PROGRAM PRIORYTETOWY

Tytuł programu: Zielony transport publiczny

---

1. Cel programu

Uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu wykorzystania paliw emisyjnych w transporcie[1].

W ramach programu będą realizowane przedsięwzięcia mające na celu rozwój gospodarczy kraju w kierunku gospodarki nowoczesnej, przyjaznej środowisku i o obiegu zamkniętym.

Wybrane przedsięwzięcia objęte dofinansowaniem będą zgodne z zasadą DNSH (Do No Significant Harm), 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.

2. Wskaźnik osiągnięcia celu

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

Zmniejszenie emisji CO_2[2]

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 67 763 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 9,4562 Mg/rok.

Ograniczenie emisji tlenków azotu

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 252,7693 Mg/rok.

---

[1] 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 2025 r. poz. 285, z późn.zm.) – dalej „ustawa ptz".

[2] Uniknięcie niskiej emisji dwutlenku węgla.

Oszczędność energii finalnej

Planowane wartości wskaźnika osiągnięcia celu dla bezzwrotnej/zwrotnej formy dofinansowania wynosi co najmniej 170 299 MWh/rok.

3. Budżet

Budżet na realizację celu programu wynosi **do 4 312 297 677,00 zł**, w tym:

1) dla bezzwrotnych form dofinansowania (środki NFOŚiGW) – do 797 100 000,00 zł,

2) dla zwrotnych form dofinansowania (środki NFOŚiGW – do 209 608 000,00 zł,

3) dla bezzwrotnych form dofinansowania (środki zewnętrzne KPO) – do 3 305 590 677,00 zł.

4. Okres wdrażania

Program realizowany będzie w latach 2021 - 2026, przy czym:

1) zobowiązania (rozumiane jako podpisywanie umów) podejmowane będą do 31.12.2024 r.,

2) środki NFOŚiGW wydatkowane będą do 20.12.2026 r.,

3) środki zewnętrzne KPO wydatkowane będą do 31.12.2026 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.

6. Koszty kwalifikowane i niekwalifikowane

1) Okres kwalifikowalności kosztów od 01.10.2020 r. do 31.08.2026 r., w którym to okresie poniesione koszty mogą być uznane za kwalifikowane, z zastrzeżeniem, że dla środków zewnętrznych KPO,
   z uwagi na wymóg osiągnięcia wskaźnika G27G Nowe zeroemisyjne autobusy – 1044 szt., po osiągnięciu wskaźnika G27G, okres kwalifikowalności kosztów dla przedsięwzięć niezakończonych ulega wydłużeniu do 30.11.2026 r. Wydłużenie terminu, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym nastąpi nie wcześniej, niż po dacie osiągnięciu wskaźnika G27G.
2) Dla przedsięwzięć finansowanych ze środków zewnętrznych KPO, dla których dostarczono wszystkie przewidziane przedsięwzięciem autobusy, okres kwalifikowalności kosztów, o których mowa w ust. 7.5 pkt 2), ulega wydłużeniu do 30.11.2026 r.
3) Kwalifikowalność kosztów ustala się zgodnie z „Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowalnych" dla przedsięwzięć finansowanych ze środków NFOŚiGW oraz zgodnie z „Zasadami w zakresie wydatków kwalifikowalnych w ramach programów objętych wsparciem ze środków Krajowego

Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)" dla przedsięwzięć finansowanych ze środków zewnętrznych KPO, z zastrzeżeniem, że kwalifikowane są następujące koszty:

a) koszty nabycia autobusu/ów kategorii M3 w rozumieniu załącznika nr 2 pkt 1.3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn.zm.) – Prawo o ruchu drogowym, będący autobusem w rozumieniu art. 2 pkt 41 tej ustawy;
b) koszty szkoleń kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych autobusów;
c) koszty modernizacji i/lub budowy niezbędnej infrastruktury ładowania/tankowania pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych autobusów, w tym w szczególności punktów ładowania lub tankowania wodoru albo sieci trakcyjnej;
d) koszty budowy i modernizacji instalacji odnawialnych źródeł energii pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych autobusów,
e) koszty prowadzenia działań promocyjnych KPO,
f) koszty dokumentacji projektowej/technicznej/środowiskowej,
g) koszty nadzoru, jeżeli są wymagane odrębnymi przepisami.

4) Podatek od towarów i usług (VAT) jest kosztem niekwalifikowanym zgodnie z „Zasadami w zakresie wydatków kwalifikowalnych w ramach programów objętych wsparciem ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)".

5) Dofinansowanie w formie dotacji na finansowanie kosztów podatku VAT w zawartych w naborze ZTP 1.0 i ZTP 2.0 umowach o dofinansowanie w formie dotacji ze środków NFOŚiGW, może zostać udzielone w ramach kontynuowania zobowiązań wynikających z ww. umowy dostosowanej do wymagań umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym z planu rozwojowego określonych w art. 14lzh ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

7. Formy i warunki udzielania dofinansowania

7.1 Formy dofinansowania

1) dotacja,
2) pożyczka.

7.2 Intensywność dofinansowania

1) Dofinansowanie w formie dotacji.

a) dofinansowanie w formie dotacji, w wysokości do 90% kosztów kwalifikowanych, jest udzielane na nabycie autobusów wykorzystujących 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 90% kosztów kwalifikowanych, jest udzielane na nabycie trolejbusów, tj. autobusów przystosowanych do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej wyposażonego w dodatkowy układ napędu, dzięki któremu autobus 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, jest udzielane na nabycie autobusów wykorzystujących 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, jest udzielane na modernizację i/lub budowę infrastruktury niezbędnej do ładowania energią elektryczną, tankowania wodorem albo sieci trakcyjnej, pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych pojazdów, o których mowa w pkt 1) lit. a-c,
e) dofinansowanie w formie dotacji, w wysokości do 50% kosztów kwalifikowanych, jest udzielane na modernizację i/lub budowę instalacji odnawialnych źródeł energii pozwalających na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych pojazdów, o których mowa w pkt 1) lit. a-c, przy czym koszt takiej instalacji nie może przekroczyć 20% kosztów kwalifikowanych, pomniejszonych o koszt instalacji odnawialnych źródeł energii.
f) w przypadku przedsięwzięć realizowanych na terenie gmin, związków międzygminnych, związków metriopolitalnych, których liczba mieszkańców przekracza 100 tys.[3,4], dofinansowanie, o którym mowa w pkt. 1) lit. a-c, ulega podwyższeniu o 10%, tj. do 100% kosztów kwalifikowanych.

2) Dofinansowanie w formie pożyczki udzielane jest:

a) w wysokości do 100% kosztów kwalifikowanych, z zastrzeżeniem postanowień lit. b) poniżej,
b) w wysokości do 100% sumy kosztów kwalifikowanych i podatku VAT, pod warunkiem, że podatek VAT jest kosztem faktycznie i ostatecznie ponoszonym przez Beneficjenta, a Beneficjent nie ma prawnej możliwości odliczenia podatku naliczonego od podatku należnego w jakiejkolwiek części, zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług. Jeżeli Beneficjent może odliczyć podatek VAT, ale rezygnuje z tej możliwości, wówczas koszt podatku VAT nie może być sfinansowany z rzeczonej pożyczki, a maksymalna intensywność dofinansowania nie może przekroczyć 100% kosztów kwalifikowanych.

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:

a) 25 milionów powiększone o 300 zł / mieszkańca – podmiot o liczbie mieszkańców niższej lub równej 70 tys.,

[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

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) 45 mln zł powiększone o 200 zł / mieszkańca powyżej 70 tys. mieszkańców – podmiot o liczbie mieszkańców wynoszącej powyżej 70 tys., lecz nie więcej niż 100 tys.,
c) 60 mln zł powiększone o 100 zł / mieszkańca powyżej 100 tys. mieszkańców - podmiot o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 tys.

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 ustalanej 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 których 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 autobusów lub stacji ładowania energią elektryczną lub stacji tankowania wodoru albo sieci trakcyjnej autobusów. Przy czym liczy się późniejsza data spośród powyżej wymienionych protokołów;
13) Autobusy stanowiące przedmiot dofinansowania muszą być zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia;
14) 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 2025 r. poz. 285, 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.);

15) Wypłata dotacji może nastąpić wyłącznie w formie refundacji, a w przypadku przedsięwzięć objętych wsparciem ze środków zewnętrznych KPO w formie refundacji i/lub zaliczki.

7.4 Beneficjenci

1) Operatorzy publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z wyłączeniem transportu innego niż komunikacja miejska;
2) Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy ptz, z wyłączeniem ministra właściwego do spraw transportu i z wyłączeniem transportu innego niż komunikacja miejska.

7.5 Rodzaje przedsięwzięć

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

1) dotyczące pojazdów polegające na:

    a) nabyciu nowych[5] autobusów[6] 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 nowych[5] trolejbusów[6] 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 nowych[5] autobusów[6] 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 niezbędnej infrastruktury ładowania energią elektryczną/tankowania wodoru oraz instalacji odnawialnych źródeł energii, wykorzystywanej wyłącznie do obsługi i prawidłowego użytkowania nabytych autobusów, w tym w szczególności punktów ładowania

[5] Nowy w rozumieniu art. 2 pkt 62 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn.zm.).
[6] Autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz.1251, z późn.zm.).

lub tankowania wodoru albo sieci trakcyjnej. Infrastruktura wykorzystywana będzie wyłącznie do obsługi transportu publicznego.

8. Szczegółowe kryteria wyboru przedsięwzięć

1) KRYTERIA DOSTĘPU

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

2) KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	Tak	Nie
I.	**ZASADNOŚĆ I WYKONALNOŚĆ PRZEDSIĘWZIĘCIA**		
1.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że każdy z pojazdów stanowiących przedmiot dofinansowania wykona roczny przebieg co najmniej 25 000 km.		
2.	Osiągnięcie efektu ekologicznego, rozumianego jako: uniknięcie emisji nie mniej niż:		

	– CO_2 o 20 Mg/rok – pyłu PM10 o 0,06 kg/rok – NOx o 14,925 kg/rok (nabycie minimum jednego nowego pojazdu jako alternatywy dla nabycia pojazdu spalinowego)		
3.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że przedsięwzięcie objęte dofinansowaniem, będzie zgodne z zasadą DNSH (Do No Significant Harm)"Nie wyrządzaj znaczących szkód" (DNSH Technical Guidance, 2021/C 58/01)		
4.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że zobowiązuje się do niezbywania autobusu/ów stanowiącego/ych przedmiot dofinansowania przez co najmniej 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia.		
5.	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.		
6.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że zobowiązuje się do utrzymania trwałości infrastruktury do ładowania/zasilania/tankowania wodoru, w tym instalacji odnawialnych źródeł energii (OZE) (o ile dotyczy), przez okres 5 lat od dnia zakończenia realizacji przedsięwzięcia (o ile dotyczy).		
7	Oświadczenie Wnioskodawcy, że koszty dofinansowywane w ramach przedsięwzięcia, nie zostały dofinansowane z publicznych środków krajowych lub zagranicznych, w szczególności ze środków budżetu Unii Europejskiej.		
8.	Oświadczenie Wnioskodawcy, że nabyte w ramach przedsięwzięcia autobus/y dostosowane będą do potrzeb osób niepełnosprawnych.		
9.	Realność oraz zasadność (spójność działań z dokumentami strategicznymi) wdrożenia przyjętego rozwiązania, zagwarantowania dotrzymania deklarowanego efektu ekologicznego poprzez eksploatację nabytych autobusów wraz z wytworzoną do ich prawidłowego funkcjonowania infrastrukturą techniczną lub urządzeniami umożliwiającymi eksploatację nabytego/ych 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.		
10.	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.).		
11.	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).		
12.	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- 12 ***powoduje odrzucenie wniosku***			

II.	**OCENA FINANSOWA (jeżeli dotyczy)**		
1.	Analiza bieżącej sytuacji finansowej wnioskodawcy		
Zasady oceny: 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.* Kryterium nr 1 jest oceniane pozytywnie, o ile z oceny wynika, iż Wnioskodawca nie znajduje się w złej sytuacji finansowej. *Negatywna ocena Kryterium nr 1* ***nie powoduje odrzucenia wniosku*** *o ile ocena Kryterium nr 2 jest pozytywna.*			
2.	Analiza prognozowanej sytuacji finansowej wnioskodawcy – w tym analiza wykonalności i trwałości finansowej.		
Zasady oceny: 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.* 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.			

Negatywna ocena Kryterium nr 2 ***powoduje odrzucenie wniosku niezależnie od wyników oceny Kryterium nr 1.***

III.	**OCENA DOPUSZCZALNOŚCI POMOCY PUBLICZNEJ (jeżeli dotyczy)**		
1.	Dopuszczalność pomocy publicznej zgodnie z przepisami o pomocy publicznej		
Zasady oceny: Ocena dopuszczalności i intensywności wnioskowanej pomocy publicznej pod kątem jej zgodności z warunkami określonymi we właściwych przepisach o pomocy publicznej *Negatywna ocena Kryterium* ***powoduje odrzucenie wniosku***			

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.