

PROGRAM PRIORYTETOWY

Tytuł programu:

GEPARD II – transport niskoemisyjny

Część 3) Śląsk – Zagłębie bezemisyjnego transportu publicznego

1. Cel programu

Uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu zużycia paliw w transporcie publicznym, które uzyskały dofinansowanie ze środków RPO WSL.

2. Wskaźnik osiągnięcia celu

Stopień realizacji celu programu mierzony za pomocą wskaźników osiągnięcia celu pn.:

Zmniejszenie emisji CO₂¹

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej oraz zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 1 473,736 Mg/rok.

Ograniczenie emisji pyłów o średnicy mniejszej niż 10 mikrometrów (PM10)

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej oraz zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 0,004140 Mg/rok.

Ograniczenie emisji tlenków azotu

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej oraz zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 1,07460 Mg/rok.

Ograniczenie emisji benzo(a)pirenu

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej oraz zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 0,00000162 Mg/rok.

3. Budżet

Budżet na realizację celu programu wynosi **do 75 000 tys. zł**, w tym:

- 1) dla bezzwrotnych form dofinansowania – do 53 000 tys. zł,
- 2) dla zwrotnych form dofinansowania – do 22 000 tys. zł.

4. Okres wdrażania

Program realizowany będzie w latach 2018-2023, przy czym:

- 1) zobowiązania (rozumiane jako podpisywanie umów) podejmowane będą do 2021 r.,
- 2) środki wydatkowane będą do 2023 r.

¹ Uniknięcie niskiej emisji dwutlenku węgla.

5. Terminy i sposób składania wniosków

Nabór wniosków odbywa się w trybie ciągłym.

Terminy, sposób składania i rozpatrywania wniosków określone zostaną odpowiednio w ogłoszeniu o naborze lub w regulaminie naboru, które zamieszczone będą na stronie internetowej NFOŚiGW.

6. Koszty kwalifikowane

- 1) okres kwalifikowalności kosztów od 01.01.2018 r. do 30.06.2023 r., w którym to poniesione koszty mogą być uznane za kwalifikowane;
- 2) podatek VAT nie jest kosztem kwalifikowanym, jeżeli beneficjent ma możliwość żądania zwrotu lub odliczenia podatku VAT w jakiegokolwiek części (w tym przypadku nie stanowi on także składnika kosztu całkowitego przedsięwzięcia). Jeżeli beneficjent nie ma możliwości zwrotu lub odliczenia podatku VAT, wówczas podatek VAT stanowi koszt kwalifikowany;
- 3) kosztami kwalifikowalnymi są następujące koszty związane z realizacją przedsięwzięcia, uwzględnione jako koszty kwalifikowalne we wniosku o współfinansowanie niniejszego przedsięwzięcia do RPO WSL:

Koszty przygotowania przedsięwzięcia, m.in.:

- ekspertyzy budowlane, analizy techniczne wymagane przepisami prawa,
- projekt budowlany, projekt wykonawczy,
- przygotowanie studium wykonalności, program funkcjonalno-użytkowy, kosztorys inwestorski,
- raport oddziaływania na środowisko oraz niezbędne decyzje administracyjne,
- mapy lub szkice sytuujące projektu.

Koszty informacji i promocji:

- związane z upowszechnieniem informacji o dofinansowaniu przedsięwzięcia ze środków NFOŚiGW.
- związane z upowszechnieniem informacji o dofinansowaniu przedsięwzięcia z RPO WSL.

Koszty na usług dotyczących zarządzania i nadzoru nad przedsięwzięciem do 10% kosztów kwalifikowanych, m.in.:

- inspektor nadzoru inwestorskiego,
- inżynier kontraktu,
- inwestor zastępczy,
- nadzór nad przedsięwzięciem, np. nadzory architektoniczne, autorskie, konserwatorskie.

Koszty inwestycyjne, w tym w zakresie zakupu taboru, na potrzeby transportu publicznego, m.in.:

- 1) nabycie jednostek taborowych (autobusów zeroemisyjnych, w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych) wraz z niezbędnym wyposażeniem,
- 2) prace związane z dostosowaniem zaplecza technicznego do nowych jednostek taborowych zeroemisyjnych oraz urządzeń do obsługi tego typu taboru, tylko w niezbędnym zakresie.
- 3) Prace związane z dostosowaniem taboru do zintegrowanych systemów elektronicznej obsługi transportu publicznego w tym SDIP.

Koszt zakupu nieruchomości nie może przekroczyć limitów wynikających z pkt. 7.3 *Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020.*

7. Formy i warunki udzielania dofinansowania

7.1 Formy dofinansowania

- 1) dotacja;
- 2) pożyczka.

7.2 Intensywność dofinansowania

- 1) dofinansowanie w formie dotacji do wysokości kosztów kwalifikowanych pomniejszych o wartość dotacji przyznanej na projekt ze środków RPO WSL, nie więcej jednak niż 42,5% kosztów kwalifikowanych.
- 2) dofinansowanie w formie pożyczki w wysokości do 100% różnicy między kosztem kwalifikowanym przedsięwzięcia a łączną kwotą dofinansowania w formie dotacji (ze środków NFOŚiGW oraz ze środków RPO WSL).

7.3 Warunki dofinansowania

- 1) Dofinansowanie w formie dotacji:
 - a) dotacja może zostać udzielona na przedsięwzięcia wskazane w pkt. 7.5;
 - b) dotacja może zostać udzielona pod warunkiem przyznania dofinansowania w ramach RPO WSL na to samo przedsięwzięcie;
- 2) Dofinansowanie w formie pożyczek:
 - a) pożyczka może zostać udzielona na przedsięwzięcia wskazane w pkt. 7.5;
 - b) dofinansowanie w formie pożyczki udzielane jest niezależnie od tego czy udzielono dofinansowania w formie dotacji na to samo przedsięwzięcie;
 - c) oprocentowanie pożyczki:
 - a. na warunkach preferencyjnych: **WIBOR 3M, nie mniej niż 2 %** w skali roku,albo
 - b. na warunkach rynkowych (pożyczka nie stanowi pomocy publicznej): oprocentowanie na poziomie stopy referencyjnej ustalonej zgodnie z komunikatem Komisji Europejskiej w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych (Dz. Urz. UE C 14, 19.01.2008, str. 6), z zastrzeżeniem zapisów lit c-e,
 - c. dla wnioskodawcy będącego spółką nowoutworzoną lub specjalnego przeznaczenia, dla której nie można określić ratingu na podstawie danych finansowych dotyczących jej dotychczasowej działalności, może być zastosowane oprocentowanie wynikające z ratingu, o którym mowa w Komunikacie, o jedną kategorię niższego od kategorii ratingu właściwego dla podmiotu dominującego, o ile podmiot dominujący wobec wnioskodawcy udziela pełnej, bezwarunkowej i płatnej na pierwsze żądanie gwarancji spłaty pożyczki,
 - d. w sytuacji gdy wnioskodawca jest spółką nowoutworzoną lub specjalnego przeznaczenia, utworzoną przez kilka podmiotów, wówczas rating dla wnioskodawcy może być ustalony na poziomie o jedną kategorię niżej od zaokrąglonej w dół średniej ważonej punktów ratingu uzyskanych przez poszczególnych współników, o ile współnicy łącznie udzielają pełnej, bezwarunkowej i płatnej na pierwsze żądanie gwarancji spłaty pożyczki,
 - e. W przypadku ustalenia ratingu w sposób opisany w ust. c – d, może być wymagane dodatkowe zabezpieczenie zwrotu pożyczki.
 - d) okres finansowania: pożyczka może być udzielona na okres nie dłuższy niż 10 lat, liczony od daty planowanej wypłaty pierwszej transzy pożyczki do daty planowanej spłaty ostatniej raty kapitałowej;
 - e) okres karencji: przy udzieleniu pożyczki może być stosowana karencja w spłacie rat kapitałowych liczona od daty wypłaty ostatniej transzy pożyczki do daty spłaty pierwszej raty kapitałowej, lecz nie dłuższa niż 12 miesięcy od daty zakończenia realizacji przedsięwzięcia,
 - f) pożyczka nie podlega umorzeniu;

- 3) dofinansowanie nie będzie udzielane na przedsięwzięcia, które uzyskały dofinansowanie ze środków NFOŚiGW w ramach innych programów;
- 4) w przypadku, gdy dofinansowanie stanowi pomoc publiczną:
 - a) jest to element rekompensaty, jaką operator publicznego transportu zbiorowego otrzymuje od organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 8 i 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.);
 - b) jego warunki muszą być zgodne z regulacjami dotyczącymi pomocy publicznej określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 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) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.).

7.4 Beneficjenci

- 1) jednostki samorządu terytorialnego w rozumieniu art. 4 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- 2) przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców, świadczący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Podmioty wskazane w pkt. 1 – 2 mogą składać wspólny wniosek o dofinansowanie tego samego przedsięwzięcia.

7.5 Rodzaje przedsięwzięć

Przedsięwzięcia zmierzające do uniknięcia zanieczyszczeń powietrza i obniżenia zużycia paliw w publicznym transporcie zbiorowym:

- 1) dotyczące taboru polegające na zakupie nowych autobusów zeroemisyjnych w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
- 2) dotyczące infrastruktury, polegające na modernizacji lub budowie urządzeń, budynków, sieci pozwalającej na obsługę autobusów zeroemisyjnych. Infrastruktura wykorzystywana będzie wyłącznie do obsługi publicznego transportu zbiorowego.

Poprzez „publiczny transport zbiorowy” należy rozumieć „publiczny transport zbiorowy” w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r., poz. 2016, z późn. zm.).

Zakres opisany w pkt. 1 jest obligatoryjny dla każdego przedsięwzięcia. Zakres opisany w pkt. 2 nie jest obligatoryjny jeżeli wnioskodawca posiada dostęp do infrastruktury umożliwiającej korzystanie zgodnie z przeznaczeniem z taboru, o którym mowa w pkt. 1.

W przypadku gdy więcej niż jeden podmiot chce realizować to samo przedsięwzięcie (przedsięwzięcie grupowe), wybierają ze swojego grona lidera, który składa wniosek o dotację na przedsięwzięcie. Pozostałe podmioty, które zamierzają realizować to przedsięwzięcie są partnerami i mogą występować samodzielnie o pożyczkę na część przedsięwzięcia, którą będą realizować lub ponosić koszty w ramach dofinansowania udzielonego liderowi. Szczegółowe zasady ponoszenia i podziału kosztów, a także zasad odpowiedzialności określa umowa o dofinansowanie.

8. Szczegółowe kryteria wyboru przedsięwzięć

KRYTERIA DOSTĘPU

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	Tak	Nie
1.	Wniosek jest złożony w terminie określonym w regulaminie naboru		
2.	Wniosek jest złożony na obowiązującym formularzu i w wymaganej formie		

3.	Wniosek jest kompletny i prawidłowo podpisany, wypełniono wszystkie wymagane pola formularza wniosku oraz dołączono wszystkie wymagane załączniki		
4.	Cel i rodzaj przedsięwzięcia jest zgodny z program priorytetowym		
5.	Wnioskodawca mieści się w katalogu Beneficjentów, określonym w programie priorytetowym		
6.	W ciągu ostatnich 3 lat przed dniem złożenia wniosku NFOŚiGW nie wypowiedział Wnioskodawcy lub nie rozwiązał z nim umowy o dofinansowanie – za wyjątkiem rozwiązania za porozumieniem stron – z przyczyn leżących po stronie Wnioskodawcy		
7.	Wnioskodawca wywiązuje się z zobowiązań publicznoprawnych na rzecz NFOŚiGW, właściwych organów, czy też podmiotów		
8.	Wnioskodawca wywiązuje się z zobowiązań cywilnoprawnych na rzecz NFOŚiGW		
9.	Realizacja przedsięwzięcia nie została zakończona przed dniem złożenia wniosku		
10.	Okres realizacji przedsięwzięcia i wypłaty dofinansowania są zgodne z programem priorytetowym		
11.	Forma i intensywność wnioskowanego dofinansowania jest zgodna z programem priorytetowym		
12.	Wnioskodawca posiada potwierdzenie pozytywnej oceny formalnej niniejszego przedsięwzięcia w ramach konkursu realizowanego przez RPO WSL. W przypadku przedsięwzięcia grupowego, wystarczającym jest jeżeli potwierdzenie to posiada lider.		

Kryteria jakościowe punktowe

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	PUNKTY
1.	Uwzględnienie w projekcie wykorzystania energii elektrycznej pochodzącej z OZE	0 1
2.	Wycofanie z eksploatacji autobusów spalinowych	0 2
3.	Wdrożenie inteligentnych systemów transportowych wspierających transport publiczny	0 1
4.	Roczny przebieg każdego z zeroemisyjnych autobusów objętych projektem przekraczający 60 000 km/rok	0 2
5.	Wnioskodawca ubiega się o pożyczkę na realizację niniejszego przedsięwzięcia	0 4

Zasady oceny:

Ocena przeprowadzana jest na podstawie zweryfikowanych przez NFOŚiGW danych przedstawionych we wniosku (wraz z załącznikami).

Uzyskanie mniej niż czterech punktów **powoduje odrzucenie wniosku**

KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	Tak	Nie
1.	Osiągnięcie efektu środowiskowego, rozumianego jako uniknięcie emisji nie mniej niż: - CO ₂ o 74,1 kg/GJ, - pyłu PM ₁₀ o 0,0023 g/km, - NO _x o 0,597 g/km, - benzo- α -pirenu o 9×10^{-7} g/km, (zakup minimum jednego autobusu zeroemisyjnego jako alternatywy dla zakupu autobusu spalinowego)		
2.	Realność wdrożenia przyjętego rozwiązania, zagwarantowania dotrzymania deklarowanego efektu środowiskowego poprzez eksploatację zakupionych autobusów zeroemisyjnych wraz z wytworzoną do ich prawidłowego funkcjonowania infrastrukturą techniczną lub urządzeniami umożliwiającymi eksploatację pojazdów (w tym: uprawdopodobnienie osiągnięcia i utrzymania trwałości rzeczowej i ekologicznej, realistyczny harmonogram wdrażania). Ocenie podlega koncepcja wdrożenia przyjętego rozwiązania, na którą składają się opisy linii, na których będą jeździć autobusy zeroemisyjne i uzasadnienie ilości pojazdów w odniesieniu do potrzeb transportowych wnioskodawcy.		
3.	Przygotowania instytucjonalne do wdrożenia przyjętego rozwiązania (czy możliwe jest wdrożenie projektu i jego trwałość instytucjonalna, w tym przejrzysta struktura własnościowa i forma prawna, czytelne relacje kontraktowe).		
4.	Dostosowanie taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych		
5.	Poprawność kalkulacji kosztów pod warunkiem zaakceptowania ich kwalifikowalności w poszczególnych kategoriach, w tym kosztów uzyskania efektu środowiskowego w przeliczeniu na 1 Mg unikniętej/zredukowanej emisji zanieczyszczeń, kosztów eksploatacyjnych nowo wytworzonej infrastruktury (autobusy zeroemisyjne wraz z całą infrastrukturą do ich prawidłowego działania).		
6.	Spójność danych przedstawionych we Wniosku i poszczególnych załącznikach (w szczególności zakresu rzeczowego opisanego we Wniosku, harmonogramie rzeczowo - finansowym).		
7.	Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych (zgodną z w art. 37 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych). Warunkiem ubiegania się o dofinansowanie w ramach przedmiotowego programu jest przedłożenie analizy, w której wykazano korzystność co najmniej w zakresie o której mowa w art. 37 ust. 2 pkt. 3 ww. ustawy. O ile dotyczy.		

8.	Zgodność planowanej inwestycji z dokumentem o charakterze planistycznym w zakresie planów, zawierających odniesienia do kwestii przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe w miastach.		
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p>Ocena przeprowadzana jest na podstawie zweryfikowanych przez NFOŚiGW danych przedstawionych we wniosku (wraz z załącznikami).</p> <p>Negatywna ocena któregokolwiek kryterium powoduje odrzucenie wniosku</p>			

I.	OCENA FINANSOWA	TAK	NIE
1.	Analiza bieżącej sytuacji finansowej Wnioskodawcy		
2.	Weryfikacja poprawności obliczenia wartości dofinansowania w formie dotacji lub w formie pożyczki		
<p>Ocena przeprowadzana jest na podstawie zweryfikowanych przez NFOŚiGW danych finansowych przedstawionych we wniosku o dofinansowanie (wraz z załącznikami) zgodnie z „Metodyką oceny finansowej wniosku o dofinansowanie”.</p> <p>Kryterium nr 1 <i>Analiza bieżącej sytuacji finansowej Wnioskodawcy</i> jest oceniane pozytywnie o ile z oceny wynika, iż Wnioskodawca nie znajduje się w złej sytuacji finansowej.</p> <p>Negatywna ocena Kryterium nr 1 nie powoduje odrzucenia wniosku o ile ocena Kryterium nr 3 jest pozytywna.</p>			
3.	Analiza prognozowanej sytuacji finansowej Wnioskodawcy – w tym analiza wykonalności i trwałości finansowej		
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p>Ocena przeprowadzana jest na podstawie zweryfikowanych przez NFOŚiGW danych finansowych przedstawionych we wniosku o dofinansowanie (wraz z załącznikami) zgodnie z „Metodyką oceny finansowej wniosku o dofinansowanie”.</p> <p>Negatywna ocena Kryterium nr 3 <i>Analiza prognozowanej sytuacji finansowej Wnioskodawcy – w tym analiza wykonalności i trwałości finansowej</i> powoduje odrzucenie wniosku niezależnie od wyników oceny Kryterium nr 1 oraz Kryterium nr 2.</p>			
II.	OCENA DOPUSZCZALNOŚCI POMOCY PUBLICZNEJ	TAK	NIE
1.	Dopuszczalność pomocy publicznej zgodnie z przepisami o pomocy publicznej		
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p>Ocena dopuszczalności i intensywności wnioskowanej pomocy publicznej pod kątem jej zgodności z warunkami określonymi we właściwych przepisach o pomocy publicznej.</p> <p>Negatywna ocena kryterium powoduje odrzucenie wniosku.</p>			

9. Postanowienia dodatkowe

- 1) wniosek o dotację oraz pożyczkę składa się w tych samych terminach, nie później niż 60 dni od dnia uzyskania potwierdzenia o pozytywnym ocenie wniosku, na współfinansowanie niniejszego przedsięwzięcia ze środków RPO WSL, pod względem kryteriów formalnych;
- 2) szczegółowy sposób postępowania określa regulamin naboru;

- 3) warunkiem wypłaty dofinansowania ze środków NFOŚiGW jest przedłożenie i zaakceptowanie przez NFOŚiGW umowy o dofinansowanie ze środków RPO WSL na to samo przedsięwzięcie;
- 4) w sprawach nieuregulowanych w niniejszym programie priorytetowym oraz regulaminie naboru do postępowania z wnioskiem stosuje się obowiązujące w NFOŚiGW wewnętrzne regulacje.