

## PROGRAM PRIORYTETOWY

**Tytuł programu: Zielony transport publiczny (Faza I)**

---

### 1. Cel programu

Uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu wykorzystania paliw emisyjnych w transporcie<sup>1</sup>.

### 2. Wskaźnik osiągnięcia celu

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

#### Zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub><sup>2</sup>

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 16 155Mg/rok.

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

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 0,046Mg/rok.

#### Ograniczenie emisji tlenków azotu

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 11,94Mg/rok.

### 3. Budżet

Budżet na realizację celu programu wynosi **do 1 300 000 000 zł**, w tym:

- 1) dla bezzwrotnych form dofinansowania – do 1 100 000 000 zł,
- 2) dla zwrotnych form dofinansowania – do 200 000 000 zł.

### 4. Okres wdrażania

- 1) zobowiązania (rozumiane jako podpisywanie umów) podejmowane będą do 2023 r.,
- 2) środki wydatkowane będą do 2025 r., przy czym w przypadku leasingu środki będą wydatkowane do 2035 r.

### 5. Terminy i sposób składania wniosków

Nabór wniosków odbywa się trybie ciągłym.

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

---

<sup>1</sup> Poprzez „transport publiczny” należy rozumieć „publiczny transport zbiorowy” w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, z późn.zm.).

<sup>2</sup> Uniknięcie niskiej emisji dwutlenku węgla.

W ramach niniejszego programu NFOŚiGW planuje przeprowadzenie trzech naborów wniosków przewidujących dofinansowanie o intensywnościach określonych w ust. 7.2.

Termin pierwszego naboru od 04.01.2021 r. do 15.12.2021 r. lub do wyczerpania alokacji środków.

Termin drugiego naboru od 03.01.2022 r. do 15.12.2022 r. lub do wyczerpania alokacji środków.

Termin trzeciego naboru od 02.01.2023 r. do 15.12.2023 r. lub do wyczerpania alokacji środków.

## **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 pojazdu/ów,
  - b) koszty szkoleń kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
  - c) koszty modernizacji i/lub budowy infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych/leasingowanych pojazdów, 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) I nabór wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć planowany w 2021 r.**

- a) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 80% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu wykorzystującego do napędu wyłącznie energią elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania wraz z kosztem szkolenia kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
- b) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 80% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing trolejbusu, tj. autobusu przystosowanego do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej wyposażonego w dodatkowy układ napędu, dzięki któremu będzie mógł pokonywać trasę bez trakcji elektrycznej (np. baterie trakcyjne lub wodorowe ogniwo paliwowe) wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
- c) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 90 % kosztów kwalifikowanych, na nabycie/leasing autobusu wykorzystującego do napędu wyłącznie energią elektryczną

wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych wraz z kosztem szkolenia kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,

- d) dofinansowanie w formie dotacji, w wysokości do 50% kosztów kwalifikowanych modernizacji i/lub budowy infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych/leasingowanych pojazdów, w tym w szczególności punktów ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą albo sieci trakcyjnej. Przy czym w przypadku modernizacji/budowy stacji tankowania wodoru, wartość dofinansowania nie może przekroczyć 3 000 000 zł na jedną stację tankowania,
- e) dofinansowanie w formie pożyczki w wysokości do 100% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia, o którym mowa w pkt. 1) lit. a-d, jednak nie więcej niż różnica pomiędzy wartością kosztów kwalifikowanych a wartością dofinansowania w formie dotacji udzielonej na to przedsięwzięcie.

## **2) II nabór wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć planowany w 2022 r.**

- a) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 70% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu wykorzystującego do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania wraz z kosztem szkolenia kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
- b) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 70% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing trolejbusu tj. autobusu przystosowanego do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej wyposażonego w dodatkowy układ napędu, dzięki któremu będzie mógł pokonywać trasę bez trakcji elektrycznej (np. baterie trakcyjne lub wodorowe ogniwo paliwowe) wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
- c) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 90 % kosztów kwalifikowanych, na nabycie/leasing autobusu wykorzystującego do napędu wyłącznie energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych wraz z kosztem szkolenia kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
- d) dofinansowanie w formie dotacji, w wysokości do 50% kosztów kwalifikowanych modernizacji i/lub budowy infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych/leasingowanych pojazdów, w tym w szczególności punktów ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą albo sieci trakcyjnej. Przy czym w przypadku modernizacji/budowy stacji tankowania wodoru, wartość dofinansowania nie może przekroczyć 3 000 000 zł na jedną stację tankowania,
- e) dofinansowanie w formie pożyczki w wysokości do 100% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia, o którym mowa w pkt. 2) lit. a-d, jednak nie więcej niż różnica pomiędzy wartością kosztów kwalifikowanych a wartością dofinansowania w formie dotacji udzielonej na to przedsięwzięcie.

## **3) III nabór wniosków o dofinansowanie przedsięwzięć planowany w 2023 r.**

- a) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 60% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu wykorzystującego do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania wraz z kosztem szkolenia kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
- b) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 60% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing trolejbusu trolejbusu tj. autobusu przystosowanego do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej wyposażonego w dodatkowy układ napędu, dzięki któremu będzie mógł pokonywać trasę bez trakcji elektrycznej (np. baterie trakcyjne lub wodorowe ogniwo paliwowe) wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
- c) dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 90 % kosztów kwalifikowanych, na nabycie/leasing autobusu wykorzystującego do napędu wyłącznie energię elektryczną

- wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych wraz z kosztem szkolenia kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
- d) dofinansowanie w formie dotacji, w wysokości do 50% kosztów kwalifikowanych modernizacji i/lub budowy infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych/leasingowanych pojazdów, w tym w szczególności punktów ładowania lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą albo sieci trakcyjnej. Przy czym w przypadku modernizacji/budowy stacji tankowania wodoru, wartość dofinansowania nie może przekroczyć 3 000 000 zł na jedną stację tankowania,
  - e) dofinansowanie w formie pożyczki w wysokości do 100% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia, o którym mowa w pkt. 3) lit. a-d, 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) jeden Wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie w formie pożyczki,
- 4) 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.
- 5) 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,
- 6) 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,
- 7) 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,
- 8) pożyczka nie podlega umorzeniu,
- 9) 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,
- 10) dofinansowanie nie będzie udzielane na koszty przedsięwzięcia, które zostały sfinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych, w szczególności ze środków budżetu Unii Europejskiej,
- 11) okres trwałości wynosi 5 lata od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia, przy czym za zakończenie realizacji przedsięwzięcia rozumie się podpisanie ostatniego protokołu zdawczo-odbiorczego dla pojazdu i/lub stacji ładowania i/lub stacji tankowania wodoru, sieci trakcyjnej pojazdu, w przypadku leasingu protokół zdawczo odbiorczy pojazdu podpisany w momencie faktycznego wydania przedmiotu leasingu. Przy czym liczy się późniejsza data spośród powyżej wymienionych protokołów,

- 12) w przypadku realizacji przedsięwzięcia w formie leasingu umowa leasingu powinna zapewnić trwałość projektu,
- 13) pożyczka nie może być udzielona na spłatę rat leasingowych,
- 14) pojazdy stanowiące przedmiot dofinansowania muszą być zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lata od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia,
- 15) 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 2019 r., poz. 2475 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) operatorzy publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
- 2) organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z wyłączeniem ministra właściwego do spraw transportu;

#### **7.5 Rodzaje przedsięwzięć**

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

- 1) dotyczące pojazdów polegające na:
  - a) nabyciu/leasingu nowych<sup>3</sup> autobusów<sup>4</sup> elektrycznych wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych pojazdów,
  - b) nabyciu/leasingu nowych<sup>3</sup> trolejbusów 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 pojazdów,
  - c) nabyciu/leasingu nowych<sup>3</sup> autobusów<sup>4</sup> 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 pojazdów,
- 2) modernizacji i/lub budowie infrastruktury pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych/leaseingowanych pojazdów, w tym 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.

---

<sup>3</sup> Nowy w rozumieniu art. 2 pkt 62 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

<sup>4</sup> Autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

## 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
<b>I.</b>	<b>ZASADNOŚĆ I WYKONALNOŚĆ PRZEDSIĘWZIĘCIA</b>		
1.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd stanowiący przedmiot dofinansowania wykona roczny przebieg co najmniej 25 000 km.		
2.	Osiągnięcie efektu ekologicznego, rozumianego jako uniknięcie emisji nie mniej niż: - CO <sub>2</sub> o 20 Mg/rok - pyłu PM10 o 0,06 kg/rok - NOx o 14,925 kg/rok (nabycie/leasing minimum jednego nowego pojazdu jako alternatywy dla nabycia pojazdu spalinowego)		
3.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że zobowiązuje się do nie zbywania pojazdu/ów stanowiącego/y przedmiot dofinansowania przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia.		
4.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że pojazd/y stanowiące przedmiot dofinansowania będzie/będą zarejestrowany/e na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia.		
5.	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).		
6.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że koszty dofinansowywane w ramach przedsięwzięcia, nie zostały dofinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych, w szczególności ze środków budżetu Unii Europejskiej.		
7.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że nabyty/leasingowany w ramach przedsięwzięcia pojazd/y dostosowany będzie do potrzeb osób niepełnosprawnych.		
8.	Realność oraz zasadność (spójność działań z dokumentami strategicznymi) wdrożenia przyjętego rozwiązania, zagwarantowania dotrzymania deklarowanego efektu ekologicznego poprzez eksploatację nabytych/leasingowanych pojazdów wraz z wytworzoną do ich prawidłowego funkcjonowania infrastrukturą techniczną lub urządzeniami umożliwiającymi eksploatację nabytego/y/leasingowanego pojazdu/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 pojazd/y, uzasadnienie ilości pojazdów w odniesieniu do potrzeb transportowych wnioskodawcy.		
9.	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.).		

10.	Poprawność kalkulacji kosztów inwestycyjnych pod warunkiem zaakceptowania ich kwalifikowalności w poszczególnych kategoriach, w tym kosztów uzyskania efektu ekologicznego w przeliczeniu na 1Mg unikniętej/zredukowanej emisji zanieczyszczeń, kosztów eksploatacyjnych nowo wytworzonej infrastruktury (pojazd/y wraz z całą infrastrukturą do ich prawidłowego działania).		
11.	Spójność danych przedstawionych we wniosku i poszczególnych załącznikach (w szczególności zakresu rzeczowego opisanego we wniosku, harmonogramie rzeczowo - finansowym).		
<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 z kryteriów 1-11 <b>powoduje odrzucenie wniosku</b></p>			

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><i>Negatywna ocena Kryterium nr 1 nie powoduje odrzucenia wniosku o ile ocena Kryterium nr 2 jest pozytywna.</i></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><i>Negatywna ocena Kryterium nr 2 powoduje odrzucenie wniosku niezależnie od wyników oceny Kryterium nr 1.</i></p>			
III.	OCENA DOPUSZCZALNOŚCI POMOCY PUBLICZNEJ		
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><i>Negatywna ocena Kryterium powoduje odrzucenie wniosku</i></p>			



## 9. Postanowienia dodatkowe:

- 1) obowiązkowym załącznikiem do wniosków o dofinansowanie w formie pożyczki i/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) szczegóły w zakresie kwalifikowalności kosztów oraz rodzaju leasingu zawarte są w pkt. 3.4.3 „Wytycznych w zakresie kosztów kwalifikowanych”;
- 6) wniosek o dofinansowanie w formie pożyczki składa się równocześnie z wnioskiem o dofinansowanie w formie dotacji.