi przez projekt);
2. amortyzacja – metoda oraz okres amortyzacji dla każdego typu aktywa powinny być zgodne z polityką rachunkowości Wnioskodawcy. Odpisów amortyzacyjnych dokonuje się od wartości początkowej środków trwałych lub wartości niematerialnych i prawnych, począwszy od pierwszego miesiąca następującego po miesiącu, w którym ten środek lub wartość wprowadzono do ewidencji. W kalkulacji amortyzacji należy uwzględnić terminy realizacji (rozpoczęcia i zakończenia) danego zadania/projektu określone we wniosku o dofinansowanie;
3. wartość dofinansowania projektu z funduszy UE – może zostać uwzględniona tylko w ramach analizy trwałości finansowej projektu.

## Nakłady inwestycyjne projektu i wydatki kwalifikowalne

W niniejszym punkcie Studium Wykonalności należy omówić przyjętą metodykę oraz założenia dla określenia wartości nakładów inwestycyjnych projektu oraz podać źródło informacji o nich (na przykład kosztorysy inwestorskie, szacunki Wnioskodawcy). Ponadto należy uzasadnić wybór najbardziej efektywnej metody finansowania nakładów (zakup, amortyzacja, leasing i tym podobne) uwzględniając okres realizacji, przedmiot i cel danego projektu.

W przypadku uwzględnienia w analizach nakładów odtworzeniowych, tutaj należy uzasadnić konieczność ich ponoszenia w projekcie, a także wskazać podstawę ich prognozowania.

Natomiast wartości nakładów inwestycyjnych należy przedstawić z zachowaniem zgodności z wnioskiem o dofinansowanie w arkuszu „Dane wejściowe” w podziale na wydatki kwalifikowalne i niekwalifikowalne.

## Przychody operacyjne projektu

W niniejszym punkcie Studium Wykonalności należy krótko opisać zidentyfikowane źródła przychodów projektu oraz opisać założenia przyjęte do szacowania ich wielkości w okresie odniesienia.

Szacowanie przychodów operacyjnych należy przedstawić (w zależności od charakteru projektu) w podziale na rodzaj produktów/usług/towarów lub grupy odbiorców. Obliczony poziom przychodów musi wynikać wprost z planowanej ilości świadczonych usług oraz wysokości przyjętych opłat.

W analizie finansowej projektu, na potrzeby obliczenia efektywności finansowej projektu, powinny być uwzględniane wyłącznie przychody pochodzące z bezpośrednich wpłat dokonywanych przez użytkowników lub określone instytucje za towary lub usługi zapewniane przez dany projekt.

Właściwym do uwzględniania wszystkich źródeł przychodów etapem analizy finansowej jest etap analizy trwałości finansowej projektu.

## Koszty operacyjne projektu

Szacowanie kosztów eksploatacji (operacyjnych) należy przeprowadzić w arkuszu kalkulacyjnym według układu rodzajowego kosztów z uprzednim określeniem założeń w niniejszej części Studium Wykonalności. W razie braku danych należy korzystać z ostatniego dostępnego okresu lub wiedzy konsultantów i danych rynkowych. Kluczowe jest podanie źródła informacji. Szacowanie kosztów należy odnosić do cen rynkowych i przyjętej koncepcji technicznej.

Proszę opisać poszczególne koszty w odniesieniu do zgłoszonego projektu:

1. amortyzacja;
2. usługi obce;
3. zużycie materiałów i energii;
4. wynagrodzenia;
5. ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia;
6. podatki i opłaty;
7. pozostałe koszty rodzajowe.

Po stronie kosztów operacyjnych powinny zostać uwzględnione również oszczędności kosztów operacyjnych (działalności), czyli spadku poziomu kosztów operacyjnych związanych z funkcjonowaniem infrastruktury powstałej w skutek realizacji projektu. W niniejszym punkcie należy opisać sposób i podstawę szacowania oszczędności.

## Wskaźniki efektywności finansowej

Zgodnie z artykułem 73 ustępem 2 literą c rozporządzenia numer 2021/1060, projekty wybrane do wsparcia powinny charakteryzować się najkorzystniejszą relacją między kwotą wsparcia, podejmowanymi działaniami i celami, które mają być osiągnięte w wyniku ich realizacji.

W celu oceny tego warunku w arkuszu obliczeniowym należy obliczyć następujące wskaźniki:

1. finansowa bieżąca wartość netto inwestycji (FNPV/C),
2. finansowa wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji (FRR/C),

a w niniejszej części opisowej Studium Wykonalności krótko skomentować otrzymane wyniki.

Powyższe wskaźniki obrazują zdolność wpływów z projektu do pokrycia wydatków z nim związanych, stąd obejmują wyłącznie wartości dotyczące samego projektu. Jako wpływy projektu przyjmuje się przychody operacyjne oraz wartość rezydualną. Nakłady inwestycyjne należy wykazać zgodnie z wnioskiem o dofinansowanie. W przypadku poniesienia pierwszych nakładów w innym roku niż rok złożenia wniosku o dofinansowanie, należy dyskontować przepływy od roku następnego po roku poniesienia pierwszych nakładów (to jest rok poniesienia pierwszych nakładów powinien być dyskontowany współczynnikiem 1).

Należy zastosować okres prognozy zgodny z pozostałą częścią analizy finansowej, a w uzasadnionych przypadkach może być przyjęty dłuższy okres, wówczas należy przedstawić uzasadnienie.

## Trwałość finansowa

Zgodnie z artykułem 73 ustępem 2 literą d rozporządzenia numer 2021/1060 analiza trwałości finansowej projektu polega na wykazaniu, że Wnioskodawca dysponuje niezbędnymi zasobami, aby pokryć koszty eksploatacji i utrzymania inwestycji realizowanej w ramach projektu zarówno na etapie inwestycyjnym, jak i operacyjnym.

W arkuszu obliczeniowym należy przedstawić analizę zasobów finansowych projektu polegającą na zbadaniu w przyjętym okresie odniesienia stanu środków pieniężnych na koniec poszczególnych okresów z uwzględnieniem dofinansowania projektu z funduszy UE, a w niniejszej części opisowej Studium Wykonalności, krótko skomentować analizę.

Projekt uznaje się za trwały finansowo, jeżeli stan środków pieniężnych jest większy bądź równy zeru we wszystkich latach objętych analizą – czyli projekt ma zapewnioną płynność finansową.

Należy przygotować projekcję wielkości finansowych obejmujących:

1. analizę zasobów finansowych projektu. Weryfikacja trwałości finansowej projektu polega na zbadaniu salda niezdyskontowanych skumulowanych przepływów pieniężnych generowanych przez projekt z uwzględnienie dofinansowania projektu z funduszy UE. Projekt uznaje się za trwały finansowo, jeżeli saldo to jest większe bądź równe zeru we wszystkich latach objętych analizą.
2. analizę sytuacji finansowej wnioskodawcy/operatora/partnera. Weryfikacja polega na zbadaniu trwałości finansowej wnioskodawcy/operatora/partnera z projektem. Analiza przepływów pieniężnych powinna wykazać, że wnioskodawca/operator/partner z projektem ma dodatnie roczne saldo skumulowanych przepływów pieniężnych na koniec każdego roku, we wszystkich latach objętych analizą.

Szczególne podejście w ramach analizy finansowej, stosowane jest w przypadku projektów realizowanych w systemie kilku podmiotów. W przypadku analizowania projektu, w którego realizację zaangażowany jest więcej niż jeden podmiot, rekomendowane jest przeprowadzenie analizy dla projektu oddzielnie z punktu widzenia każdego z tych podmiotów, a następnie sporządzenie analizy skonsolidowanej (to znaczy ujęcie przepływów wcześniej wyliczonych dla podmiotów zaangażowanych w realizację projektu i wyeliminowanie wzajemnych rozliczeń między nimi, związanych z realizacją projektu). Dla potrzeb dalszych analiz (analizy ekonomicznej oraz analizy ryzyka i wrażliwości) należy wykorzystywać wyniki analizy skonsolidowanej.

# Rekompensata

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 numer 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. Weryfikacja czy zysk nie jest nadmierny powinna być zgodna z zapisami umowy z operatorem w zakresie metodyki kontroli wysokości rekompensaty i zysku dla operatora. Obliczenia należy przeprowadzić w arkuszu kalkulacyjnym „Rekompensata”, a w części opisowej należy przedstawić wyniki i wnioski z przeprowadzonej analizy.

# Analiza ekonomiczna

W przypadku projektów inwestycyjnych obejmujących sektor transportu (zakres wskazany w ramach podręcznika Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego) analizę ekonomiczną (analizę społeczno-ekonomiczną) należy przeprowadzić w oparciu o instrukcje zawarte w podręczniku Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023). Obliczenia w postaci docelowych analiz należy przeprowadzić w arkuszu „Obliczenia - Niebieska Księga”.

W przypadku pozostałych projektów obowiązuje metodyka przedstawiona poniżej.

Dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie wynosi co najmniej 50 milionów złotych, analizę ekonomiczną należy przygotować na podstawie Rozdziału 7. „Analiza kosztów i korzyści” Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027.

Dla projektów poniżej 50 milionów złotych całkowitych kosztów kwalifikowalnych w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie należy stosować poniższą metodykę.

Analiza ekonomiczna przeprowadzana jest w drodze skorygowania wyników analizy finansowej o efekty fiskalne, efekty zewnętrzne oraz ceny rozrachunkowe. Do oszacowania kosztów i korzyści ekonomicznych stosowana jest, podobnie jak w analizie finansowej, metoda DCF. Analizę ekonomiczną przeprowadza się w cenach stałych. Społeczna stopa dyskontowa (społeczny wskaźnik waloryzacji), jaką należy przyjąć w analizie ekonomicznej, zgodnie z rekomendacją zawartą w Vademecum AE, wynosi 3%.

Podstawą do przeprowadzenia analizy ekonomicznej są przepływy środków pieniężnych określone w analizie finansowej. Przy określaniu ekonomicznych wskaźników efektywności należy jednak dokonać niezbędnych korekt dotyczących:

1. efektów fiskalnych (transferów),
2. efektów zewnętrznych,
3. przekształceń z cen rynkowych na ceny rozrachunkowe.

Korekty fiskalne polegają, między innymi na skorygowaniu następujących pozycji:

1. odliczeniu podatków pośrednich (na przykład: VAT, który w analizie finansowej był uwzględniany w cenach, czy też podatku akcyzowego),
2. odliczeniu subwencji i wpłat, mających charakter wyłącznie przekazu pieniężnego – tak zwanych ”czystych” płatności transferowych przekazywanych przez podmioty publiczne na rzecz osób fizycznych (na przykład: płatności z tytułu ubezpieczeń społecznych),
3. uwzględnieniu w cenie tych konkretnych podatków pośrednich / subwencji /dotacji, które mają za zadanie zmienić efekty zewnętrzne. Jednakże należy pamiętać, aby w trakcie analizy nie liczyć ich podwójnie (przykładowo jako podatek włączony do danej ceny oraz jako szacunkowy zewnętrzny koszt środowiskowy).

Korekta dotycząca efektów zewnętrznych ma na celu ustalenie wartości negatywnych i pozytywnych skutków projektu (odpowiednio kosztów i korzyści zewnętrznych). Ponieważ efekty zewnętrzne, z samej definicji, następują bez pieniężnego przepływu, nie są one uwzględnione w analizie finansowej, w związku z czym muszą zostać oszacowane i wycenione. W przypadku, gdy wyrażenie ich za pomocą wartości pieniężnych jest niemożliwe, należy skwantyfikować je w kategoriach materialnych w celu dokonania oceny jakościowej. Należy wówczas wyraźnie zaznaczyć, że nie zostały one ujęte przy obliczaniu wskaźników analizy ekonomicznej.

Przekształcenie z cen rynkowych w ceny rozrachunkowe (ukryte) ma na celu uwzględnienie czynników mogących oderwać ceny od równowagi konkurencyjnej (to jest skutecznego rynku), takich jak: niedoskonałości rynku, monopole, bariery handlowe, regulacje w zakresie prawa pracy, niepełna informacja i tym podobne. Przeliczanie cen rynkowych na rozrachunkowe ma na celu zapewnienie, że te ostatnie będą odzwierciedlały koszt alternatywny wkładu w projekt oraz gotowość klienta do zapłaty za produkt końcowy. W szczególności, w przypadku gdy wynagrodzenie finansowe nie odzwierciedla alternatywnego kosztu pracy, należy skorygować je do poziomu wynagrodzenia ukrytego (ang. shadow wage). Szczegółowe informacje na temat przekształcania cen rynkowych na ceny rozrachunkowe wraz z przykładowymi czynnikami konwersji przedstawione zostały w Vademecum AE.

W celu dokonania oceny ekonomicznej projektu należy posłużyć się następującymi ekonomicznymi wskaźnikami efektywności:

1. ENPV, która powinna być większa od zera,
2. ERR, która powinna przewyższać przyjętą stopę dyskontową,
3. relacją zdyskontowanych korzyści do zdyskontowanych kosztów (B/C), która powinna być wyższa od jedności.

Ekonomiczna bieżąca wartość netto inwestycji jest różnicą ogółu zdyskontowanych korzyści i kosztów związanych z inwestycją. Uznaje się, że projekt jest efektywny ekonomicznie, jeżeli wskaźnik ekonomicznej bieżącej wartości netto jest dodatni.

Ekonomiczna stopa zwrotu (ERR) określa ekonomiczny zwrot z projektu. W przypadku, gdy wartość ENPV wynosi zero, to znaczy bieżąca wartość przyszłych korzyści ekonomicznych jest równa bieżącej wartości kosztów ekonomicznych projektu, ERR jest równe przyjętej stopie dyskontowej. W przypadku, gdy ERR jest niższe od przyjętej stopy dyskontowej, ENPV jest ujemne, co oznacza, że bieżąca wartość przyszłych korzyści ekonomicznych jest niższa niż bieżąca wartość kosztów ekonomicznych projektu. Jeżeli ekonomiczna stopa zwrotu jest mniejsza od zastosowanej stopy dyskontowej, wówczas projekt nie jest efektywny ekonomicznie i nie powinien zostać zakwalifikowany do dofinansowania

Wskaźnik B/C (korzyści/koszty) ustala się jako stosunek sumy zdyskontowanych korzyści do sumy zdyskontowanych kosztów generowanych w okresie odniesienia. Uznaje się, że inwestycja jest efektywna, jeżeli wskaźnik B/C jest większy od jedności, co oznacza, że wartość korzyści przekracza wartość kosztów inwestycji.

Wzory do obliczenia powyższych wskaźników zostały przedstawione w Załączniku 1 do Wytycznych dotyczących zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym hybrydowych na lata 2021-2027.

# Analiza wrażliwości i ryzyka

W przypadku projektów inwestycyjnych obejmujących sektor transportu analizę wrażliwości i ryzyka należy przeprowadzić w oparciu o instrukcje zawarte w podręczniku Niebieska Księga – Sektor transportu publicznego w miastach, aglomeracjach i regionach (Jaspers, 2023). Obliczenia w postaci docelowych analiz należy przeprowadzić w arkuszu „Obliczenia - Niebieska Księga”.

W przypadku pozostałych projektów analiza wrażliwości i ryzyka jest obligatoryjnym elementem Studium Wykonalności dla projektów, których całkowity koszt kwalifikowalny w momencie złożenia wniosku o dofinansowanie wynosi co najmniej 50 milionów złotych.