

PROGRAM PRIORYTETOWY

Tytuł programu: Zielony transport publiczny

1. Cel programu

Uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu wykorzystania paliw emisyjnych w transporcie¹.

2. Wskaźnik osiągnięcia celu

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

Zmniejszenie emisji CO₂²

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 18 416 Mg/rok.

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

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 0,052 Mg/rok.

Ograniczenie emisji tlenków azotu

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 13,61 Mg/rok.

3. Budżet

Budżet na realizację celu programu wynosi **do 2 000 000 000 zł**, w tym:

- 1) dla bezzwrotnych form dofinansowania – do 1 600 000 000 zł,
- 2) dla zwrotnych form dofinansowania – do 400 000 000 zł.

4. Okres wdrażania

- 1) zobowiązania (rozumiane jako podpisywanie umów) podejmowane będą do 31.12.2023 r.,
- 2) środki wydatkowane będą do 31.12.2025 r., przy czym w przypadku leasingu środki będą wydatkowane do 31.12.2035 r.

5. Terminy i sposób składania wniosków

Nabór wniosków odbywa się trybie konkursowym.

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

¹ Poprzez „transport publiczny” należy rozumieć „publiczny transport zbiorowy” w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944, z późn.zm.) – dalej „ustawa ptz”.

² Uniknięcie niskiej emisji dwutlenku węgla.

6. Koszty kwalifikowane

- 1) okres kwalifikowalności kosztów od 01.10.2020 r. do 31.12.2025 r., w którym to okresie poniesione koszty mogą być uznane za kwalifikowane, przy czym w przypadku leasingu okres kwalifikowalności kosztów od 01.10.2020 r. do 31.12.2035 r.,
- 2) kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z „Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych”, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są następujące koszty:
 - a) koszty nabycia/leasingu autobusu/ów,
 - b) koszty szkoleń kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych autobusów,
 - c) koszty modernizacji lub budowy infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych/leasingowanych autobusów, w tym szczególności punktów ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą albo sieci trakcyjnej,
- 3) podatek od towarów i usług (VAT) jest kosztem kwalifikowanym tylko wówczas, gdy jest on faktycznie i ostatecznie ponoszony przez Beneficjenta, a Beneficjent nie ma prawnej możliwości odliczenia podatku naliczonego od podatku należnego w jakiegokolwiek części, zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług. Podatek VAT, który można odliczyć, nie może być uznany za kwalifikowany, nawet jeżeli nie został faktycznie odzyskany przez Beneficjenta. Oznacza to, że w przypadkach, gdy Beneficjent może odliczyć podatek VAT, ale rezygnuje z tej możliwości, podatek VAT nie jest kosztem kwalifikowanym.

7. Formy i warunki udzielania dofinansowania

7.1 Formy dofinansowania

- 1) dotacja,
- 2) pożyczka.

7.2 Intensywność dofinansowania

1. Dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 80% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu, o którym mowa w pkt 7.5.1. lit. a i b;
2. Dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 90% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu, o którym mowa w pkt 7.5.1. lit. c;
3. Z zastrzeżeniem punktów 1 i 2 powyżej, intensywność dofinansowania dla dotacji o których mowa w tych punktach nie może przekroczyć:
 - 1) dla organizatorów komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt. 4 ustawy ptz:
 - a. do 60 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2 – w przypadku gdy beneficjentem jest podmiot³ o liczbie mieszkańców nie więcej niż 70 tys.⁴;

³ O ile nie wskazano inaczej, ilekroć w niniejszym dokumencie mowa jest o podmiocie o danej liczbie mieszkańców, rozumie się przez to w przypadku porozumień i związków międzygminnych oraz związków metropolitalnych wyłącznie liczbę mieszkańców najludniejszej gminy tworzącej związek lub porozumienie – z tym że jeśli na terenie danego związku lub porozumienia znajduje się miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze (zgodnie z Załącznikiem 1 do programu priorytetowego), pod pojęciem liczby mieszkańców, rozumie się średnią liczbę mieszkańców gmin tworzących związek lub porozumienie.

⁴ Ilekroć w niniejszym dokumencie mowa o liczbie mieszkańców, rozumie się przez to najnowszą opublikowaną przez GUS w momencie ogłoszenia danego naboru liczbę mieszkańców.

- b. do 40 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2 – w przypadku gdy beneficjentem jest podmiot o liczbie mieszkańców powyżej 70 tys., lecz nie więcej niż 140 tys.;
 - c. do 20 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2– w przypadku gdy beneficjentem jest podmiot o liczbie mieszkańców powyżej 140 tys.;
- 2) dla organizatorów komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt. 4 ustawy ptz wsparcie określone w punkcie 1 ulega podwyższeniu:
- a. w przypadku gdy przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie gminy, porozumienia międzygminnego, związku międzygminnego lub metropolitalnego, dla której wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca (wskaźnik G)⁵ jest:
 - a) mniejszy lub równy 80% średniego Gg w skali kraju, intensywność podstawowego poziomu dofinansowania wskazanego w pkt 3, ppkt 1, lit.a., b., lub c. zwiększa się o dodatkowe 50 %, ⁶
 - b) większy niż 80 % i mniejszy bądź równy 100 % średniego Gg w skali kraju, intensywność podstawowego poziomu dofinansowania wskazanego w pkt 3, ppkt 1, lit.a., b., lub c. zwiększa się o dodatkowe 25 %,
 w przypadku gdy przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie gminy, porozumienia międzygminnego, związku międzygminnego lub metropolitalnego, dla której wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca (wskaźnik G) jest powyżej 100% średniego Gg intensywność dofinansowania wskazana w pkt 3, ppkt 1, lit.a., b., oraz c. nie jest podwyższana;
 - b. w przypadku gdy przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miasta, znajdującego się na liście miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze⁷,
 - a) w I grupie (miasta kryzysowe) – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 20 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2,
 - b) w II grupie (miasta obniżającego się potencjału) – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 15 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2,
 - c) w III grupie (miasta stagnujące) – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 15 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2,
 - d) w IV grupie (miasta zagrożone marginalizacją)– intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 10 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2;
 podwyższenia wsparcia określone w literach a) – d) nie łączą się; np. w przypadku jeśli członkiem związku komunalnego, czy porozumienia międzygminnego jest większa liczba miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze i miasta te należą do różnych kategorii – stosuje się wsparcie najwyższe z przewidzianych dla odpowiednich kategorii.

⁵ W przypadku porozumienia międzygminnego, związku międzygminnego lub metropolitalnego wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca (wskaźnik G) liczony jest jako średnia ważona (wagę stanowi liczba mieszkańców)

⁶ Na przykład, jeśli dany beneficjent liczy 100 tysięcy mieszkańców, zaś jego wskaźnik G wynosi 70% średniego G w skali kraju, maksymalna intensywność wsparcia wyniesie do $40\% * (1 + 50\%) = 60\%$ kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2.

⁷ Tj. miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze (zgodnie z Załącznikiem 1 do programu priorytetowego) jest beneficjentem, członkiem związku międzygminnego lub metropolitalnego będącego beneficjentem, albo miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze powierzyło beneficjentowi zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami.

w przypadku gdy przedsięwzięcie nie będzie realizowane na terenie miasta, znajdującej się na liście miast średnich zagrożonych utratą funkcji społeczno-gospodarczych, intensywność dofinansowania nie jest podwyższana.

- c. w przypadku gdy przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miasta, znajdującego się na liście priorytetowych obszarów inwestycyjnych i ramowych warunków skutecznej realizacji inwestycji Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w latach 2021–2027 w Polsce⁸ – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 15 % kosztów kwalifikowanych, o których mowa w punktach 1 i 2.
- d. w przypadku gdy przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie aglomeracji, w której w ostatnich pięciu latach odnotowano ciągłe przekraczanie rocznej wartości dopuszczalnej dla NO₂ – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 15 % kosztów kwalifikowanych, o których mowa w punktach 1 i 2.

Podwyższenia intensywności wsparcia określone w punktach a. i d. powyżej łączą się, pozostałe punkty tj. b. i c. stosuje się rozłącznie.

- 3) dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego, innego niż komunikacja miejska dofinansowanie w formie dotacji wynosi:
 - a. do 60% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu, o którym mowa w pkt 7.5.1. lit. a i b;
 - b. do 70% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu, o którym mowa w pkt 7.5.1. lit. c;
- 4) dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego, innego niż komunikacja miejska, wsparcie określone w punkcie 3 ulega podwyższeniu:
 - a. w przypadku gdy na obszarze danego organizatora znajduje się co najmniej jedno miasto, będące na liście miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze⁹ intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 15% kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach pkt 7.5.1. lit. a, b i c;
 - b. w przypadku gdy dany organizator jest w dniu składania wniosku beneficjentem Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 5% kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach pkt 7.5.1. lit. a, b i c ;
 - c. w przypadku gdy przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miasta, znajdującego się na liście priorytetowych obszarów inwestycyjnych i ramowych warunków skutecznej realizacji inwestycji Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji w latach 2021–2027 w Polsce⁸– intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 5 % kosztów kwalifikowanych, o których mowa w punktach pkt 7.5.1. lit. a, b i c ;
 - d. w przypadku gdy przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie aglomeracji, w której w ostatnich pięciu latach odnotowano ciągłe przekraczanie rocznej wartości dopuszczalnej dla NO₂ – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 5 % kosztów kwalifikowanych, o których mowa w punktach pkt 7.5.1. lit. a, b i c .

⁸ Zgodnie z Aneksem D do przeglądu inwestycji w ramach Funduszu Sprawiedliwej Transformacji (Overview of Investment Guidance on the Just Transition Fund 2021-2027 per Member State (Annex D)

⁹ Tj. miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze jest beneficjentem, członkiem związku międzygminnego lub metropolitalnego będącego beneficjentem, albo miasto średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze powierzyło beneficjentowi zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami.

Podwyższenia intensywności wsparcia określone w punktach a. i d. powyżej łączą się, pozostałe punkty tj. b. i c. stosuje się rozłącznie.

4. Dofinansowanie w formie dotacji, w wysokości:

- do 25% kosztów kwalifikowanych modernizacji lub budowy infrastruktury do ładowania/tankowania nabytych/leasingowanych autobusów o której mowa w pkt 7.5 pkt 2.;
- określonej w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru w przypadku modernizacji lub budowy infrastruktury do ładowania/tankowania nabytych/leasingowanych autobusów o której mowa w pkt 7.5 pkt 3.

5. Dofinansowanie w formie pożyczki w wysokości do 100% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia, o którym mowa w pkt. 7.5. pkt. 1 i 2, jednak nie więcej niż różnica pomiędzy wartością kosztów kwalifikowanych a wartością dofinansowania w formie dotacji udzielonej na to przedsięwzięcie.

7.3 Warunki dofinansowania

- 1) dofinansowanie nie będzie udzielone na przedsięwzięcie zakończone przed dniem złożenia wniosku o dofinansowanie;
- 2) jeden Wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie w formie dotacji;
- 3) maksymalna kwota dofinansowania przedsięwzięcia nie może przekroczyć:

dla organizatorów komunikacji miejskiej i gminnej:

- a) 21 milionów powiększone o 300 zł / mieszkańca – podmiot o liczbie mieszkańców niższej lub równej 70 tys.,
 - b) 42 mln zł powiększone o 200 zł / mieszkańca powyżej 70 tys. mieszkańców – podmiot o liczbie mieszkańców wynoszącej powyżej 70 tys., lecz nie więcej niż 140 tys.,
 - c) 56 mln zł powiększone o 100 zł / mieszkańca powyżej 140 tys. mieszkańców - podmiot o liczbie mieszkańców wyższej niż 140 tys.,
- jednak nie więcej niż 90 mln zł;

dla organizatorów pozostałych rodzajów komunikacji – 120 mln zł.

- 4) jeden Wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie w formie pożyczki,
- 5) oprocentowanie pożyczki:
 - a) 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), lub
 - b) na warunkach preferencyjnych: oprocentowanie WIBOR 3M, nie mniej niż 1% w skali roku.
- 6) odsetki z tytułu oprocentowania spłacane są na bieżąco w okresach kwartalnych. Pierwsza spłata na koniec kwartału kalendarzowego, następującego po kwartale, w którym wypłacono pierwszą transzę środków,
- 7) okres finansowania: pożyczka może być udzielona na okres nie dłuższy niż 12 lat, liczony od daty planowanej wypłaty pierwszej transzy pożyczki do daty planowanej spłaty ostatniej raty kapitałowej,

- 8) 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,
- 9) pożyczka nie podlega umorzeniu,
- 10) warunkiem uzyskania dofinansowania jest realizacja w ramach przedsięwzięcia zakresu działań o, którym mowa w ust. 7.5 pkt. 1) lit. a) lub b) lub c). Zakres wskazany w ust. 7.5 pkt 2) jest fakultatywny,
- 11) dofinansowanie nie będzie udzielane na koszty przedsięwzięcia, które zostały sfinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych, w szczególności ze środków budżetu Unii Europejskiej,
- 12) okres trwałości wynosi 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia, przy czym za zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumie się podpisanie ostatniego protokołu zdawczo-odbiorczego dla autobusu lub stacji ładowania lub stacji tankowania wodoru, sieci trakcyjnej autobusu, w przypadku leasingu protokół zdawczo odbiorczy autobusu podpisany w momencie faktycznego wydania przedmiotu leasingu. Przy czym liczy się późniejsza data spośród powyżej wymienionych protokołów,
- 13) w przypadku realizacji przedsięwzięcia w formie leasingu umowa leasingu powinna zapewnić trwałość projektu,
- 14) pożyczka nie może być przeznaczona na spłatę rat leasingowych,
- 15) autobusy stanowiące przedmiot dofinansowania muszą być zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia,
- 16) w przypadku, gdy dofinansowanie stanowi pomoc publiczną:
 - a) w przypadku modernizacji lub budowy infrastruktury do ładowania/tankowania nabytych/leasingowanych autobusów o której mowa w pkt 7.5 pkt 3 dofinansowanie może być udzielone po wejściu w życie rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru oraz zgodnie z warunkami przewidzianymi w tym rozporządzeniu,
 - b) w pozostałych przypadkach 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 ptz, a 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 Beneficjenci¹⁰

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy ptz, z wyłączeniem ministra właściwego do spraw transportu.

¹⁰ W I naborze przeprowadzonym w styczniu 2021 r. w ramach programu Zielony transport publiczny (Faza I) beneficjentem programu mógł być operator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy ptz.

7.5 Rodzaje przedsięwzięć

Przedsięwzięcia polegające na obniżeniu zużycia energii i paliw w transporcie publicznym:

- 1) dotyczące pojazdów polegające na:
 - a) nabyciu/leasingu nowych¹¹ autobusów¹² elektrycznych wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych autobusów,
 - b) nabyciu/leasingu nowych¹¹ trolejbusów¹² tj. autobusów przystosowanych do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej wyposażonych w dodatkowy układ napędu, dzięki któremu będą mogły pokonywać trasę bez trakcji elektrycznej (np. baterie trakcyjne lub wodorowe ogniwo paliwowe) wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych autobusów,
 - c) nabyciu/leasingu nowych¹¹ autobusów¹² elektrycznych wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych autobusów,
- 2) modernizacji lub budowie infrastruktury wykorzystywanej wyłącznie do obsługi i prawidłowego użytkowania nabytych/leasingowanych autobusów, w tym w szczególności punktów ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą albo sieci trakcyjnej. Infrastruktura wykorzystywana będzie wyłącznie do obsługi transportu publicznego;
- 3) modernizacji lub budowie ogólnodostępnej stacji ładowania lub stacji tankowania wodoru pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych/leasingowanych autobusów¹³.

¹¹ Nowy w rozumieniu art. 2 pkt 62 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.).

¹² Autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.).

¹³ Ogólnodostępną stację ładowania, o której mowa w art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 110).

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 ze zobowiązań publicznoprawnych na rzecz NFOŚiGW, właściwych organów, czy też podmiotów		
8.	Wnioskodawca wywiązuje się ze 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, intensywność i maksymalny poziom wnioskowanego dofinansowania są zgodne z programem priorytetowym		

KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	Tak	Nie
I.	ZASADNOŚĆ I WYKONALNOŚĆ PRZEDSIĘWZIĘCIA		
1.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że zobowiązuje się do nie zbywania autobusu/ów stanowiącego/yh przedmiot dofinansowania przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia.		
2.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że autobus/y stanowiące przedmiot dofinansowania będzie/będą zarejestrowany/e na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia.		
3.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że zobowiązuje się do utrzymania trwałości infrastruktury do ładowania/zasilania/tankowania wodoru przez okres 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia (o ile dotyczy).		
4.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że koszty dofinansowywane w ramach przedsięwzięcia, nie zostały dofinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych, w szczególności ze środków budżetu Unii Europejskiej.		
5.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że nabyty/leasingowany w ramach przedsięwzięcia autobus/y dostosowany będzie do potrzeb osób niepełnosprawnych.		
6.	Realność oraz zasadność (spójność działań z dokumentami strategicznymi) wdrożenia przyjętego rozwiązania, zagwarantowania dotrzymania deklarowanego efektu ekologicznego poprzez eksploatację nabytych/leasingowanych autobusów wraz z wytworzoną do ich prawidłowego funkcjonowania infrastrukturą techniczną lub urządzeniami umożliwiającymi eksploatację nabytego/yh/leasingowanego autobusu/ów (w tym: uprawdopodobnienie osiągnięcia i utrzymania trwałości rzeczowej i ekologicznej, realistyczny harmonogram wdrażania). Ocenie podlega koncepcja wdrożenia przyjętego rozwiązania, na którą składają się opisy tras, na których będzie/będą jeździć autobus/y, uzasadnienie ilości autobusów w odniesieniu do potrzeb transportowych wnioskodawcy.		
7.	Przygotowanie instytucjonalne do wdrożenia przyjętego rozwiązania (możliwość wdrożenia przedsięwzięcia oraz utrzymania jego trwałości instytucjonalnej, w tym przejrzysta struktura własnościowa, forma prawna, czytelne relacje kontraktowe, itp.).		
8.	Poprawność kalkulacji kosztów inwestycyjnych pod warunkiem zaakceptowania ich kwalifikowalności w poszczególnych kategoriach, w tym kosztów uzyskania efektu ekologicznego w przeliczeniu na 1 Mg unikniętej/zredukowanej emisji zanieczyszczeń, kosztów eksploatacyjnych nowo wytworzonej infrastruktury (autobus/y wraz z całą infrastrukturą do ich prawidłowego działania).		
9.	Spójność danych przedstawionych we wniosku i poszczególnych załącznikach (w szczególności zakresu rzeczowego opisanego we wniosku, harmonogramie rzeczowo - finansowym).		

Zasady oceny:

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

Negatywna ocena któregokolwiek z kryteriów 1- 9 **powoduje odrzucenie wniosku**

II.		OCENA FINANSOWA (jeżeli dotyczy)	
1.	Analiza bieżącej sytuacji finansowej wnioskodawcy		
<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 <i>Metodyką oceny finansowej wniosku o dofinansowanie</i>.</p> <p>Kryterium nr 1 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 2 jest pozytywna.</p>			
2.	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 „<i>Metodyką oceny finansowej wniosku o dofinansowanie</i>”</p> <p>Kryterium nr 2 jest oceniane pozytywnie, o ile z oceny prognozowanej sytuacji finansowej Wnioskodawcy wynika, iż nie znajduje się on w złej sytuacji finansowej i jest w stanie zapewnić wykonalność i trwałość finansową oraz zbilansowanie źródeł finansowania projektu.</p> <p>Negatywna ocena Kryterium nr 2 powoduje odrzucenie wniosku niezależnie od wyników oceny Kryterium nr 1.</p>			
III.		OCENA DOPUSZCZALNOŚCI POMOCY PUBLICZNEJ (jeżeli dotyczy)	
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>			

KRYTERIA JAKOŚCIOWE PUNKTOWE

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	PUNKTY
1	Zmniejszanie uciążliwości transportu publicznego dla ludności Algorytm wyliczania: kryterium 1 = kryterium 1a (do 5 pkt) + kryterium 1b (do 2 pkt) + kryterium 1c (do 3 pkt)	10 pkt.
1a	Za każde deklarowane pełne 10000 km średniego rocznego przebiegu w przeliczeniu na jeden autobus będący przedmiotem projektu w okresie trwałości projektu	0,5 pkt (nie więcej niż 5 pkt)
1b	Dla organizatorów komunikacji miejskiej i gminnej, którzy wprowadzili lub wprowadzą do końca realizacji efektów rzeczowych przedsięwzięcia strefę czystego transportu lub na terenie działania których przynajmniej jedna gmina wprowadziła lub wprowadzi do końca realizacji efektów rzeczowych projekt strefy czystego transportu (w przypadku związków międzygminnych i metropolitalnych):	
	- jeśli strefa czystego transportu będzie obsługiwana przez linię autobusową, na której kursować będzie co najmniej jeden autobus będący przedmiotem projektu;	2
	- w przeciwnym przypadku	1
1c	Dla organizatorów komunikacji miejskiej i gminnej, jeśli trasa zakupionego w ramach programu autobusu zeroemisyjnego prowadzi przez strefę zabudowy śródmiejskiej ¹⁴ :	
	- dla gmin o gęstości zaludnienia powyżej 2000 mieszkańców/km ²	3
	- dla gmin o gęstości zaludnienia co najmniej 1000 do 2000 mieszkańców/km ²	2
	- dla gmin o gęstości zaludnienia mniejszej niż 1000 mieszkańców/km ²	1
2.	Specyfika organizatora Algorytm wyliczania: kryterium 2 = kryterium 2a (do 8 pkt.) + kryterium 2b (0/2 pkt.)	10
2a	Rodzaj organizatora	
	Organizator komunikacji innej niż miejska lub gminna.	8
	Organizatorzy komunikacji miejskiej i gminnej:	
	- podmiot ¹⁵ o liczbie mieszkańców niższej lub równej 70 tys.;	6
	- podmiot o liczbie mieszkańców wynoszącej powyżej 70 tys., lecz nie więcej niż 140 tys.	4
	- podmiot o liczbie mieszkańców powyżej 140 tys.	2

¹⁴ Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1065, z późn. zm.).

¹⁵ Zgodnie z przepisem nr 4.

	dodatkowo dla organizatorów komunikacji miejskiej i gminnej, znajdujących się na liście miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze ¹⁶ :	
	w I grupie (miasta kryzysowe)	2
	w II grupie (miasta obniżającego się potencjału)	1,5
	w III grupie (miasta stagnujące)	1
	w IV grupie (miasta zagrożone marginalizacją)	0,5
2b.	Wnioskodawca ubiega się również o dofinansowanie w formie pożyczki	
	TAK	2
	NIE	0
3.	Dodatkowy wpływ na walkę z wykluczeniem komunikacyjnym i poprawę dostępności komunikacyjnej Algorytm wyliczania: kryterium 3 = kryterium 3a (do 4 pkt.) + kryterium 3b (do 4 pkt.) + kryterium 3c (0/2 pkt.)	10
3a.	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną ¹⁷ na poziomie poniżej 80% w stosunku do roku 2020 .	1
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie nie niższym niż 80%, lecz poniżej 90% w stosunku do roku 2020 .	2
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie nie niższym niż 90%, lecz poniżej 100% w stosunku do roku 2020.	2,5
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie nie niższym niż 100%, lecz poniżej 105% w stosunku do roku 2020.	3
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie nie niższym niż 105%, lecz poniżej 110% w stosunku do roku 2020.	3,5
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie 110% lub więcej w stosunku do roku 2020.	4
3b.	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie poniżej 80% w stosunku do roku 2015 .	1

¹⁶ Zgodnie z przypisem nr 7, punkty nalicza się wyłącznie dla jednego miasta, dla którego liczba punktów jest najwyższa.

¹⁷ Ilekroć w kryterium 3a i 3b mowa o średniorocznej pracy eksploatacyjnej, rozumie się przez to całość zlecanej przez beneficjenta lub jego poprzedników na danym obszarze pracy eksploatacyjnej w publicznym transporcie zbiorowym (uwzględniając przy tym sumę liczby wozokilometrów wykonywanych przez autobusy i trolejbusy oraz pociągokilometrów wykonywanych przez tramwaje i metro).

	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie nie niższym niż 80%, lecz poniżej 90% w stosunku do roku 2015	2
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie nie niższym niż 90%, lecz poniżej 100% w stosunku do roku 2015.	2,5
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie nie niższym niż 100%, lecz poniżej 105% w stosunku do roku 2015.	3
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie nie niższym niż 105%, lecz poniżej 110% w stosunku do roku 2015.	3,5
	Beneficjent zobowiązuje się utrzymać w okresie trwałości przedsięwzięcia średnioroczną pracę eksploatacyjną na poziomie 110% lub więcej w stosunku do roku 2015.	4
3c.	Wnioskodawca jest beneficjentem Funduszu rozwoju przewozów autobusowych w rozumieniu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U.2021. poz. 717).	2
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p>Ocena przeprowadzana jest na podstawie zweryfikowanych przez NFOŚiGW danych przedstawionych we wniosku (wraz z załącznikami).</p>		

***Lista rankingowa projektów powstaje na podstawie średniej geometrycznej (z dokładnością do trzech miejsc po przecinku) z oceny trzech kryteriów (1, 2, 3), opisanych w tabeli.**

9. Postanowienia dodatkowe:

- 1) obowiązkowym załącznikiem do wniosków o dofinansowanie w formie pożyczki lub dotacji jest studium wykonalności wraz z aktywnym modelem finansowym, opracowane wg instrukcji umieszczonej w generatorze wniosków o dofinansowanie;
- 2) szczegółowy sposób naboru wniosków o dofinansowanie określa regulamin naboru;
- 3) w sprawach nieuregulowanych, do wniosków o dofinansowanie stosuje się obowiązujące w NFOŚiGW wewnętrzne regulacje;
- 4) do niniejszego programu priorytetowego mają zastosowanie „Zasady udzielania dofinansowania ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej”, „Kryteria wyboru przedsięwzięć finansowanych ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej” oraz „Metodyka oceny finansowej wniosku o dofinansowanie”;
- 5) wniosek o dofinansowanie w formie pożyczki składa się równocześnie z wnioskiem o dofinansowanie w formie dotacji.