**Załącznik nr 2 do Regulaminu**

**OGŁOSZENIE I NABORU W TRYBIE KONKURSOWYM**

**Nabór wniosków w ramach programu priorytetowego „Zielony transport publiczny”**

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej ogłasza nabór wniosków o dofinansowanie w ramach programu priorytetowego „**Zielony transport publiczny”** .

* **Cel programu**

Uniknięcie emisji zanieczyszczeń powietrza poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu wykorzystania paliw emisyjnych w transporcie [[1]](#footnote-1).

Program przewiduje możliwość dofinansowania przedsięwzięć zmierzających do obniżenia zużycia energii i paliw w transporcie publicznym:

1. dotyczące pojazdów polegające na:
2. nabyciu/leasingu nowych[[2]](#footnote-2) autobusów[[3]](#footnote-3) elektrycznych wykorzystujących do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania wraz ze szkoleniem kierowców/mechaników z zakresu obsługi bezemisyjnych autobusów,
3. nabyciu/leasingu nowych2 trolejbusów3 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,
4. nabyciu/leasingu nowych2 autobusów3 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,
5. 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;
6. modernizacji lub budowie ogólnodostępnej stacji ładowania lub stacji tankowania wodoru pozwalającej na obsługę i prawidłowe użytkowanie nabytych/leasingowanych autobusów[[4]](#footnote-4).

* **Terminy i sposób składania wniosków**

**Wnioski o dofinasowanie w formie dotacji i w formie pożyczki należy składać, w trybie konkursowym, w  okresie 01.09.2021 – 20.12.2021 r.**

Przygotowane wnioski osobne dla wniosku o dofinansowanie w formie dotacji oraz pożyczki należy składać w wersji elektronicznej przez Generator Wniosków o Dofinansowanie („GWD”) dostępny pod adresem <http://gwd.nfosigw.gov.pl>.

Wnioski, które wpłyną po terminie, zostaną odrzucone.

Korespondencja z Wnioskodawcą w sprawie oceny wniosków o wsparcie jest prowadzona w postaci elektronicznej za pośrednictwem ePUAP, skrzynki email lub za pomocą dedykowanego systemu informatycznego udostępnionego przez NFOŚiGW.

* **Budżet konkursu**

Budżet na realizację konkursu wynosi do 1 200 000 000 zł, w tym:

1. dla bezzwrotnych form dofinansowania – do 1 000 000 000 zł,
2. dla zwrotnych form dofinansowania – do 200 000 000 zł.
* **Formy dofinansowania**

Dofinansowanie będzie udzielane w formie dotacji i pożyczki, zgodnie z programem priorytetowym.

UWAGA: wnioski należy składać na odrębnych formularzach!

* **Intensywność dofinansowania**

Intensywność dofinansowania dla dotacji:

1. Dofinansowanie w formie dotacji w wysokości do 80% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu, o którym mowa w pkt cel programu 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 cel p programu 1). lit. c;
3. Z zastrzeżeniem punktów 1 i 2 powyżej, intensywność dofinansowania dla dotacji o których mowa w tych punktach nie może przekroczyć:
4. dla organizatorów komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt. 4 ustawy ptz:
	1. do 60 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2 – w przypadku gdy beneficjentem jest podmiot[[5]](#footnote-5) o liczbie mieszkańców nie więcej niż 70 tys.[[6]](#footnote-6);
	2. 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.;
	3. do 20 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2– w przypadku gdy beneficjentem jest podmiot o liczbie mieszkańców powyżej 140 tys.;
5. dla organizatorów komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt. 4 ustawy ptz wsparcie określone w punkcie 1 ulega podwyższeniu:
	1. 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)[[7]](#footnote-7) jest:
6. 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 %,[[8]](#footnote-8)
7. 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;

* 1. w przypadku gdy przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miasta, znajdującego się na liście miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze[[9]](#footnote-9),
1. w I grupie (miasta kryzysowe) – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 20 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2,
2. 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,
3. w III grupie (miasta stagnujące) – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 15 % kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2,
4. 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.

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.

* 1. 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 Polsce[[10]](#footnote-10) – intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 15 % kosztów kwalifikowanych, o których mowa w punktach 1 i 2.
	2. 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.

1. dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego, innego niż komunikacja miejska dofinansowanie w formie dotacji wynosi:
	1. do 60% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu, o którym mowa w pkt cel programu 1). lit. a i b;
	2. do 70% kosztów kwalifikowanych na nabycie/leasing autobusu, o którym mowa w pkt cel programu 1). lit. c;
2. dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego, innego niż komunikacja miejska, wsparcie określone w punkcie 3 ulega podwyższeniu:
	1. w przypadku gdy na obszarze danego organizatora znajduje się co najmniej jedno miasto, będące na liście miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze[[11]](#footnote-11) intensywność podstawowego poziomu dofinansowania zwiększa się o dodatkowe 15% kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach pkt cel programu 1). lit. a, b i c;
	2. 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 cel programu 1). lit. a, b i c ;
	3. 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 cel programu 1). lit. a, b i c ;
	4. 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 cel programu 1). lit. a, b i c .

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

1. 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 cel programu 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 cel programu pkt 3).

Intensywność dofinansowania dla pożyczki:

* dofinansowanie w formie pożyczki w wysokości do 100% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia, jednak nie więcej niż różnica pomiędzy wartością kosztów kwalifikowanych a wartością dofinansowania w formie dotacji udzielonej na to przedsięwzięcie.
* **Beneficjenci**

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

* **Kontakt w sprawie konkursu**

ztp@nfosigw.gov.pl

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 2019 r. poz. 2475, z późn.zm.).

2 Nowy w rozumieniu art. 2 pkt 62 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

3 Autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. [↑](#footnote-ref-1)
2. 4 Ogólnodostępną stację ładowania, o której mowa w art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110). [↑](#footnote-ref-2)
3. [↑](#footnote-ref-3)
4. [↑](#footnote-ref-4)
5. 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. [↑](#footnote-ref-5)
6. Ilekroć w niniejszym dokumencie mowa o liczbie mieszkańców, rozumie się przez to najnowszą opublikowaną przez GUS w momencie ogłoszenia danego naboru liczbę mieszkańców. [↑](#footnote-ref-6)
7. 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) [↑](#footnote-ref-7)
8. 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 + 0,5)%) = 60% kosztów kwalifikowanych o których mowa w punktach 1 i 2 [↑](#footnote-ref-8)
9. 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. [↑](#footnote-ref-9)
10. 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) [↑](#footnote-ref-10)
11. 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. [↑](#footnote-ref-11)