

Przygotowanie wzoru raportu końcowego weryfikacji zastosowania zasady nieczynienia poważnej szkody środowisku (DNSH - Do No Significant Harm)¹ w przedsięwzięciach zrealizowanych w ramach inwestycji G1.3.2. Zeroemisyjny transport publiczny (autobusy) ujętej w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (dalej : Plan lub KPO).

Wzór raportu wraz z załącznikami zostanie przekazany do wykorzystania przez 119 podmiotów, będących Ostatecznymi Odbiorcami Wsparcia (OOW), z którymi NFOŚiGW zawarł umowy o udzielenie wsparcia w ramach Programu „Zielony transport publiczny” (dalej: Program), finansowanego ze środków KPO.

W ramach zawartych umów, podmioty (OOW) zostały zobligowane do opracowania i przedłożenia Raportu końcowego, zawierającego w szczególności podsumowanie informacji dotyczących zgodności Przedsięwzięcia z zasadą DNSH oraz informacje, o zgodności z zasadą DNSH działań, dla których realizacja odbywać się będzie na etapie eksploatacji Przedsięwzięcia.

Ponadto podmioty (OOW) zostały umownie zobowiązane do bieżącego gromadzenia informacji, danych oraz dokumentacji, które stanowią potwierdzenie realizacji Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą „nie czyń poważnych szkód” i przekazywania jej do NFOŚiGW na wezwanie NFOŚiGW. Dodatkowo w raporcie końcowym OOW powinien przedstawić wykaz dowodów potwierdzających zawarte w ww. dokumentach informacje.

Analiza dotyczy realizowanych/zrealizowanych przedsięwzięć przez OOW w ramach Programu NFOŚiGW.

W KPO w/w Program został ujęty w ramach inwestycji G1.3.2. Zeroemisyjny transport publiczny (autobusy).

Realizowane/Zrealizowane przedsięwzięcie ma/miało na celu przyczynienie się do rozwoju gospodarczego kraju w kierunku gospodarki nowoczesnej, przyjaznej środowisku i o obiegu zamkniętym, w tym uniknięciu emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu wykorzystania paliw emisyjnych w transporcie².

Przedsięwzięcie jest zgodne z zasadą DNSH, która odnosi się do 6 celów środowiskowych tj.:

- łagodzenia zmian klimatu,
- adaptacji do zmian klimatu,
- zrównoważonego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych i morskich,
- gospodarki o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganiu powstawaniu odpadów i recykling,
- zapobieganiu i kontroli zanieczyszczeń powietrza, wody i ziemi,
- ochrony i odbudowy bioróżnorodności i ekosystemów.

Wsparcie bezzwrotne udzielone w ramach przedsięwzięcia obejmowało charakterystyczne elementy zeroemisyjnej infrastruktury transportowej:

Autobusy zeroemisyjne

Liczba zeroemisyjnych elektrycznych, zasilanych z baterii pojazdów kat. M3 - BEV (Battery Electric Vehicle)

¹ [DNSH - zasada nieczynienia znaczącej szkody środowisku \(do no significant harm\) - Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej](#)

² Poprzez „transport publiczny” należy rozumieć „publiczny transport zbiorowy” w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778, z późn.zm.) – dalej „ustawa ptz”.

Liczba zeroemisyjnych elektrycznych, zasilanych z ogniw paliwowych pojazdów kat. M3 - FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle)

Liczba zeroemisyjnych elektrycznych, zasilanych z sieci trakcyjnej pojazdów kat. M3, wyposażonych w dodatkowy alternatywny układ zasilania

Infrastruktura ładowania/tankowania

Liczba utworzonych innych niż ogólnodostępne punktów ładowania pojazdów elektrycznych prądem stałym i mocy od 150 kW

Liczba utworzonych innych niż ogólnodostępne punktów ładowania pojazdów elektrycznych prądem stałym i mocy od 50 kW do mniej niż 150 kW

Liczba utworzonych innych niż ogólnodostępne punktów ładowania pojazdów elektrycznych prądem zmiennym i mocy od 22 kW do mniej niż 50 kW

Liczba utworzonych innych niż ogólnodostępne punktów ładowania pojazdów elektrycznych prądem stałym i mocy od 22 kW do mniej niż 50 kW,

ltp.

Zielona infrastruktura towarzysząca

Liczba instalacji fotowoltaicznych

Mając na uwadze finansowanie w ramach przedsięwzięcia ww. obszarów technologicznych, mogących generować różne oddziaływania, we wniosku o dofinansowanie dla naboru ZTP 3.0 poddano stosownej analizie DNSH kolejno wszystkie powyższe obszary.

1. Zeroemisyjne autobusy transportu publicznego

Proszę wskazać, które z poniższych celów środowiskowych wymagają merytorycznej oceny DNSH dla Przedsięwzięcia	TAK	NIE	Uzasadnienie, jeśli wybrano "NIE"
Łagodzenie zmian klimatu		NIE	<p>Przedsięwzięcie związane z zakupem nowych i wymianą autobusów na autobusy zeroemisyjne niskopodłogowe (elektryczne, wodorowe, trolejbusy) bezpośrednio przyczyniają się do realizacji celu w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Jednocześnie inwestycje w tabor o napędzie elektrycznym wymagają zmiany krajowego miksu energetycznego, co jest realizowane zgodnie z zapisami dokumentów strategicznych kraju, takich jak Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 oraz Polityka energetyczna Polski do 2040 r., gdzie jako jeden z trzech filarów transformacji energetycznej kraju wskazuje się zeroemisyjny system energetyczny.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, oraz w celu zwiększenia kompleksowości zazielenienia inwestycji w ramach środka przewidziano wsparcie dla zielonego źródła (OZE).</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie doprowadzi do znacznych emisji gazów cieplarnianych.</p>

Adaptacja do zmian klimatu		NIE	<p>Realizacja przedsięwzięcia ma nieznaczny przewidywalny wpływ na ten cel środowiskowy, biorąc pod uwagę zarówno jego bezpośrednie, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia. Zakup nowoczesnego taboru będzie uwzględniać wyposażenie go w urządzenia klimatyzacyjne i grzewcze, co przyczyni się do ograniczenia niekorzystnego wpływu odpowiednio wysokich i niskich temperatur powietrza zewnętrznego na pasażerów i zapewni im odpowiedni komfort podróży.</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie doprowadzi do zwiększonego niekorzystnego wpływu obecnego i spodziewanego przyszłego klimatu na samo działanie lub na ludność, przyrodę lub aktywa.</p>
Odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich		NIE	<p>Przedsięwzięcie ma nieznaczny przewidywalny wpływ na zrównoważone wykorzystywanie i ochronę zasobów wodnych i morskich, biorąc pod uwagę zarówno jej bezpośrednie, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia. Nie zidentyfikowano żadnego ryzyka degradacji środowiska związanego z zachowaniem jakości wody i deficytem wody. Zużycie wody związane z utrzymaniem zero- i niskoemisyjnego taboru autobusowego (mycie pojazdów) należy uznać za pomijalnie małe.</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie będzie zagrażała: dobremu stanowi lub dobremu potencjałowi ekologicznemu jednolitych części wód, w tym wód powierzchniowych i wód gruntowych lub dobremu stanowi środowiska wód morskich.</p>
Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling	TAK		
Zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi		NIE	<p>Przedsięwzięcie nie ma znaczącego przewidywalnego wpływu na ten cel środowiskowy, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami w całym cyklu życia, ze względu na swój charakter. Przedsięwzięcie przyczyni się do osiągnięcia korzyści środowiskowych w postaci zmniejszonej zanieczyszczeń do powietrza (m.in. pyłów (PM), tlenków azotu (NOx), tlenku węgla (CO), lotnych związków organicznych (LZO), węglowodorów (HC)) oraz zmniejszonej emisji hałasu. Emisje zanieczyszczeń do wody i gleby identyfikuje się jako pomijalnie małe, z uwagi na wskazane powyżej ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, które będzie wiązać się ze zmniejszonym udziałem w splotach opadowych i roztopowych zanieczyszczeń pochodzących ze spalin. Nastąpi również ograniczenie emisji hałasu.</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie doprowadzi do istotnego zwiększenia poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby.</p>
Ochrona i odtwarzanie bioróżnorodności i ekosystemów		NIE	<p>Przedsięwzięcie ma pomijalnie mały przewidywalny wpływ na ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów, biorąc pod uwagę zarówno jej bezpośrednie, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia. Można wskazać natomiast niewielki pozytywny wpływ na ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów w związku ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza, ograniczeniem emisji hałasu oraz ograniczeniem emisji do wód i gleb, co wyjaśniono w zakresie celu dot. zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby.</p>

			Realizacja Przedsięwzięcia nie będzie w znacznym stopniu szkodliwa dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii Europejskiej
--	--	--	--

Potwierdzenie zgodności z zasadą „nie czyn poważnych szkód” obszaru „Zeroemisyjne autobusy transportu publicznego”

Pytanie	NIE	Uzasadnienie merytoryczne
<p>Przejsięcie na gospodarkę o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i ich recykling: Czy oczekuje się, że Przedsięwzięcie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prowadzi do znacznego zwiększenia wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów, z wyjątkiem spalania odpadów niebezpiecznych nienadających się do recyklingu lub • doprowadzi do poważnej nieefektywności w zakresie bezpośredniego lub pośredniego korzystania z jakiegokolwiek zasobu naturalnego na dowolnym etapie jego cyklu życia, która nie zostanie ograniczona do minimum za pomocą odpowiednich środków lub • spowoduje poważne i długoterminowe szkody dla środowiska w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym? 	<p>NIE</p>	<p>Przedsięwzięcie nie doprowadzi do znacznego zwiększenia wytwarzania odpadów. Dla zużytych baterii litowo-jonowych pochodzących z autobusów elektrycznych przewiduje się stosowanie nowoczesnych systemów recyklingu, regeneracji oraz ponownego użycia zarówno całych urządzeń jak i odzyskanych części/podzespołów.</p> <p>Przedsięwzięcie nie doprowadzi do nieefektywności w zakresie bezpośredniego i pośredniego korzystania z zasobów naturalnych. Obecnie postępowanie ze zużytymi bateriami z autobusów elektrycznych objęte jest ogólnymi przepisami o odpadach, zawartymi w Dyrektywie Ramowej o Odpadach oraz w Dyrektywie w sprawie Baterii i Akumulatorów oraz Zużytych Baterii i Akumulatorów. Jednocześnie przygotowywane są nowe regulacje, które zapewnią, że baterie będą objęte rozszerzoną odpowiedzialnością producenta (ROP). Tym samym korzystanie z nowych zasobów pierwiastków metalicznych (lit, kobalt, nikiel) stosowanych w bateriach litowo-jonowych będzie ograniczone do minimum. W kraju planowana jest również budowa pierwszego w UE zakładu recyklingu baterii z pojazdów elektrycznych. Produkcja i wykorzystanie recyklingowanych baterii i metali może prowadzić do oszczędności węgla nawet o ok. 98% w porównaniu z ich pierwotnymi odpowiednikami. Przyczynia się tym samym do efektywnego wykorzystania ograniczonych zasobów naturalnych.</p> <p>Produkcja i eksploatacja baterii do autobusów elektrycznych, mając na uwadze powyższe, wpisuje się w model gospodarki obiegu zamkniętego. Sposoby ponownego użycia zużytych baterii obejmują głównie tzw. domowe banki energii przeznaczone do magazynowania energii ze źródeł odnawialnych, przede wszystkim energii uzyskanej z paneli fotowoltaicznych, ewentualnie z niewielkich elektrowni wiatrowych. Ogólnie przewiduje się stosowanie środków służących gospodarowaniu odpadami, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami, zarówno na etapie eksploatacji taboru (konserwacja), jak i po wycofaniu z eksploatacji.</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie prowadzi do znacznego zwiększenia wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów, z wyjątkiem spalania odpadów niebezpiecznych nienadających się do recyklingu, nie doprowadzi do znaczącej nieefektywności w zakresie bezpośredniego lub pośredniego korzystania z jakiegokolwiek zasobu naturalnego na dowolnym etapie jego cyklu życia, która nie zostanie ograniczona do minimum za pomocą odpowiednich środków, nie spowoduje znaczącej i długoterminowej szkody dla środowiska w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym.</p>

* źródło: Wytoczne techniczne Komisji Europejskiej dotyczące stosowania zasady DNSH

2. Infrastruktura ładowania zeroemisyjnych autobusów transportu publicznego

Proszę wskazać, które z poniższych celów środowiskowych wymagają merytorycznej oceny DNSH dla Przedsięwzięcia	TAK	NIE	Uzasadnienie, jeśli wybrano "NIE"
Łagodzenie zmian klimatu		NIE	<p>Przedsięwzięcie dotyczy bez emisyjnych paliw alternatywnych: stacji ładowania prądem elektrycznym i wodorem. Przedsięwzięcie jest zgodne z kryterium budowana i eksploatowana infrastruktury stacji ładowania ogniw elektrycznych i tankowania wodoru dla urządzeń do mobilności osobistej i wpływa pozytywnie do realizacji celu w zakresie łagodzenia zmian klimatu.</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie doprowadzi do znacznych emisji gazów cieplarnianych.</p>
Adaptacja do zmian klimatu		NIE	<p>Przedsięwzięcie ma nieznaczny, przewidywalny wpływ na ten cel środowiskowy, biorąc pod uwagę zarówno jego bezpośrednie, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia. W prognozie oddziaływania na środowisko Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, przeprowadzonej zgodnie z dyrektywą 2001/42/WE, wskazano, że przy projektowaniu infrastruktury ładowania pojazdów powinno się uwzględnić jej odporność na skutki zmian klimatu.</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie doprowadzi do zwiększonego niekorzystnego wpływu obecnego i spodziewanego przyszłego klimatu na samo działanie lub na ludność, przyrodę lub aktywa.</p>
Odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich		NIE	<p>Przedsięwzięcie ma nieznaczny przewidywalny wpływ na zrównoważone wykorzystywanie i ochronę zasobów wodnych i morskich, biorąc pod uwagę zarówno jej bezpośrednie, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia.</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie będzie zagrażała: dobremu stanowi lub dobremu potencjałowi ekologicznemu jednolitych części wód, w tym wód powierzchniowych i wód gruntowych lub dobremu stanowi środowiska wód morskich.</p>
Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling	TAK		
Zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi		NIE	<p>Przedsięwzięcie nie ma znaczącego przewidywalnego wpływu na ten cel środowiskowy, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami w całym cyklu życia, ze względu na swój charakter.</p> <p>Infrastruktura paliw alternatywnych ma docelowo zwiększyć udział transportu używającego tych paliw, a co za tym idzie przyczyni się do osiągnięcia korzyści środowiskowych w postaci zmniejszonej emisji zanieczyszczeń do powietrza (m.in. pyłów (PM), tlenków azotu (NOx), tlenku węgla (CO), lotnych związków organicznych (LZO), węglowodorów (HC)). Emisje zanieczyszczeń do wody i gleby identyfikuje się jako pomijalnie małe.</p>

			Realizacja Przedsięwzięcia nie doprowadzi do istotnego zwiększenia poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby.
Ochrona i odtwarzanie bioróżnorodności i ekosystemów		NIE	Przedsięwzięcie ma pomijalnie mały przewidywalny wpływ na ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów, biorąc pod uwagę zarówno jej bezpośrednie, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia. Można wskazać natomiast niewielki pozytywny wpływ na ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów w związku ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz ograniczeniem emisji do wód i gleb, co wyjaśniono w zakresie celu dot. zapobiegania zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby. Realizacja Przedsięwzięcia nie będzie w znacznym stopniu szkodliwa dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii Europejskiej

Potwierdzenie zgodności z zasadą „nie czyn poważnych szkód” obszaru „infrastruktura ładowania autobusów zeroemisyjnych”

Pytanie	NIE	Uzasadnienie merytoryczne
<p>Przejsięcie na gospodarkę o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i ich recykling: Czy oczekuje się, że Przedsięwzięcie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prowadzi do znacznego zwiększenia wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów, z wyjątkiem spalania odpadów niebezpiecznych nienadających się do recyklingu lub • doprowadzi do poważnej nieefektywności w zakresie bezpośredniego lub pośredniego korzystania z jakiegokolwiek zasobu naturalnego na dowolnym etapie jego cyklu życia, która nie zostanie ograniczona do minimum za pomocą odpowiednich środków lub • spowoduje poważne i długoterminowe szkody dla środowiska w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym? 	NIE	<p>Przedsięwzięcie nie doprowadzi do znacznego zwiększenia wytwarzania odpadów, jednakże w ramach budowania infrastruktury paliw alternatywnych mogą powstawać odpady, ale nie będą to ilości znaczące. Zasady postępowania ze zużyтыми materiałami wynikają z obowiązującej ustawy o odpadach. Przedsięwzięcie nie doprowadzi do nieefektywności w zakresie bezpośredniego i pośredniego korzystania z zasobów naturalnych ze względu na niewielkie ilości użytych materiałów do budowy infrastruktury.</p> <p>Wobec powyższego Przedsięwzięcie nie przyczyni się do powstania poważnych i długoterminowych szkód dla środowiska w aspekcie gospodarki obiegu zamkniętego.</p> <p>Realizacja Przedsięwzięcia nie prowadzi do znacznego zwiększenia wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów, z wyjątkiem spalania odpadów niebezpiecznych nienadających się do recyklingu, nie doprowadzi do znaczącej nieefektywności w zakresie bezpośredniego lub pośredniego korzystania z jakiegokolwiek zasobu naturalnego na dowolnym etapie jego cyklu życia, która nie zostanie ograniczona do minimum za pomocą odpowiednich środków, nie spowoduje znaczącej i długoterminowej szkody dla środowiska w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym.</p>

3. Odnawialne źródła energii (OZE)

Proszę wskazać, które z poniższych celów środowiskowych wymagają merytorycznej oceny DNSH dla Przedsięwzięcia	TAK	NIE	Uzasadnienie, jeśli wybrano "NIE"
Łagodzenie zmian klimatu		NIE	Rozwój energetyki odnawialnej znacząco przyczyni się do łagodzenia zmian klimatu.

Adaptacja do zmian klimatu		NIE	Realizacja celu nie będzie miała negatywnego wpływu na adaptację do zmian klimatu obszarów, gdzie będzie realizowane Przedsięwzięcie. Budowane obiekty OZE będą zaprojektowane w sposób zapewniający ich całkowitą odporność na ekstremalne zjawiska pogodowe.
Odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich	TAK		
Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling		NIE	Przedsięwzięcie nie ma znaczącego przewidywalnego wpływu na ten cel środowiskowy, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami w całym jego cyklu życia. Przewiduje się stosowanie środków służących gospodarowaniu odpadów, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami. Podejmowane będą starania na rzecz maksymalizacji wskaźnika (wagowo) odpadów budowlanych i rozbiórkowych innych niż niebezpieczne (z wyłączeniem naturalnie występujących materiałów, o których mowa w kategorii 17 05 04 w europejskim wykazie odpadów ustanowionym decyzją 2000/532/WE) wytworzonych na placu budowy, możliwych do ponownego użycia, recyklingu i innego odzysku materiałów, uwzględniając lokalne możliwości w tym zakresie jak również rodzaj i charakter danego Przedsięwzięcia.
Zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi	TAK		
Ochrona i odtwarzanie bioróżnorodności i ekosystemów	TAK		

Budowa OZE – promieniowanie słoneczne

Proszę wskazać, które z poniższych celów środowiskowych wymagają merytorycznej oceny DNSH dla Przedsięwzięcia	TAK	NIE	Uzasadnienie, jeśli wybrano "NIE"
Łagodzenie zmian klimatu		NIE	Rozwój instalacji OZE w zakresie wykorzystania promieniowania słonecznego do wytwarzania energii elektrycznej (farmy i instalacje fotowoltaiczne) znacząco przyczyni się do łagodzenia zmian klimatu.
Adaptacja do zmian klimatu		NIE	Budowa instalacji OZE w zakresie wykorzystania promieniowania słonecznego do wytwarzania energii elektrycznej (farmy i instalacje fotowoltaiczne) nie będzie miała negatywnego wpływu na adaptację obszarów zajętych pod te inwestycje do zmian klimatu. Same instalacje OZE są stosunkowo odporne na ekstremalne zjawiska pogodowe. Stosowane będą konstrukcje odporne na silne porywy wiatru i deszcze nawalne.
Odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich		NIE	Nie przewiduje się wpływu nowych instalacji OZE w zakresie wykorzystania promieniowania słonecznego do wytwarzania energii elektrycznej na zrównoważone wykorzystanie i ochronę zasobów wodnych i morskich.

Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling		NIE	Nie przewiduje się negatywnego wpływu nowych instalacji OZE w zakresie wykorzystania promieniowania słonecznego do wytwarzania energii elektrycznej na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Zakłada się, że materiały pozyskiwane w procesach demontażu urządzeń wycofywanych z eksploatacji będą w bardzo wysokim procencie poddane recyklingowi. Przewiduje się stosowanie środków służących gospodarowaniu odpadami, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami. Podejmowane będą starania na rzecz maksymalizacji wskaźnika odpadów budowlanych i rozbiórkowych innych niż niebezpieczne wytworzonych na placu budowy, możliwych do ponownego użycia, recyklingu i innego odzysku materiałów, uwzględniając lokalne możliwości w tym zakresie jak również rodzaj i charakter danego Przedsięwzięcia.
Zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi	TAK		
Ochrona i odtwarzanie bioróżnorodności i ekosystemów	TAK		

Potwierdzenie zgodności z zasadą „nie czyni poważnych szkód” w odniesieniu do celów środowiskowych ”Budowa OZE – promieniowanie słoneczne”

Pytanie	NIE	Uzasadnienie merytoryczne
Zapobieganie zanieczyszczeniu i jego kontrola: Czy oczekuje się, że Przedsięwzięcie doprowadzi do istotnego zwiększenia poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby?	NIE	Nie przewiduje się istotnego zwiększenia emisji zanieczyszczeń w związku z budową nowych instalacji i farm fotowoltaicznych. Na etapie budowy mogą wystąpić emisje zanieczyszczeń do powietrza z maszyn roboczych i środków transportu, jednak przy zastosowaniu odpowiednich technologii nie będą to emisje istotne. Nie przewiduje się wystąpienia jakichkolwiek emisji do wody i gleby.
Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów: Czy przewiduje się, że Przedsięwzięcie: <ul style="list-style-type: none"> • będzie w znacznym stopniu szkodliwy dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub • będzie szkodliwy dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii? 	NIE	Budowa wielkopowierzchniowych instalacji fotowoltaicznych może spowodować zakłócenia w funkcjonowaniu siedlisk (takich jak łąki). Zakłada się, że procedura ocen oddziaływania na środowisko, zastosowana dla Przedsięwzięć, które tego wymagają, pozwoli na zaprojektowanie odpowiedniej lokalizacji inwestycji i zastosowanie takich rozwiązań technicznych, które zminimalizują ryzyko szkodliwości dla stanu zachowania siedlisk i gatunków (np. lokalizowanie dużych instalacji fotowoltaicznych na terenach przemysłowych).

Nabory ZTP 1.0 i 2.0

Na etapie zmiany źródła finansowania przedsięwzięcia, OOW w zawartej umowie o objęcie wsparciem potwierdził zgodność Przedsięwzięcia z zasadą DNSH oraz informacje, o zgodności z zasadą DNSH działań, dla których realizacja odbywać się będzie na etapie eksploatacji Przedsięwzięcia.

Przyjęcie w umowie KPO opisanego standardu analizy zapewnia, że OOW uwzględnia i mityguje oddziaływania wynikające z zastosowania określonych rozwiązań technologicznych. Dzięki przyjętemu rozwiązaniu przedstawiane analizy są porównywalne i nie pomijają newralgicznych oddziaływań mogących wpływać na ocenę DNSH.

Nabór ZTP 3.0

Wnioskodawca ubiegając się o dofinansowanie w ramach Programu zobowiązany był wykonać analizę realizowanej przez siebie, konkretnej inwestycji i wskazać towarzyszące inwestycji charakterystyczne dla niej oddziaływania związane z oceną DNSH podpisując dodatkowo oświadczenie potwierdzające wykonanie powyżej opisanej analizy oddziaływań DNSH i podjętych działaniach prewencyjnych.

Przyjęcie we Wniosku opisanego standardu analizy zapewnia, że Wnioskodawca uwzględnia i mityguje oddziaływania wynikające z zastosowania określonych rozwiązań technologicznych. Dzięki przyjętemu rozwiązaniu przedstawiane analizy są porównywalne i nie pomijają newralgicznych oddziaływań mogących wpływać na ocenę DNSH.

Na etapie zawierania umowy o objęcie wsparciem potwierdził zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH oraz informacje, o zgodności z zasadą DNSH działań, dla których realizacja odbywać się będzie na etapie eksploatacji Przedsięwzięcia.

Wymagania w odniesieniu do spełnienia zasady DNSH w ramach Programu:

Przedsięwzięcie objęte dofinansowaniem, będzie zgodne z zasadą DNSH (Do No Significant Harm). Przy czym na poziomie operacyjnym zgodność przedsięwzięcia z zasadą "Nie wyrządzaj znaczących szkód" (DNSH Technical Guidance, 2021/C 58/01), zapewniona jest jeżeli spełnione są następujące warunki:

- Przedsięwzięcie spełnia jedno z następujących kryteriów:
 - dotyczy pasażerskiego transportu miejskiego lub podmiejskiego, a bezpośrednia emisja CO₂ nabytego autobusu (na rurze wydechowej) wynosi zero (Obejmuje to autobusy silnikowe z typem nadwozia sklasyfikowanym jako "CE" (niskopodłogowy pojazd jednopokładowy), "CF" (niskopodłogowy pojazd dwupokładowy), "CG" (niskopodłogowy pojazd jednopokładowy), "CH" (przegubowy niskopodłogowy pojazd dwupokładowy), "CI" (pojazd jednopokładowy z otwartym dachem) lub "CJ" (pojazd dwupokładowy z otwartym dachem), jak określono w części C pkt 3 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858.).
 - do dnia 31 grudnia 2025 r. przedsięwzięcie obejmuje międzymiastowy pasażerski transport drogowy z wykorzystaniem pojazdów oznaczonych jako kategorie M2 i M3 (237), które posiadają typ nadwozia sklasyfikowany jako "CA" (pojazd jednopokładowy), "CB" (pojazd dwupokładowy), "CC" (jednopokładowy pojazd przegubowy) lub "CD" (dwupokładowy pojazd przegubowy)(238) i spełniają najnowszą normę EURO VI, tj. oba wymogi Rozporządzenia (WE) nr 595/2009, (oraz od momentu wejścia w życie zmian do tego rozporządzenia, w tych aktach zmieniających, nawet przed ich rozpoczęciem stosowania, oraz z najnowszą aktualizacją normy Euro VI określonej w tabeli 1 w dodatku 9 do załącznika I do Rozporządzenia (UE) nr 582/2011, jeżeli przepisy regulujące aktualizację normy Euro VI weszły w życie, ale nie zaczęły jeszcze mieć zastosowania do tego typu pojazdów (239). W przypadku gdy taka norma nie jest dostępna, bezpośrednie emisje CO₂ z pojazdów wynoszą zero.

- stosowane są środki służące gospodarowaniu odpadami, zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami, zarówno w fazie użytkowania (konserwacja), jak i wycofania z eksploatacji taboru autobusowego, w tym poprzez ponowne wykorzystanie i recykling baterii i elektroniki (w szczególności surowców krytycznych w nich zawartych).
- dla infrastruktury ładowania i tankowania wodoru przeprowadzono ocenę oddziaływania na środowisko, zgodnie z dyrektywą 2011/92/UE i dyrektywą 92/43/EWG, jeżeli wymaga tego właściwy organ.