

INFORMACJA DODATKOWA DO WNIOSKU O UDZIELENIE POMOCY PUBLICZNEJ

na inwestycję w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020

OBLICZANIE WIELKOŚCI POMOCY

Celem dokumentu jest określenie metodologii indywidualnej weryfikacji potrzeb w zakresie finansowania, tj. obliczania maksymalnej kwoty dofinansowania projektów intermodalnych z zakresu III osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020.

KROK 1

Stosując zasady obliczania wskaźników finansowych dla projektów generujących dochód (zobacz w szczególności *Wytyczne Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014 - 2020¹*) należy wyliczyć poziom FRR/k (finansowa wewnętrzna stopa zwrotu z kapitału krajowego).

Dotacja ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020 stanowiąca pomoc publiczną (wraz z innymi formami pomocy publicznej dla projektu, jeśli dotyczy) może być udzielona maksymalnie w takiej wysokości, przy której FRR/k projektu nie przekracza poziomu 25%.



Przewiduje się, że stopa współfinansowania projektu nie będzie mogła być większa niż 50%.



¹ Sygn. MliR/H/2014-2020/7(01)03/201. Dostępne pod adresem: http://www.mir.gov.pl/media/5193/NOWE_Wytyczne_PGD_PH_2014_2020_podpisane.pdf

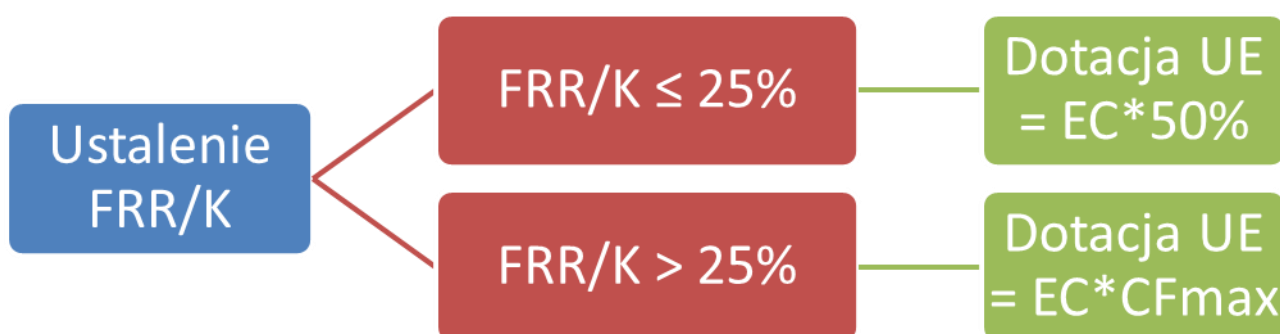
Informacja opracowana przez Wydział Prawny Punkt Kontaktowy ds. Pomocy Publicznej PO IiŚ 2014 – 2020 Departamentu Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju Plac Trzech Krzyży 3/5 00-507 Warszawa tel. 273 77 84 oraz Wydział Analiz Kosztów i Korzyści Centrum Unijnych Projektów Transportowych Plac Europejski 2 00-884 Warszawa

KROK 2

Jeśli $FRR/k \leq 25\%$, dotację wylicza się według następującego wzoru: $Dotacja\ UE = EC * 50\%$, gdzie EC to koszty kwalifikowalne projektu (ang. eligible cost), a 50% to stopa współfinansowania (ang. CF - co-financing rate) projektów w transporcie intermodalnym.

Jeśli $FRR/k > 25\%$, dotację wylicza się według następującego wzoru: $Dotacja\ UE = EC * CF_{max}$, gdzie EC (ang. eligible cost) to koszty kwalifikowalne projektu, a CF_{max} to stopa współfinansowania (ang. CF_{max} , maximum co-financing rate), przy której FRR/k projektu jest równa 25%. Zatem CF_{max} to stopa współfinansowania projektów w transporcie intermodalnym zmodyfikowana w taki sposób, aby FRR/k projektu intermodalnego objętego pomocą publiczną nie przekroczyła poziomu 25%.

Powyższe zostało przedstawione na schemacie poniżej.



KROK 3

Wskaźnik FRR/k powinien być monitorowany przez cały okres trwałości projektu, i w tym okresie rok do roku przeliczany poprzez podstawienie danych historycznych oraz aktualnych prognoz makroekonomicznych i handlowych.

WYDATKI KWALIFIKOWALNE

Założono, że **kwalifikowalne będą następujące niezbędne do realizacji projektu wydatki lub koszty poniesione na:**

- 1) prace związane z przygotowaniem projektu, w tym:
 - a) niezbędną dokumentację,
 - b) opłaty związane z koniecznością uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych na etapie przygotowania przedsięwzięcia;

Informacja opracowana przez Wydział Prawny Punkt Kontaktowy ds. Pomocy Publicznej PO liŚ 2014 – 2020 Departamentu Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju Plac Trzech Krzyży 3/5 00-507 Warszawa tel. 273 77 84 oraz Wydział Analiz Kosztów i Korzyści Centrum Unijnych Projektów Transportowych Plac Europejski 2 00-884 Warszawa

- 2) zarządzanie projektem w tym:
 - a) nadzór nad robotami budowlanymi,
 - b) wydatki związane z wdrażaniem projektu,
 - c) koszty ogólne (w czasie realizacji projektu),
 - d) zakup i instalację informatycznych systemów wspomagających zarządzanie i monitorowanie,
 - e) wydatki osobowe;
- 3) zakup nieruchomości niezabudowanych lub zabudowanych lub nabycie innego niż własność prawa do nieruchomości w wysokości nie większej niż 10 % łącznych wydatków kwalifikowalnych dla danego projektu;
- 4) budowę, przebudowę i montaż, w tym:
 - a) budowę lub przebudowę placów składowych i przeładunkowych, parkingów służących wyłącznie do postoju pojazdów wykorzystywanych do wykonywania transportu intermodalnego, zaplecza technicznego do obsługi taboru, przejść podziemnych, kładek;
 - b) budowę lub przebudowę dróg wewnętrznych i wewnętrznego układu torowego wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym,
 - c) odtworzenie nawierzchni drogi poza pasem prowadzenia robót,
 - d) odtworzenie nawierzchni linii kolejowej lub bocznicy poza pasem prowadzenia robót,
 - e) budowę lub przebudowę nabrzeży oraz urządzeń obcych w zakresie niezbędnym do realizacji projektu, w przypadku gdy konieczność taka wynika z projektu budowlanego,
 - f) budowę, przebudowę lub modernizację infrastruktury telekomunikacyjnej, wodno-kanalizacyjnej, energetycznej i kanalizacji deszczowej bezpośrednio związanej z realizacją projektu;
- 5) budowę lub przebudowę infrastruktury służącej połączeniu terminali intermodalnych z siecią kolejową lub drogową, w tym:
 - a) bocznic lub linii kolejowych,
 - b) dróg dojazdowych;
- 6) urządzenia, w tym:
 - a) środki trwale sfinansowane z części wydatków inwestycyjnych zainstalowane na stałe w ramach realizacji projektu, takie jak urządzenia dźwigowe oraz przeładunkowe,

Informacja opracowana przez Wydział Prawny Punkt Kontaktowy ds. Pomocy Publicznej PO IIŚ 2014 – 2020 Departamentu Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju Plac Trzech Krzyży 3/5 00-507 Warszawa tel. 273 77 84 oraz Wydział Analiz Kosztów i Korzyści Centrum Unijnych Projektów Transportowych Plac Europejski 2 00-884 Warszawa

- b) ruchome środki trwałe niezbędne do realizacji projektu lub do poprawnego funkcjonowania infrastruktury powstałej w wyniku realizacji projektu,
 - c) sprzęt będący środkiem trwałym zakupiony lub wytworzony na czas realizacji projektu,
 - d) wartości niematerialne i prawne,
 - e) zakup materiałów niestanowiących środków trwałych wykorzystywanych przez czas realizacji projektu;
 - f) zakup intermodalnych jednostek ładunkowych z wyjątkiem kontenerów;
- 7) tabor kolejowy, w tym lokomotywy manewrowe i trakcyjne oraz wagony służące wykonywaniu transportu intermodalnego;
- 8) działania informacyjne i komunikacyjne;
- 9) podatek od towarów i usług, o ile przedsiębiorcy, któremu udzielono pomocy nie przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego lub ubiegania się o zwrot podatku od towarów i usług;
- 10) niezbędne opłaty związane z realizacją projektów, w tym opłaty administracyjne,
- jeżeli stanowią one wydatki kwalifikowalne w ramach programu.

Do wydatków kwalifikowalnych nie zalicza się:

- 1) wydatków poniesionych na przygotowanie wniosku o udzielenie pomocy;
- 2) wydatków poniesionych na przygotowanie formularza wniosku o dofinansowanie;
- 3) wydatków na budowę, przebudowę lub modernizację obiektów służb ochrony, agencji celnych oraz socjalnych, takich jak pomieszczenia sypialne oraz stołówki.

OKRES KWALIFIKOWALNOŚCI WYDATKÓW

Za kwalifikowalne mogą zostać uznane wyłącznie wydatki poniesione przez przedsiębiorcę przed 31 grudnia 2023 r.

ZASTRZEŻENIA

Stopa współfinansowania projektu oraz katalog kosztów kwalifikowalnych przedstawione w niniejszym dokumencie nie mają charakteru prawnie wiążącego i są jedynie zakładane. Ostateczna stopa współfinansowania projektu, katalog kosztów kwalifikowalnych oraz inne warunki udzielania wsparcia będą wynikały z zatwierdzonego przez Komisję Europejską programu pomocowego.

Informacja opracowana przez Wydział Prawny Punkt Kontaktowy ds. Pomocy Publicznej PO IIŚ 2014 – 2020 Departamentu Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju Plac Trzech Krzyży 3/5 00-507 Warszawa tel. 273 77 84 oraz Wydział Analiz Kosztów i Korzyści Centrum Unijnych Projektów Transportowych Plac Europejski 2 00-884 Warszawa

Projekty dotyczące transportu intermodalnego będą wybierane do dofinansowania w trybie konkursowym, o którym mowa w art. 38 ust. 1 pkt 1 ustawy z 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1146 z późn. zm.). **Pozytywne rozpatrzenie niniejszego wniosku nie jest równoznaczne z udzieleniem wnioskodawcy pomocy publicznej objętej wnioskiem.** Zgodnie z art. 52 przywołanej ustawy, podstawę dofinansowania projektu stanowi umowa o dofinansowanie projektu. Umowa ta może zostać zawarta, jeżeli projekt spełnia wszystkie kryteria, na podstawie których został wybrany do dofinansowania. Jednym z horyzontalnych kryteriów merytorycznych II stopnia jest kryterium dotyczące zgodności projektu z przepisami o pomocy publicznej.

Informacja opracowana przez Wydział Prawny Punkt Kontaktowy ds. Pomocy Publicznej PO IiŚ 2014 – 2020 Departamentu Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Rozwoju Plac Trzech Krzyży 3/5 00-507 Warszawa tel. 273 77 84 oraz Wydział Analiz Kosztów i Korzyści Centrum Unijnych Projektów Transportowych Plac Europejski 2 00-884 Warszawa

