

# Niskoemisyjny transport miejski Energooszczędne oświetlenie uliczne

programy oczekiwane przez samorządy

Materiały prasowe

Warszawa, 19 grudnia 2012 r.



## GAZELA

**Używane w Polsce autobusy miejskie** w zdecydowanej większości napędzane są silnikami wysokoprężnymi (diesla). Charakteryzują się one dużymi przebiegami i stosunkowo niskimi kosztami eksploatacji ze względu na niewielkie zużycie paliwa. Ich zdecydowaną wadą jest natomiast zwiększona emisja szkodliwych związków powstających podczas spalania w komorach silników o dużym stopniu sprężenia – tlenek węgla, tlenki azotu, cząstki stałe (sadze) i rakotwórcze związki organiczne.



Autobus zasilany CNG (Fot. Marek Banach)

Nowoczesne autobusy, wykorzystywane w transporcie publicznym na świecie napędzane są natomiast coraz częściej gazem – zarówno dobrze znanym w Polsce →LPG (propan-butan), jak i gazem ziemnym (→LNG, →CNG, →HCNG) lub biogazem uzyskiwanym m.in. ze ścieków. Najnowocześniejsze są autobusy **hybrydowe**, których napęd spalinowy uzupełniony jest napędem elektrycznym, zdolnym m.in. odzyskiwać energię, najczęściej bezpowrotnie traconą podczas hamowania pojazdu.

**Technologia CNG**, czyli sprężonego gazu ziemnego, charakteryzuje się bardzo niewielką ilością emitowanych zanieczyszczeń i wysokim bezpieczeństwem (również w razie wypadków). **Autobusy napędzane gazem CNG spotkać można** na ulicach m.in. Gdyni, Elbląga, Inowrocławia, Krakowa, Mielca, Mysłowic, Przemyśla, Radomia, Rzeszowa, Słupska, Tarnowa, Torunia, Wałbrzycha, Wrocławia i Zamościa (patrz np: [tinyurl.com/cng-zamosc](http://tinyurl.com/cng-zamosc)). Producentów tej technologii można znaleźć w Belgii, Hiszpanii (konsorcjum indyjsko-hiszpańskie), Ameryce czy Polsce. Produkcję takich autobusów rozważają również producenci z Niemiec.

Do wad tej technologii należy zaliczyć stosunkowo jeszcze niewielką w Polsce liczbę stacji tankowania paliwa CNG. Dlatego też w programie GAZELA wprowadzono możliwość m.in. rozbudowy infrastruktury niezbędnej do obsługi takiego taboru.

Technologia, którą Polska uzgodniła z Hiszpanią sprzedając jej prawa do emisji CO<sub>2</sub>, czyli wykorzystanie pojazdów z silnikami **hybrydowymi zasilanymi CNG**, należy do najnowocześniejszych rozwiązań na świecie.

**Wyniki badań** przeprowadzonych w październiku br. przez instytut badania opinii MillwardBrown na zlecenie NFOŚiGW, poprzedzających opracowanie programu GAZELA wskazały m.in. że:

- Choć ¼ firm transportowych w Polsce planuje zakup nowych pojazdów (głównie ze względu na duży stopień wyeksploatowania istniejącego taboru), plany te dotyczą głównie taboru z silnikami Diesla.
- Podstawową barierą popularyzacji technologii niskoemisyjnych w transporcie publicznym, jest wysoki koszt zakupu, brak zaplecza technicznego oraz brak wiedzy na ten temat.



<b>Nazwa programu:</b>	„System zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme), Część 7) GAZELA - Niskoemisyjny transport miejski”
<b>Celem programu</b>	jest ograniczenie lub uniknięcie emisji dwutlenku węgla (docelowo o <b>828 ton rocznie</b> ) poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu zużycia energii i paliw w transporcie miejskim.  Można to osiągnąć zarówno przez stosowanie nowoczesnych, niskoemisyjnych silników w pojazdach transportu publicznego, jak i przez stosowanie zachęt dla mieszkańców miast do rezygnowania z podróżowania samochodami na rzecz transportu zbiorowego (buspasy) lub rowerowego (drogi dla rowerów).
<b>Budżet programu</b>	80 mln zł pochodzących ze środków GIS oraz środków NFOŚiGW
<b>Forma dofinansowania</b>	<b>Dotacja</b> , na pokrycie do <b>100%</b> kosztów kwalifikowanych, z uwzględnieniem przepisów dotyczących pomocy publicznej w przypadku przedsiębiorstw.
<b>Beneficjentami</b>	mogą zostać gminy miejskie, spółki komunalne lub inne podmioty wykonujące zadania gmin miejskich związane z lokalnym transportem zbiorowym np. spółki przewozowe.
<b>Rodzaje przedsięwzięć</b>	Zostały podzielone na 2 grupy:  <b>1) dotyczące taboru</b> a. zakup nowych autobusów hybrydowych zasilanych gazem → <b>CNG</b> b. szkolenie kierowców z obsługi nowego, niskoemisyjnego taboru  <b>2) dotyczące infrastruktury</b> a. modernizacji lub budowy <b>stacji obsługi tankowania pojazdów</b> transportu zbiorowego zasilanego gazem <b>CNG</b> , b. modernizacji lub budowy <b>tras rowerowych</b> , c. modernizacji lub budowy <b>buspasów</b> , d. modernizacji lub budowy <b>parkingów „Parkuj i Jedź”</b> ,

- Wymogi** 1) Całkowity koszt dofinansowanego przedsięwzięcia: od 8 mln zł  
2) Inwestycje infrastrukturalne będą dopuszczone tylko w połączeniu z zakupem taboru.
- Okres obowiązywania** Program zaplanowano na lata 2013-2015.
- Terminy** Ogłoszenie naboru wniosków nastąpi pod koniec bieżącego roku, zaś sam nabór rozpocznie się jeszcze w I kwartale 2013 roku

Pełna treść programu priorytetowego znajduje się na końcu materiałów

**Pełna treść programu priorytetowego znajduje się na końcu materiałów**



## PROGRAM PRIORYTETOWY

### Tytuł programu:

**System zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme)**

**Część 7) GAZELA - Niskoemisyjny transport miejski**

### 1. Cel programu

Ograniczenie lub uniknięcie emisji dwutlenku węgla poprzez dofinansowanie przedsięwzięć polegających na obniżeniu zużycia energii i paliw w transporcie miejskim.

### 2. Wskaźnik osiągnięcia celu

Nazwa wskaźnika / jednostka miary	Ograniczenie lub uniknięcie emisji CO <sub>2</sub> [Mg/rok]							
Forma dofinansowania:	bezzwrotna							
Wartości wskaźnika	Rok	2012	2013	2014	2015	2016	lata następne	Razem
<b>I* Planowane</b>				828				<b>828</b>
<b>II** Rzeczywiste</b>					200	300	328	<b>828</b>

\*) wartości miernika wynikające z planowanych do zawarcia umów

\*\*\*) wartości miernika wynikające z planowanych do zakończenia umów

### 3. Budżet

1. Planowane zobowiązania dla bezzwrotnych form dofinansowania wynoszą **80 mln zł** - ze środków pochodzących z transakcji sprzedaży jednostek przyznanej emisji lub innych środków NFOŚiGW.
2. Wypłaty środków z podjętych i planowanych zobowiązań dla bezzwrotnych form dofinansowania programu wynoszą **80 mln zł**.
3. Tabelę budżetu programu priorytetowego dla bezzwrotnych dofinansowania przedstawiono w załączniku 1 do programu.

### 4. Okres wdrażania

1. Program jest wdrażany w latach 2013 – 2015.
2. Alokacja środków nastąpi w latach 2014 – 2015.
3. Wydatkowanie środków zostanie zakończone do 31.12.2015 r.

## **5. Terminy i sposób składania wniosków**

1. Wnioski o dofinansowanie będą składane dwuetapowo w trybie konkursowym, jako wnioski wstępne i wnioski o dofinansowanie.
2. Wnioski będą składane w terminach określonych w dokumentacji konkursowej.
3. Ogłoszenie o konkursie z podaniem terminu składania wniosku wstępnego oraz o warunkach konkursu zostanie zamieszczone na stronie internetowej [www.nfosigw.gov.pl](http://www.nfosigw.gov.pl) i w prasie o zasięgu.

## **6. Podstawy prawne udzielenia dofinansowania**

1. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. Nr 130 poz. 1070, z późn. zm.).
3. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. 2001 r. Nr 142 poz. 1591).
4. Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
5. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13).
6. Pomoc publiczna udzielana będzie zgodnie z warunkami określonymi w szczególności w:
  - a) rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia programu pomocowego w zakresie regionalnej pomocy publicznej na niektóre inwestycje w ochronie środowiska (Dz. U. Nr 246, poz. 1795 z późn. zm.),
  - b) rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1998/2006 z dnia 15 grudnia 2006r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy de minimis (sz. U. L 379 z 28.12.2006),
  - c) rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

## **7. Szczegółowe zasady udzielania dofinansowania**

### **7.1 Formy dofinansowania**

Dotacja.

### **7.2 Intensywność dofinansowania**

- 1) dofinansowanie w wysokości do 100% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia;
- 2) w przypadku gdy dofinansowanie stanowi pomoc publiczną, jego intensywność nie może przekraczać dopuszczalnych wartości określonych w regulacjach dotyczących pomocy publicznej.

### **7.3 Warunki dofinansowania**

- 1) koszt całkowity przedsięwzięcia nie może być mniejszy niż 8 mln zł.
- 2) dopuszcza się zmniejszenie wysokości kosztu całkowitego przedsięwzięcia po złożeniu wniosku o dofinansowanie, jeżeli nastąpiło ono w wyniku przeprowadzonych procedur przetargowych – takie zmniejszenie wysokości kosztu całkowitego przedsięwzięcia nie powoduje odmowy dofinansowania;

- 3) warunkiem uzyskania dofinansowania jest łączna realizacja w ramach przedsięwzięcia działań wskazanych w ust. 7.5 programu priorytetowego w następujący sposób:
  - a) działania z grupy 1 – działania obligatoryjne, lub
  - b) działania z grupy 1 i 2,
- 4) udział działań wymienionych w ust. 7.5 pkt. 1 b) oraz 2 b) do f) nie może być większy niż 10% kosztów kwalifikowanych przedsięwzięcia;
- 5) jeden Wnioskodawca może złożyć w jednym konkursie tylko jeden wniosek o dofinansowanie;
- 6) dofinansowanie nie będzie udzielane na przedsięwzięcia, które uzyskały dofinansowanie ze środków NFOSiGW w ramach innych programów;
- 7) przedsięwzięcie objęte wnioskiem o dofinansowanie musi być zrealizowane na obszarze gmin miejskich bez limitu liczby mieszkańców.

#### **7.4 Beneficjenci**

Beneficjentami programu mogą być:

- 1) gminy miejskie;
- 2) spółki komunalne które działają w celu wykonania zadań gmin miejskich związanych z lokalnym transportem zbiorowym;
- 3) inne podmioty świadczące usługi w zakresie lokalnego transportu miejskiego na podstawie umowy zawartej z gminą miejską.

Poprzez komunikację miejską należy rozumieć w znaczeniu określonym w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

#### **7.5 Rodzaje przedsięwzięć**

Dofinansowanie może być udzielone na realizację przedsięwzięć zmierzających do obniżenia zużycia energii i paliw w komunikacji miejskiej. Program obejmuje następujące działania:

- 1) dotyczące taboru polegające na:
  - a) zakupie nowych autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG,
  - b) szkoleniu kierowców pojazdów transportu miejskiego z obsługi niskoemisyjnego taboru,
- 2) dotyczące infrastruktury i zarządzania polegające na:
  - a) modernizacji lub budowie stacji obsługi tankowania pojazdów transportu zbiorowego w zakresie dostosowania do autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG,
  - b) modernizacji lub budowie tras rowerowych,
  - c) modernizacji lub budowie bus pasów,
  - d) modernizacji lub budowie parkingów „Parkuj i Jedź”,
  - e) wdrażaniu systemów zarządzania transportem miejskim,
  - f) wdrożeniu systemu roweru miejskiego.

#### **7.6 Tryb przyznania dofinansowania w formie dotacji (na podstawie przepisów ustawy wskazanej w ust. 6 pkt 2)**

- 1) nabór wniosków odbywa się w trybie konkursowym. Ogłoszenie o naborze wniosków i jego warunkach zostanie zamieszczone w dzienniku o zasięgu ogólnopolskim i na stronie internetowej NFOŚiGW;
- 2) szczegółowy sposób postępowania określa regulamin konkursu;

- 3) w sprawach nieuregulowanych, do wniosków, o których mowa w pkt. 1, stosuje się obowiązujące w NFOŚiGW wewnętrzne regulacje;
- 4) umowa o dofinansowanie ze środków GIS może być podpisana po zatwierdzeniu listy przedsięwzięć do dofinansowania przez Ministra Środowiska.

#### 8. Szczegółowe kryteria oceny wniosków

<b>Kryteria dostępu dla wniosku wstępnego</b>			
<b>1. Kryteria formalne:</b>		<b>Tak</b>	<b>Nie</b>
1.1	Wniosek jest złożony w terminie		
1.2	Wniosek jest złożony na obowiązującym formularzu, wypełniony w języku polskim i zawiera wszystkie wymagane informacje		
1.3	Wniosek jest kompletny jeśli chodzi o zakres dokumentacji, jest prawidłowo podpisany i posiada „wypełnione wszystkie pola”		
1.4	Rodzaj przedsięwzięcia jest zgodny z ust. 7.5 programu priorytetowego		
1.5	Wnioskodawca mieści się w kategorii „Beneficjenci”- ust. 7.4 programu priorytetowego		
1.6	Rodzaj i wysokość planowanego dofinansowania są zgodne ze szczegółowymi zasadami udzielania dofinansowania obowiązującymi w ust. 7.1 – 7.3 programu priorytetowego		
1.7	Wnioskowane dofinansowanie jest zgodne z zasadami pomocy publicznej (jeśli dotyczy)		
<i>Ocena wniosków wstępnych dokonywana jest wyłącznie na zasadzie wniosek spełnia/nie spełnia kryteriów oceny. Z dalszego postępowania wykluczany jest wniosek, który nie spełnia przynajmniej jednego z kryteriów formalnych.</i>			
<b>Kryteria dostępu dla wniosku o dofinansowanie</b>			
<b>2. Kryteria formalne:</b>		<b>Tak</b>	<b>Nie</b>
2.1	Wniosek jest złożony w terminie		
2.2	Wniosek jest złożony na obowiązującym formularzu i zawiera wszystkie wymagane informacje		
2.3	Wniosek jest kompletny, prawidłowo podpisany, posiada wymagane załączniki do oceny techniczno – ekologicznej i finansowej		
2.4	Wniosek zawiera poprawne wyliczenia arytmetyczne		
2.5	Rodzaj przedsięwzięcia jest zgodny z ust. 7.5 programu priorytetowego		
2.6	Wnioskodawca mieści się w kategorii „Beneficjenci”- ust. 7.4 programu priorytetowego		
2.7	Rodzaj i wysokość planowanego dofinansowania są zgodne ze szczegółowymi zasadami udzielania dofinansowania obowiązującymi w ust. 7.1 – 7.3 programu priorytetowego		
2.8	Wnioskowane dofinansowanie jest zgodne z zasadami pomocy publicznej (jeśli dotyczy)		
<b>3. Kryteria merytoryczne</b>		<b>Tak</b>	<b>Nie</b>

3.1	Harmonogram przedsięwzięcia gwarantuje jego realizację w zakładanym terminie		
3.2	Przedsięwzięcie jest wykonalny technicznie		
3.3	Wniosek zawiera analizę prawidłowo przedstawionych opcji realizacji przedsięwzięcia		
3.4	Nakłady inwestycyjne i eksploatacyjne w okresie analizy są określone prawidłowo		
3.5	Wnioskodawca jest przygotowany organizacyjnie do realizacji przedsięwzięcia		
3.6	Efekt ekologiczny (w tym: wiarygodność założeń i danych, efekt ekologiczny możliwy do osiągnięcia i możliwy do utrzymania w ciągu 5 lat po zakończeniu przedsięwzięcia)		
3.7	Struktura finansowa (w tym: wiarygodny montaż finansowy, wykonalność oraz trwałość finansowa przedsięwzięcia, rodzaj i wysokość zabezpieczeń) akceptowalna dla NFOŚiGW		
<b>4. Kryteria selekcji wniosków</b>			
4.1	<b>Efektywność kosztowa ( DGC) dynamiczny koszt jednostkowy, patrz zał. 2 -</b>		

## 9. Koszty kwalifikowane

1. Okres, w którym poniesione koszty mogą być uznane za kwalifikowane określony jest od 01.01.2012 r. do 31.12.2015r. z zastrzeżeniem przepisów w sprawie pomocy publicznej.
2. Podatek VAT nie jest kosztem kwalifikowanym, jeżeli beneficjent ma możliwość żądania zwrotu lub odliczenia podatku VAT (w tym przypadku nie stanowi on także składnika kosztu całkowitego przedsięwzięcia). Jeżeli beneficjent nie ma możliwości zwrotu lub odliczenia podatku VAT, wówczas podatek VAT stanowi koszt kwalifikowany.
3. Koszty kwalifikowane, wykazane we wniosku o dofinansowanie, na realizację przedsięwzięcia mogą być ponoszone w następujących kategoriach:
  - 1) prace przygotowawcze (w tym koncepcje techniczne, studium wykonalności, raport o oddziaływaniu na środowisko),
  - 2) projekty koncepcyjne, budowlane, wykonawcze i organizacyjne,
  - 3) koszt nabycia lub koszt wytworzenia nowych środków trwałych, w tym:
    - a) pojazdów, maszyn i urządzeń,
    - b) narzędzi, przyrządów i aparatury,
  - 4) koszt montażu i uruchomienia środków trwałych,
  - 5) koszt nabycia materiałów lub robót budowlanych,
  - 6) nabycie wartości niematerialnych i prawnych w formie: patentów, licencji, nieopatentowanej wiedzy technicznej, technologicznej lub z zakresu organizacji i zarządzania,
  - 7) koszt nadzoru,
  - 8) koszt szkoleń.

## **10. Procedura wyboru przedsięwzięć**

1. Wnioski o dofinansowanie w formie dotacji rozpatrywane są w trybie konkursowym.
2. Szczegółowe zasady rozpatrywania wniosków wstępnych oraz wyboru przedsięwzięć określa Regulamin konkursu.
3. W sprawach nieuregulowanych, do wniosków, o których mowa w pkt. 1 stosuje się obowiązujące w NFOŚiGW wewnętrzne regulacje.

## **11. Inne wymagania**

1. Beneficjent (przy udzielaniu zamówień) zobowiązany jest do stosowania przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Pzp”, w przypadku gdy jest zamawiającym w rozumieniu art. 3 ust. 1 ustawy Pzp w tym, gdy spełnione są przesłanki, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp.
2. W przypadku, gdy beneficjent nie jest zamawiającym, o którym mowa w pkt 1, przy udzielaniu zamówień zobowiązany jest do stosowania zasad równego traktowania, uczciwej konkurencji i przejrzystości, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy Pzp poprzez zawieranie umów w formie pisemnej (chyba że dla danej czynności zastrzeżona jest inna forma) w drodze aukcji albo przetargu, o których mowa w art. 70<sup>1</sup> – 70<sup>5</sup> Kodeksu cywilnego.

**Tabele budżetu programu priorytetowego System zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme). Część 7) GAZELA – Niskoemisyjny transport miejski.**

Budżet programu priorytetowego:		System zielonych inwestycji (GIS - Green Investment Scheme). Część 7) GAZELA - Niskoemisyjny transport miejski						
Bezzwrotne formy dofinansowania								
Rok	Lata poprzednie	2012	2013	2014	2015	2016	Limit wypłat ogółem	
Forma dofinansowania:		dotacje						
Kwota zobowiązań i wypłat.								
(tys. zł)								
<b>I. Planowane zobowiązania</b> (kwota zobowiązań wynikająca z zawieranych w danym roku umów)		X			80 000,0		80 000,0	
II. Planowane wypłaty	zobowiązania							
	w roku 2012							
	w roku 2013							
	w roku 2014				32 000,0		32 000,0	
	w roku 2015				48 000,0		48 000,0	
	w roku 2016							
	w latach kolejnych							
RAZEM				80 000,0		80 000,0		

**DGC (dynamiczny koszt jednostkowy)**

**DGC** – dynamiczny koszt jednostkowy jest równy cenie, która pozwala na uzyskanie zdyskontowanych przychodów równych zdyskontowanym kosztom. Inaczej to ujmując, wskaźnik DGC pokazuje, jaki jest techniczny koszt uzyskania jednostki efektu ekologicznego. Koszt ten jest wyrażony w złotych na jednostkę efektu ekologicznego. Im niższa jest wartość wskaźnika, tym przedsięwzięcie jest bardziej efektywne.

**Wzór na obliczenie wskaźnika DGC**

$$DGC = p_{EE} = \frac{\sum_{t=0}^{t=n} \frac{KI_t + KE_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=0}^{t=n} \frac{EE_t}{(1+i)^t}}$$

- KI<sub>t</sub>** – koszty inwestycyjne poniesione w danym roku – **t**;
- KE<sub>t</sub>** – koszty eksploatacyjne poniesione w danym roku – **t**;
- i** – stopa dyskontowa (w postaci ułamka dziesiętnego);
- t** – rok, przyjmuje wartości od **0** do **n**, gdzie **0** jest rokiem, w którym ponosimy pierwsze koszty, natomiast **n** jest ostatnim rokiem działania instalacji;
- EE** – miara efektu ekologicznego w jednostkach fizycznych uzyskiwanego w poszczególnych latach. Efekt ekologiczny, któremu przypisujemy cenę **p<sub>EE</sub>** za jednostkę fizyczną (przy założeniu, że cena ta jest stała w całym okresie analizy);
- p<sub>EE</sub>** – cena za jednostkę fizyczną efektu ekologicznego.