|  |
| --- |
| Warunki konkursuKrajowy Plan Odbudowy i Zwiększania OdpornościKomponent E – Zielona, inteligentna mobilnośćInwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) |

**Załącznik 1 do Ogłoszenia konkursu Nr KPOD.09.05-IW.02-001/23**

Spis treści

[Cel konkursu 2](#_Toc106111635)

[Warunki wstępne 2](#_Toc106111636)

[1. Przedmiot przedsięwzięć objętych konkursem 2](#_Toc106111637)

[2. Wnioskodawcy (organizatorzy transportu zbiorowego) 2](#_Toc106111638)

[3. Zakres rzeczowy przedsięwzięcia, kwalifikowalność wydatków 2](#_Toc106111639)

[Wspólne założenia przedsięwzięć 3](#_Toc106111640)

[1. Kryterium „Poprawność analizy finansowej” (zerojedynkowe) 3](#_Toc106111641)

[A. Analiza zapotrzebowania na przedsięwzięcie 4](#_Toc106111642)

[B. Uzasadnienie wyboru zakresu przedsięwzięcia do realizacji 5](#_Toc106111643)

[C. Analiza operacyjna 7](#_Toc106111644)

[D. Jakościowa analiza ekonomiczna wraz z analizą parametrów emisyjności 8](#_Toc106111645)

[E. Udowodnienie trwałości finansowej i instytucjonalnej 8](#_Toc106111646)

[2. Kryterium „Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia” (punktowane) 9](#_Toc106111647)

[A. Szablon kalkulatora wskaźnika redukcji emisji na potrzeby kryterium 9](#_Toc106111648)

[B. Case study 10](#_Toc106111649)

[3. Zgodność z zasadą DNSH 12](#_Toc106111650)

[4. Zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju 1](#_Toc106111651)2

[5. Informacja dot. występowania pomocy publicznej 13](#_Toc106111652)

# Cel konkursu

Ograniczenie wykluczenia transportowego poprzez inwestycję w zeroemisyjny oraz niskoemisyjny tabor autobusowy na nowoutworzonych oraz istniejących liniach.

# Warunki wstępne

## Przedmiot przedsięwzięć objętych konkursem

Wsparcie mogą uzyskać przedsięwzięcia dotyczące zakupu zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego, hybryda plug-in) lub niskoemisyjnego taboru autobusowego – zasilanego gazowymi paliwami alternatywnymi (CNG, LPG, LNG), wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania/tankowania – jeśli dotyczy) lub taboru zasilanego olejem napędowym (diesel, norma nie niższa niż EURO VI), w tym hybrydowego HEV/MHEV, dla transportu na obszarach pozamiejskich w celu:

1. obsługi nowoutworzonych pozamiejskich linii autobusowych;
2. wymiany taboru autobusowego na dotychczas funkcjonujących pozamiejskich liniach autobusowych zagrożonych likwidacją (ze względu na przestarzały tabor i/lub deficytowość linii).

Tabor powinien być przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Lokalizacja linii komunikacji stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia ma charakter pozamiejski. Wsparciem objęte są przewozy na liniach komunikacyjnych w transporcie pozamiejskim. Nie są objęte wsparciem przewozy w ramach komunikacji miejskiej, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

**Jako przedmiot przedsięwzięcia kwalifikują się:**

[1] Dla tras istniejących, które obecnie obsługiwane są przez pojazdy o napędzie konwencjonalnym (diesel) lub innym, realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na wymianie jeden do jednego pojazdów zastępowanych przez pojazdy nowe, o napędzie zeroemisyjnym (elektryczne, wodorowe, hybryda plug-in), niskoemisyjnym (CNG, LPG, LNG) lub zasilane olejem napędowym (Diesel, norma nie niższa niż EURO VI) w tym taboru hybrydowego HEV/MHEV.

[2] Dla tras nowych, które zostaną utworzone w wyniku realizacji przedsięwzięcia, realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na zakupie pojazdów nowych, o napędzie zeroemisyjnym (elektryczne, wodorowe, hybryda plug-in), niskoemisyjnym (CNG, LPG, LNG) lub zasilanych olejem napędowym (Diesel, norma nie niższa niż EURO VI), w tym taboru hybrydowego HEV/MHEV.

## Wnioskodawcy (organizatorzy transportu zbiorowego)

Powiaty, związki powiatowe, związki powiatowo-gminne, związki gminne oraz gminy.

## Zakres rzeczowy przedsięwzięcia, kwalifikowalność wydatków

* Zakup **nowych autobusów niskoemisyjnych**, w tym zasilanych olejem napędowym (diesel, norma nie niższa niż EURO VI)**;**
* Zakup **nowych autobusów zeroemisyjnych;**

z zastrzeżeniem, że wniosek o objęcie przedsięwzięcia wsparciem może obejmować tabor zasilany napędem z jednej grupy rodzaju napędów, tj. zero- lub niskoemisyjnym. Nie dopuszcza się określania w jednym wniosku zakresu rzeczowego obejmującego zakup taboru z różnych grup rodzaju napędów, przy czym w ramach Konkursu preferowanym rodzajem napędu jest napęd zeroemisyjny. Istnieje możliwość złożenia kilku wniosków o objęcie przedsięwzięcia wsparciem przez tego samego wnioskodawcę, odrębnie dla każdej grupy rodzaju napędów.

* **Budowa, zakup i instalacja stałych elementów infrastruktury technicznej i wyposażenia służących i niezbędnych do ładowania baterii autobusów zakupionych w ramach przedsięwzięcia**;

przy czym, dopuszcza się następujące techniki ładowania: [1] ładowanie indukcyjne, [2] ładowanie za pomocą pantografu zarówno w technologii pantografu wysuwanego z pojazdu, jak i pantografu stacjonarnego oraz [3] ładowanie typu plug-in.

* **Budowa, zakup i instalacja stałych elementów infrastruktury technicznej i wyposażenia służących i niezbędnych do tankowania autobusów** zasilanych paliwami alternatywnymi **zakupionych w ramach przedsięwzięcia;**
* Zakup **nowych pojazdów technicznych o napędzie konwencjonalnym** (Diesel EURO VI), pod warunkiem, że są one wyposażone w mobilne (przewoźne) stacje ładowania autobusów elektrycznych;
* **Koszty prac koncepcyjnych i wdrożenia elektryfikacji linii autobusowych[[1]](#footnote-1)**, w tym przygotowania analiz, których wyniki obowiązkowo powinny znaleźć się w złożonym wraz z wnioskiem o objęcie wsparciem studium wykonalności, opracowania planów operacyjnych, rozkładów jazdy, procedur w zakresie serwisowania, bezpieczeństwa, użytkowania, zarządzania, szkolenia załogi (kierowców, serwisantów), itp. Wycena tych kosztów może opierać się na kosztach udokumentowanych lub ryczałtowo, jako 0,5% nakładów inwestycyjnych przedsięwzięcia;
* **Zakup i wdrożenie teleinformatycznego systemu zarządzania ładowaniem**, w tym zakup urządzeń pokładowych do autobusów;
* **Dodatkowe gwarancje w umowie kupna-sprzedaży** z dostawcą pojazdu elektrycznego, a jeśli dostawa baterii jest objęta inną umową, również w umowie kupna-sprzedaży baterii na cały okres trwałości przedsięwzięcia, określony przepisami ogólnymi, płatne z góry w momencie rozliczenia dostawy z tytułu tychże umów kupna-sprzedaży, przed datą wniosku o płatność końcową;

**Jeśli wnioskodawca zdecyduje się na zakup usług w zakresie obsługi ładowania, konserwacji i napraw baterii, koszty takiego pakietu usługowego** w całym okresie trwałości przedsięwzięcia określonego przepisami ogólnymi płatne z góry przed datą wniosku o płatność końcową.

# Wspólne założenia przedsięwzięć

## Kryterium „Poprawność analizy finansowej” (zerojedynkowe)

Załącznikiem do wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem jest dokument opisowy pn. Uproszczone Studium Wykonalności (dalej: USW).

W zakresie USW należy uwzględnić kluczowe elementy wymagane dla spełnienia kryterium, takie jak: [1] analiza zapotrzebowania na przedsięwzięcie, [2] uzasadnienie wyboru zakresu przedsięwzięcia do realizacji, [3] analiza operacyjna, [4] jakościowa analiza ekonomiczna wraz z analizą parametrów emisyjności oraz [5] udowodnienie trwałości finansowej i instytucjonalnej. Szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych elementów znajdują się poniżej. W konkursie nie jest wymagana ilościowa analiza ekonomiczna. Wnioskodawcy są również zwolnieni z wyliczenia wskaźników efektywności finansowej oraz analizy wrażliwości.

1. Analiza zapotrzebowania na przedsięwzięcie

W pierwszej części USW konieczne jest opisanie istniejącej sytuacji transportowej w regionie, ze szczególnym uwzględnieniem dostępności komunikacyjnej. Punktem wyjścia powinna być krótka analiza demograficzna analizowanego obszaru, wraz ze wskazaniem nie tylko liczby mieszkańców i ich wieku, ale też wniosków z tego wynikających, np. jeśli w obszarze zamieszkują głównie osoby starsze w wieku emerytalnym, to mogą potrzebować dojazdu do ośrodków użyteczności publicznej w godzinach funkcjonowania taborem dostosowanym dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Dla większej czytelności zalecane jest przedstawienie analizowanego obszaru na mapie, z zaznaczeniem m.in. obszarów zamieszkałych, ośrodków użyteczności publicznej (urzędy, szkoły, ośrodki kultury, ośrodki zdrowia i in.), dużych zakładów pracy, stacji/przystanków kolejowych oraz innych form transportu.

W opisie należy zidentyfikować dokumenty strategiczne w zakresie polityki transportowej i ochrony powietrza na obszarze realizacji przedsięwzięcia, których zapisy stanowiły podstawę prawną i/lub merytoryczną do podjęcia decyzji o modernizacji taboru trasy istniejącej (wymiana autobusów) i/lub utworzeniu trasy nowej. Należy wskazać zarówno dokumenty, w których przypadku zagadnienia te stanowiły tylko jeden z rozdziałów, jak i dokumenty poświęcone tylko tym zagadnieniom. Mogą to być zarówno dokumenty wydane przez miasto, związek miast, jak i przez samorząd województwa, itd. Listę dokumentów należy ułożyć w kolejności dat ich opracowania i/lub w podziale tematycznym. Każdy dokument identyfikujemy przez podanie pełnego tytułu, sygnatora oraz daty wydania.

Jeżeli przeprowadzono badanie dotyczące wykluczenia transportowego na analizowanym obszarze, należy je przedstawić wymieniając najważniejsze zidentyfikowane problemy oraz wnioski.

Zalecane jest przedstawienie dotychczasowych działań podjętych przez Wnioskodawcę na rzecz zrównoważonego transportu, zwiększenia dostępności transportowej oraz ochrony powietrza.

Uzasadnienie zapotrzebowania na przedsięwzięcie powinno zawierać co najmniej następujące elementy:

1. Jeśli dotyczy, należy opisać funkcjonujące na analizowanym obszarze trasy istniejące (przebieg trasy, częstotliwość kursowania i in.) wraz z obsługującym je taborem autobusowym (liczba pojazdów, wiek pojazdów i stan techniczny, rodzaj napędu, pojemność, klasa mega/maxi/midi/mini, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności i in.) oraz liczbę pasażerów jako szacowany średni poziom napełnienia (%) co najmniej w roku poprzedzającym rok złożenia wniosku o objęcie wsparciem. Liczba pasażerów może być wyraźnie zróżnicowana zależnie od dnia tygodnia czy pory kursowania, co również zaleca się wyszczególnić. Na tej podstawie należy opisać zidentyfikowane problemy, które wpływają na popyt, np. niskie napełnienia wynikają z braku punktualności przez zły stan techniczny, co powoduje, że mieszkańcy i tak korzystają z samochodów osobowych.
2. Jeśli na analizowanym obszarze nie funkcjonują trasy istniejące, a funkcjonowały wcześniej, należy opisać, dlaczego zostały zlikwidowane.
3. Ponadto, jeżeli na analizowanym obszarze znajdują się potencjalne trasy nowe należy opisać jak aktualnie rozwiązywana jest kwestia dojazdu. Czy mieszkańcy korzystają głównie z samochodów osobowych, czy pojawia się kongestia w godzinach szczytu (zatłoczenie) i na jakich trasach. Jak funkcjonują osoby nieposiadające samochodu, czy poruszają się rowerem lub pieszo pokonują wiele kilometrów, czy funkcjonuje jakiś rodzaj prywatnego transportu busami do przewozu osób (np. w niektórych gminach taki transport organizują duże sieci spożywcze).
4. Uzasadnienie wyboru zakresu przedsięwzięcia do realizacji

Kolejnym etapem jest uzasadnienie zakresu przedsięwzięcia do realizacji, w tym zarówno wyboru trasy (istniejąca, nowa), jak i odpowiednich do trasy autobusów (rodzaj napędu, klasa mega/maxi/midi/mini, i in.).

**Trasa istniejąca**

Jeżeli Wnioskodawca wybrał do realizacji trasę istniejącą (trasy istniejące) spośród wielu wymienionych w rozdziale A. Analiza zapotrzebowania na przedsięwzięcie, należy krótko przedstawić proces wyboru. Zalecana jest metoda analizy wielokryterialnej: zdefiniowanie kryteriów wyboru, określenie wagi i punktacji poszczególnych kryteriów, tabelaryczne przedstawienie analizy wraz z krótkim opisem, dlaczego dana trasa otrzymała w poszczególnych kryteriach określoną liczbę punktów (w powiązaniu z informacjami na temat danej trasy przedstawionymi w rozdziale A.). Sugerowane kryteria, to m.in. wiek i stan techniczny taboru obsługującego trasę, dostępność dla osób o ograniczonej mobilności (osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej), znaczenie trasy dla dostępności komunikacyjnej (dostęp do ośrodków użyteczności publicznej, połączenie z transportem kolejowym i/lub innymi formami transportu). Jeżeli do realizacji wybrano wszystkie funkcjonujące trasy istniejące (co najmniej dwie), również należy opisać proces decyzyjny z uwzględnieniem sugerowanych kryteriów. Jeżeli do realizacji wybrano jedyną funkcjonującą trasę istniejącą, należy opisać proces decyzyjny już bez zastosowania punktacji.

Wariantowanie autobusów – konieczne jest opisanie procesu wyboru autobusów na daną trasę (trasy). W konkursie dopuszczalne są pojazdy elektryczne, wodorowe, CNG, LPG, LNG, hybrydowe (klasyczne oraz plug-in) oraz Diesel EURO VI, stąd sugerowaną metodą jest wskazanie (opisowe lub tabelaryczne), dlaczego dany napęd został wybrany do realizacji, a inny możliwy napęd nie został wybrany do realizacji. Przykładowo można uwzględnić takie kryteria, jak posiadanie lub nieposiadane infrastruktury ładowania/tankowania, posiadanie lub nieposiadanie doświadczenia w eksploatacji danego typu napędu, zgodność lub niezgodność z polityką transportową oraz polityką ochrony powietrza w danym regionie i in. Istotne jest potwierdzenie, na ile dany typ autobusów jest możliwy do obsługi wybranej trasy. Przykładowo, autobus elektryczny wymaga ładowania, stąd konieczne jest zweryfikowanie dodatkowego zużycia energii elektrycznej wynikającego z uwarunkowań trasy (obsługa klimatyzacji /ogrzewania zależna od specyfiki warunków klimatycznych i pogodowych; nachylenia terenu, jeśli występują; kongestia w godzinach szczytu, i in.), zweryfikowanie czy konieczne jest uwzględnienie stacji ładowania szybkiego na pętli/przystanku końcowym, czy autobus będzie ładowany jedynie na zajezdni po wykonaniu określonej liczby kilometrów i w jaki sposób będzie to powiązane z częstotliwością kursowania (np. pełne naładowanie wystarczy na wykonanie wszystkich zaplanowanych kursów w ciągu dnia, a w nocy - kiedy rozkład nie przewiduje kursowania - pojazd będzie ładowany w systemie plug-in na zajezdni). Ponadto, trasy mogą obejmować drogi o parametrach, które wykluczają tam poruszanie się pojazdów o określonym nacisku lub długości, co wyklucza autobusy mega czy maxi.

Podsumowaniem tej części analizy powinno być jednoznaczne wskazanie wybranego zakresu przedsięwzięcia, w tym trasy i autobusów.

**Trasa nowa**

Jeżeli Wnioskodawca wybrał do realizacji trasę nową (trasy nowe), która rozpocznie funkcjonowanie dzięki przedmiotowemu przedsięwzięciu, należy krótko przedstawić proces wariantowania przebiegu trasy – jakie możliwe przebiegi trasy były rozpatrywane, jakie elementy brano pod uwagę (np. długość trasy, dostępność przystanków, lokalizacja przystanków przy ośrodkach użyteczności publicznej, połączenie z koleją i in.), co zadecydowało o wyborze trasy (tras). Zalecana jest metoda analizy wielokryterialnej: zdefiniowanie kryteriów wyboru, określenie wagi i punktacji poszczególnych kryteriów, tabelaryczne przedstawienie analizy wraz z krótkim opisem, dlaczego dana trasa otrzymała w poszczególnych kryteriach określoną liczbę punktów.

Wariantowanie autobusów – w konkursie dopuszczalne są pojazdy elektryczne, wodorowe, CNG, LPG, LNG, hybrydowe oraz Diesel EURO VI, stąd sugerowaną metodą jest wskazanie (opisowe lub tabelaryczne), dlaczego dany napęd został wybrany do realizacji, a inny możliwy napęd nie został wybrany do realizacji. Przykładowo można uwzględnić takie kryteria, jak posiadanie lub nieposiadane infrastruktury ładowania/tankowania, posiadanie lub nieposiadanie doświadczenia w eksploatacji danego typu napędu, zgodność lub niezgodność z polityką transportową oraz polityką ochrony powietrza w danym regionie i in. Istotne jest potwierdzenie, na ile dany typ autobusów jest możliwy do obsługi wybranej trasy. Przykładowo, autobus elektryczny wymaga ładowania, stąd konieczne jest zweryfikowanie dodatkowego zużycia energii elektrycznej wynikającego z uwarunkowań trasy (obsługa klimatyzacji/ogrzewania zależna od specyfiki warunków klimatycznych i pogodowych; nachylenia terenu, jeśli występują; kongestia w godzinach szczytu, i in.), zweryfikowanie czy konieczne jest uwzględnienie stacji ładowania szybkiego na pętli/przystanku końcowym, czy autobus będzie ładowany jedynie na zajezdni po wykonaniu określonej liczby kilometrów i w jaki sposób będzie to powiązane z częstotliwością kursowania (np. pełne naładowanie wystarczy na wykonanie wszystkich zaplanowanych kursów w ciągu dnia, a w nocy - kiedy rozkład nie przewiduje kursowania - pojazd będzie ładowany w systemie plug-in na zajezdni). Ponadto, trasy mogą obejmować drogi o parametrach, które wykluczają tam poruszanie się pojazdów o określonym nacisku lub długości, co wyklucza autobusy mega czy maxi.

Jeżeli Wnioskodawca prowadził konsultacje społeczne dotyczące uruchomienia i przebiegu trasy nowej, w tym miejscu należy przedstawić ich wyniki i najważniejsze wnioski.

Podsumowaniem tej części analizy powinno być jednoznaczne wskazanie wybranego zakresu przedsięwzięcia, w tym trasy i autobusów.

**Trasa istniejąca oraz trasa nowa**

Jeżeli Wnioskodawca wybrał do realizacji zarówno trasę istniejącą (trasy istniejące), jak i trasę nową (trasy nowe), należy przeprowadzić analizę wariantów dla obu typów tras zgodnie z opisem powyżej oraz uzasadnić, w jaki sposób trasa nowa realizuje potrzeby, których nie realizuje trasa istniejąca (trasy istniejące).

1. Analiza operacyjna

W części USW poświęconej analizie operacyjnej należy przedstawić poniższą tabelę uzupełnioną według założeń przyjętych dla przedsięwzięcia:

Tabela 1. Założenia operacyjne

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Pozycja** | **Jednostka** | **Trasa istniejąca** | **Trasa nowa** |
| Praca eksploatacyjna | wozokm/rok |   |   |
| Liczba przewiezionych pasażerów | pas/rok |   |   |
| Długość trasy[[2]](#footnote-2) | km |   |   |
| Średnia długość podróży | km |   |   |

Pod tabelą konieczne jest wyczerpujące opisanie sposobu określenia poszczególnych pozycji, przy następujących zastrzeżeniach:

1. Jeżeli w przedsięwzięciu przewiduje się więcej niż jedną trasę istniejącą i/lub trasę nową, zalecane jest rozbicie pozycji dla poszczególnych tras, nazwanych tak, aby można było je zidentyfikować, a następnie podanie w kolumnie zbiorczej wartości dla tras istniejących („Trasa istniejąca”) oraz zbiorczej wartości dla tras nowych („Trasa nowa”).
2. Roczna praca eksploatacyjna (w konkursie tożsama z pracą przewozową) dotyczy wszystkich autobusów na trasie, nie pojedynczych autobusów.
3. Roczna liczba przewiezionych pasażerów powinna uwzględniać m.in. liczbę miejsc w autobusach (maksymalne możliwe napełnienie), częstotliwość kursowania (niska częstotliwość może wpływać na niskie zainteresowanie korzystaniem z transportu zbiorowego).
4. Długość trasy dotyczy trasy w jedną stronę.
5. Średnia długość podróży powinna uwzględniać specyfikę danej trasy.

Przykład [1] trasa istniejąca ma 30 km, ale tylko część pasażerów wsiada na pierwszym przystanku i wysiada na ostatnim, większość pasażerów przejeżdża tylko część przystanków, stąd szacowana średnia długość podróży wynosi 20 km.

Przykład [2] trasa nowa ma mieć 30 km, ale prognozując jej przebieg można oszacować, że tylko niewielka część pasażerów wsiądzie na pierwszym przystanku i wysiądzie na ostatnim, większość pasażerów wsiądzie na przystankach początkowych i wysiądzie na stacji kolejowej w połowie trasy lub wsiądzie na stacji kolejowej i wysiądzie na przystankach końcowych, stąd szacowana średnia długość podróży wyniesie 15 km.

Na potrzeby analizy operacyjnej należy przeanalizować w formie tabelarycznej potencjalne czynniki ryzyka oraz wskazać narzędzia zapobiegania lub mitygacji.

* Ryzyko niezawodności technicznej, np. ryzyko awarii pojazdów lub awarii systemu obsługi tych pojazdów, w tym systemu ładowania. Zrealizowanie się tego typu ryzyka przekłada się na niedotrzymanie rozkładów jazdy lub brak usług w jakimś okresie czasu. Permanentna zawodność komunikacji publicznej niesie z kolei ryzyko odejścia pasażerów od komunikacji publicznej. Do narzędzi zapobiegania lub mitygacji tego rodzaju czynników ryzyka należą: dodatkowe gwarancje producenta, istnienie procedur szybkiego reagowania na wypadek poszczególnych awarii, świadczenia komunikacji zastępczej, bieżące informowanie pasażerów (np. dynamiczna informacja pasażerska na przystankach, aplikacje na telefon, SMS).
* Ryzyko dostaw oraz wzrostu cen energii elektrycznej (dotyczy autobusów elektrycznych).
* Ryzyko dostaw oraz wzrostu cen paliwa wodorowego (dotyczy autobusów wodorowych).
* Ryzyko dostaw oraz wzrostu cen gazu lub innego paliwa (dotyczy autobusów CNG, LPG, LNG, hybrydowych, Diesel EURO VI).
* Ryzyko popytowe, niskie zainteresowanie pasażerów pomimo wymiany pojazdów na linii i/lub utworzenia nowej linii. Do narzędzi zapobiegania lub mitygacji należą m.in.: promocja transportu zbiorowego i korzyści wynikających z rezygnacji z samochodu; kampanie informujące pasażerów o możliwości skorzystania z nowoczesnych, dostępnych pojazdów i/lub z nowej linii; dostosowanie rozkładów jazdy do oczekiwań pasażerów (np. integracja rozkładów jazdy różnych form transportu); atrakcyjna taryfa biletowa.
* Ryzyka finansowe, takie jak: niedoszacowanie kosztów przedsięwzięcia, brak środków na finansowanie kosztów przedsięwzięcia, brak środków na finansowanie utrzymania przedsięwzięcia (por. kryterium merytoryczne „Zapewnienie środków na przedsięwzięcie” oraz „Planowany przebieg taboru na nowoutworzonej/obsługiwanej linii”).
* Inne ryzyka, które na etapie procesu planowania zidentyfikuje Wnioskodawca.
1. Jakościowa analiza ekonomiczna wraz z analizą parametrów emisyjności

W ramach jakościowej analizy ekonomicznej należy opisać korzyści z realizacji przedsięwzięcia, zarówno dla Wnioskodawcy, dla poszczególnych grup odbiorców (mieszkańców), jak i dla ochrony powietrza. Korzyści te powinny być rozpatrywane zarówno w krótkiej perspektywie (natychmiastowe efekty, np. ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego, dostępność transportu dla osób z niepełnosprawnościami, podniesienie jakości podróży dzięki nowemu taborowi, ograniczenie emisji niskich w regionie), jak i w perspektywie długoterminowej (np. zwiększenie atrakcyjności regionu, poprawa jakości życia mieszkańców, zmniejszenie liczby wypadków dzięki przeniesieniu części pasażerów z samochodów osobowych do autobusów).

Następnie na podstawie danych z kalkulatora emisji (por. pkt 2. Kryterium „Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia”) należy wskazać wartość wskaźnika redukcji emisji oraz podać nazwę załącznika, który zawiera ww. kalkulator.

W przypadku autobusów wodorowych należy wskazać źródło wodoru zgodne z technologią jego wytwarzania oraz jego emisyjność, która może być zróżnicowana. Z tego powodu Wnioskodawca powinien we własnym zakresie odpowiednio zmodyfikować kalkulator emisji, tak aby wyliczyć wskaźnik.

1. Udowodnienie trwałości finansowej i instytucjonalnej

W tym punkcie USW należy krótko opisać, jaka jest sytuacja prawna i finansowa Wnioskodawcy. W kolejnym kroku opisać organizację transportu zbiorowego na analizowanym obszarze, tj. na jakich zasadach i komu Wnioskodawca, jako Organizator, użycza tabor: czy jest to spółka wyłoniona w przetargu, własny operator (Samorządowy Zakład Budżetowy) lub inny. Ponadto: kto odpowiada za zatrudnienie kierowców, ubezpieczenie, serwisowanie pojazdów, infrastrukturę ładowania/tankowania i in. Krótko opisać w jaki sposób dokonuje się rozliczenia.

W dalszej części należy opisać montaż finansowy przedsięwzięcia na etap realizacji oraz etap operacyjny, wraz z wyszczególnieniem kwoty wsparcia KPO oraz kwoty wkładu własnego wraz z kosztami niekwalifikowanymi. Jeśli poza wsparciem KPO przedsięwzięcie otrzyma dofinansowanie z innego programu, również należy to opisać. Źródła finansowania wkładu własnego powinny zostać opisane i udowodnione. Podstawowym dokumentem jest Wieloletnia Prognoza Finansowa (WPF) Organizatora transportu, która stanowi załącznik do wniosku o objęcie wsparciem. W zatwierdzonym WPF powinna znajdować się wyszczególniona pozycja na realizację zadania w zakresie zarówno nakładów na przedsięwzięcie, jak i jej późniejszego utrzymania[[3]](#footnote-3) (por. kryterium merytoryczne „Zapewnienie środków na przedsięwzięcie”). Jeżeli Wnioskodawca planuje pokrycie wkładu własnego na realizację zadania w formie kredytu, zalecane jest załączenie uchwały na zaciągnięcie zobowiązania.

## Kryterium „Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia” (punktowane)

1. Szablon kalkulatora wskaźnika redukcji emisji na potrzeby kryterium

Instytucja organizująca konkurs przygotowała szablon arkusza kalkulacyjnego do wyliczenia wskaźnika redukcji emisji, wymaganego do oceny kryterium merytorycznego „Zmniejszenie emisji w niższych warstwach atmosfery oraz CO2 w wyniku realizacji przedsięwzięcia” (dalej: szablon, kalkulator). Zakładki zaznaczone na żółto zawierają żółte pola, w których należy wprowadzić odpowiednie założenia przyjęte w przedsięwzięciu. Wartości podane w szablonie w polach zaznaczonych na żółto są w pełni abstrakcyjne, wstawione jedynie, aby arkusz ulegał przeliczeniu i prezentował sposób kalkulacji. Wszystkie pola zaznaczone na żółto należy zastąpić założeniami właściwymi dla danego przedsięwzięcia[[4]](#footnote-4). Arkusz jest w całości edytowalny, nie zawiera obszarów zablokowanych do edycji. Jeżeli arkusz nie odpowiada specyfice przedsięwzięcia, należy nanieść odpowiednie zmiany w konstrukcji arkusza (w tym w formułach). Dotyczy to zwłaszcza wyboru paliwa wodorowego, które wymaga wprowadzenia odpowiednich założeń związanych z emisyjnością. W przypadku autobusów wodorowych, ze względu m.in. na różne źródła wodoru i różną ich emisję oraz różne technologie, szablon nie obejmuje tego napędu, dlatego Wnioskodawca dostosowuje odpowiednio arkusz zgodnie z założeniami specyficznymi dla przedsięwzięcia. Za wprowadzone zmiany w arkuszu oraz przyjęte założenia odpowiada Wnioskodawca. Będą one podlegały weryfikacji w procesie oceny wniosków. Przyjęte do obliczeń założenia powinny być opisane i uprawdopodobnione (np. źródło metodyki) w przedmiotowym dokumencie.

Wzór wskaźnika redukcji emisji, tj.”= ’NPV emisji w niskich warstwach atmosfery oraz CO2 w W0’ / ‘NPV emisji w niskich warstwach atmosfery oraz CO2 w WI’” zawiera informację, że do kalkulacji należy uwzględnić wariant bezinwestycyjny (W0) oraz wariant inwestycyjny (WI). Na potrzeby szablonu przyjęto, że trasa istniejąca to trasa, po której w wariancie bezinwestycyjnym poruszają się pojazdy dotychczasowe (podlegające wymianie: Diesel[[5]](#footnote-5)), a w wariancie inwestycyjnym – pojazdy nowe (zakupywane: Diesel EURO VI, CNG, LPG, LNG, elektryczne, wodorowe hybrydowe Diesel/elektryczne, hybrydowe elektryczne/diesel), natomiast trasa nowa to trasa, po której w wariancie bezinwestycyjnym poruszają się samochody osobowe, a w wariancie inwestycyjnym pasażerowie tych samochodów przesiadają się do pojazdów nowych (zakupywane: Diesel EURO VI, CNG, LPG, LNG, elektryczne, hybrydowe Diesel/elektryczne, hybrydowe elektryczne/diesel). Wskaźnik redukcji emisji jest wyliczany wspólnie dla trasy istniejącej oraz trasy nowej. Jeżeli w przedsięwzięciu występuje więcej niż jedna trasa istniejąca i/lub więcej niż jedna trasa nowa, dla uproszczenia założenia dla nich należy skumulować w jednej pozycji właściwej dla trasy istniejącej i/lub nowej. Ponieważ w konkursie musi wystąpić co najmniej jedna z tych tras, licznik i mianownik będą różne od zera niezależnie od tego, czy w przedsięwzięciu występuje tylko trasa istniejąca, tylko trasa nowa czy obydwie (chyba, że wykorzystane będzie źródło energii niewiążące się z produkcją gazów cieplarnianych i emisjami niskimi). Ponadto dla każdego rodzaju napędu możliwe jest wskazanie maksymalnie trzech typów pojazdów (różne kategorie EURO, różne parametry spalania lub zużycia energii zależnie np. od klasy mega/maxi/midi/mini). Zdefiniowanie danego typu pojazdu pozostawione jest Wnioskodawcom.

Dla uproszczenia w kalkulatorze nie uwzględniono m.in. zmian mixu energetycznego w Polsce oraz zmian struktury pojazdów osobowych (spalinowe vs. elektryczne). Zakładki z kosztami jednostkowymi zostały ukryte, istnieje możliwość ich odkrycia, jeżeli Wnioskodawca będzie potrzebował np. danych w nich zawartych. Jeżeli arkusz nie odpowiada specyfice projektu, przykładowo Wnioskodawca posiada gwarancję, że wykorzystane będzie źródło energii niewiążące się z produkcją gazów cieplarnianych i emisjami niskimi i koszt emisji przez autobusy elektryczne będzie zerowy, możliwe jest wprowadzenie zmian w konstrukcji arkusza.

1. Case study

W arkuszu kalkulacyjnym na zakładce „Wstęp” oraz na zakładce „Założenia” znajdują się instrukcje jak należy skorzystać z szablonu. Dla ułatwienia szablon przedstawia sposób wypełnienia na podstawie abstrakcyjnego przedsięwzięcia pn. „Zakup niskoemisyjnych oraz zeroemisyjnych autobusów w liczbie 14 sztuk” (por. „Założenia” wiersz 3). Na trasie istniejącej przedsięwzięcie zakłada wymianę 10 sztuk autobusów Diesel (dwa różne typy) poprzez zakup 10 sztuk autobusów, w tym CNG (jeden typ) oraz elektrycznych (dwa typy),



a na trasie nowej przedsięwzięcie zakłada zakup 4 sztuk autobusów hybrydowych (dwa typy).



Prawidłowe zidentyfikowanie, jakie autobusy występują w przedsięwzięciu jest kluczowe, ponieważ dalej formuły uzależniają uwzględnienie do kalkulacji parametrów poszczególnych typów autobusów od wskazania "TAK". Poszczególne typy autobusów (podkreślone, na niebiesko) stanowią hiperłącza do odpowiednich miejsc na zakładkach „Emisje W0 trasa istniejąca”, „Emisje WI trasa istniejąca” oraz „Emisje WI trasa nowa”, gdzie należy podać kategorię EURO oraz parametry zużycia paliwa lub energii przez dany typ autobusu. Pozostałe wyliczenia emisji zostaną wykonane przez szablon automatycznie, dzięki elastycznym formułom.

Do wyliczenia wskaźnika redukcji emisji potrzebne jest jednak jeszcze uzupełnienie kilku założeń specyficznych dla przedsięwzięcia. W rozpatrywanym, abstrakcyjnym przedsięwzięciu przyjęto pierwszy rok eksploatacji, kiedy zakupione autobusy rozpoczną funkcjonowanie, na rok 2022 (por. „Założenia” wiersz 7). Na trasie istniejącej przyjęto pracę eksploatacyjną jako 800 tyś. wozokm rocznie (por. „Założenia” wiersz 28), a dla trasy nowej jako 200 tyś. wozokm rocznie (por. „Założenia” wiersz 63)[[6]](#footnote-6) oraz odpowiednio procentowy udział pracy eksploatacyjnej wykonywanej na trasie przez poszczególne typy autobusów. Takie wyszczególnienie jest istotne, ponieważ emisja danego typu autobusów będzie dalej przemnożona przez pracę eksploatacyjną wykonywaną przez dany typ. Dla trasy nowej koniecznie jest podanie rocznej liczby przewiezionych pasażerów (por. „Założenia” wiersz 82), ponieważ ten parametr jest potrzebny do wyliczenia pracy eksploatacyjnej samochodów osobowych, z zastosowaniem uproszczonej metodyki niewymagającej posiadania przez Wnioskodawcę modelu ruchu. W rozpatrywanym, abstrakcyjnym przedsięwzięciu liczba ta wynosi 200 tyś pasażerów. Wnioskodawca powinien opisać metodykę wyliczenia rocznej liczby pasażerów w USW, uwzględniając m.in. liczbę miejsc w autobusach czy częstotliwość kursowania oraz powiązać ją z analizą popytu przeprowadzoną w rozdziale A. Analiza zapotrzebowania na przedsięwzięcie. Ostatnim elementem niezbędnym do wyliczenia pracy eksploatacyjnej samochodów osobowych jest wskazanie długości trasy autobusowej w jedną stronę (por. „Założenia” wiersz 85). To uproszczenie, z zastosowaniem przez kalkulator założonego z góry parametru średniego napełnienia samochodów osobowych jako 1,4 (tj. że średnio podróż wykonuje 1,4 osoby) pozwoli na uzyskanie pojazdokilometrów, które w rozpatrywanym, abstrakcyjnym przedsięwzięciu wyniosły 2 142 870 pojkm/rok.

Po uzupełnieniu zakładki „Założenia” oraz zakładek „Emisje W0 trasa istniejąca”, „Emisje WI” trasa istniejąca” oraz „Emisje WI trasa nowa” (jeśli dotyczy danego przedsięwzięcia) w polach zaznaczonych na żółto, kalkulator wyliczy emisje CO2 oraz emisje niskie (SO2, NMHC/NMVOC, NOx, PM), zmonetyzuje je i poda wskaźnik redukcji emisji na zakładce „Wskaźnik redukcji emisji”. Jeżeli wskaźnik będzie mniejszy bądź równy 1, w komórce F4 pojawi się komunikat „UWAGA! BRAK REDUKCJI”, co oznacza konieczność weryfikacji założeń przedsięwzięcia i/lub wprowadzonych danych do arkusza. Dla rozpatrywanego, abstrakcyjnego przedsięwzięcia wynosi on 1,811.

## Zgodność z zasadą DNSH

W ramach potwierdzenia zgodności z zasadą DNSH (należy przez to rozumieć zasadę „nie czyń poważnych szkód” ‘Do No Significant Harm’) na etapie przygotowania wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem należy przedłożyć oświadczenia oraz analizy, o których mowa poniżej.

Analiza zgodności z zasadą DNSH powinna wykazać, że przedmiotowy typ przedsięwzięcia będzie zgodny z celami środowiskowymi:

* Łagodzenie zmian klimatu,
* Adaptacja do zmian klimatu,
* Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich,
* Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling,
* Zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola,
* Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów.

Przy opracowywaniu analiz należy posiłkować się ustaleniami, dokonanymi w dokumentach:

„Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przedstawionych w KPO” <https://www.gov.pl/attachment/035d99d8-c439-4c84-b77b-f2cb5d4772e8>

 Council Implementing Decision (CID) <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo> oraz ustalenia operacyjne w sprawie KPO <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo>

Wytyczne techniczne dotyczące stosowania zasady „nie czyń poważnych szkód” na podstawie rozporządzenia ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (2021/C 58/01)

Udzielone odpowiedzi powinny zostać dostosowane do wymagań indywidualnych przedsięwzięcia, w tym w szczególności od rodzaju napędu/źródeł zasilania/tankowania planowanego do zakupu autobusu w całym cyklu życia przedsięwzięcia (od etapu studialnego do etapu likwidacji).

**W analizie należy uwzględnić część przedsięwzięcia związaną z infrastrukturą ładowania/ tankowania** – o ile taka będzie stanowić przedmiot planowanego do realizacji przedsięwzięcia.

Dodatkowo, w przypadku planowanej realizacji inwestycji w części związanej z infrastrukturą ładowania/tankowania pojazdów należy przeprowadzić osobną analizę w kontekście kwalifikacji tej części inwestycji do przedsięwzięć wymienionych w Rozporządzeniu RM w sprawie rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.).

Należy także wskazać kamienie milowe realizacji przedsięwzięcia oraz sposób wykazania potwierdzenia zgodności z celami środowiskowymi DNSH.

Ponadto, OOW powinien wypełnić załączniki nr 4.1 - 4.5, wskazane w Załączniku nr 2 do Regulaminu konkursu.

## Zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju

Analiza powinna wskazywać jak planowane przedsięwzięcie wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju – racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych.

Analiza powinna odpowiadać/uwzględniać treści zapisane w Agendzie 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju w zakresie wykorzystania zasobów naturalnych oraz wytycznych InvestEU[[7]](#footnote-7).

Zasada zrównoważonego rozwoju jest zachowana, jeżeli w ramach przedsięwzięcia zakłada się podejmowanie działań ukierunkowanych na:

* racjonalne gospodarowanie zasobami,
* ograniczenie presji na środowisko,
* uwzględnianie efektów środowiskowych w zarządzaniu,
* podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa.

## Informacja dot. występowania pomocy publicznej

W świetle przepisów prawa unijnego, w gestii państw członkowskich pozostaje zapewnienie
świadczenia publicznego transportu pasażerskiego przez odpowiednio do tego przygotowane
przedsiębiorstwa publiczne lub prywatne. Zapewnienie usług w powyższym zakresie odbywa się
w Polsce w ramach świadczenia usług publicznych transportu zbiorowego.

Podstawowym aktem normatywnym regulującym na poziomie unijnym kwestie obowiązku świadczenia usług publicznych w transporcie pasażerskim jest rozporządzenie nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (dalej rozporządzenie 1370/2007). Podstawowym aktem w tym zakresie w systemie prawa krajowego jest ustawa o publicznym transporcie zbiorowym.

Zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych to zobowiązanie, którego dany operator nie
podjąłby się bez świadczenia wzajemnego, w szczególności rekompensaty, w takim samym
zakresie lub na takich samych zasadach, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, a którego
podjęcie jest konieczne z punktu widzenia organów władzy publicznej ze względu na interes
publiczny.

Według prawa polskiego, obowiązek zapewnienia transportu zbiorowego w wymiarze lokalnym
ciąży na gminach i powiatach. Obowiązek zaspokajania zbiorowych potrzeb
mieszkańców w zakresie regionalnego transportu zbiorowego jest jednym z zadań własnych województwa. Obowiązek ten może być realizowany w różnych formach
(przewozy autobusowe, tramwajowe, kolejowe itd.). W celu zapewnienia realizacji tych zadań
jednostki samorządu terytorialnego mogą wykorzystać przyznaną przez przepisy krajowe i unijne
możliwość zobowiązania operatorów do świadczenia usług publicznych w transporcie zbiorowym.

Jednostka samorządu terytorialnego realizuje swe zadania w formie samorządowego zakładu
budżetowego, poprzez kontrolowane przez jednostkę samorządu terytorialnego spółki prawa
handlowego (tzw. spółki komunalne), albo powierza ich wykonywanie przedsiębiorcom
zewnętrznym w drodze umowy cywilnoprawnej. Tym samym jednostka samorządu terytorialnego może powierzyć świadczenie usługi publicznej albo nałożyć obowiązek świadczenia usług publicznych (co jest bezpośrednio związane z realizacją zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego) na ww. podmioty, tj. samorządowy zakład budżetowy, spółkę komunalną oraz przedsiębiorcę zewnętrznego, które to podmioty stają się wówczas operatorem.

W zakresie dopuszczalnym przez przepisy prawa, jednostka samorządu terytorialnego może realizować swoje zadania również za pośrednictwem innej jednostki samorządu terytorialnego, na podstawie porozumienia, albo za pośrednictwem związku międzygminnego.

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych podlega ocenie w świetle art. 107 ust. 1
TFUE, ponieważ operatorzy otrzymujący dofinansowanie prowadzą działalność o charakterze
gospodarczym, w związku z czym są przedsiębiorcami w rozumieniu przyjętym w orzecznictwie TSUE.

Składniki majątkowe dofinansowane z programów operacyjnych na zasadach wskazanych
w Wytycznych stanowią część rekompensaty. Oznacza to, że kwalifikacja prawna dofinansowania
ze środków funduszy UE w zakresie przepisów o pomocy publicznej powinna być dokonywana
przez pryzmat oceny charakteru rekompensaty przekazywanej operatorowi przez organizatora
publicznego transportu zbiorowego.

Składniki majątkowe dofinansowane z programów operacyjnych stanowią część rekompensaty. Oznacza to, że kwalifikacja prawna dofinansowania ze środków funduszy UE w zakresie przepisów o pomocy publicznej powinna być dokonywana przez pryzmat oceny charakteru rekompensaty przekazywanej operatorowi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Brak pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

Kryteriami pozwalającymi ustalić, czy dane wsparcie przyznane w związku ze świadczeniem usług
publicznych stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, są cztery kryteria
wskazane w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/006. Łączne spełnienie tych
kryteriów powoduje, że rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych nie stanowi pomocy publicznej.

Treść tych kryteriów jest następująca:

1. przedsiębiorstwo jest zobowiązane do świadczenia usługi publicznej i ją wykonuje, a jednocześnie usługa ta jest jasno zdefiniowana;
2. w celu uniknięcia przyznania korzyści ekonomicznej, która może faworyzować wybrane
przedsiębiorstwo w stosunku do konkurencji, parametry, na podstawie których ustala się
rekompensatę, powinny być określone obiektywnie i transparentnie zanim nastąpi nałożenie
zobowiązania do świadczenia usług publicznych;
3. rekompensata nie może przekroczyć kosztów poniesionych w związku z realizacją usługi
publicznej z uwzględnieniem wpływów z tej usługi oraz rozsądnego zysku;
4. jeżeli przedsiębiorstwo nie zostało wybrane zgodnie z procedurami zamówień publicznych
gwarantującymi, że usługa będzie zapewniona po najmniejszym koszcie dla społeczności, rekompensata nie może przekraczać kosztów, jakie poniosłoby typowe przedsiębiorstwo, dobrze zarządzane i odpowiednio wyposażone do realizacji usługi publicznej, z uwzględnieniem wpływów generowanych przez usługę i rozsądnego zysku.

W odniesieniu do kryterium przywołanego w lit. d, należy zauważyć, że wybór operatora w
drodze przetargu, zgodnie z wszelkimi zasadami dotyczącymi udzielania zamówień publicznych, przy spełnieniu pozostałych kryteriów wskazanych w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-280/00, gwarantuje, co do zasady, że przepływ środków publicznych nie ma charakteru
pomocy publicznej, ponieważ operator nie uzyskuje korzyści (na zasadach odbiegających od
rynkowych), w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Zastosowanie przetargowej procedury wyboru operatora nie wyklucza wystąpienia pomocy publicznej, jeśli nie stwarza ona warunków do odpowiednio otwartej i rzeczywistej konkurencji, np. w przetargu została złożona tylko jedna oferta lub tylko jeden podmiot dysponuje infrastrukturą niezbędną do świadczenia usług.

Dofinansowanie ze środków funduszy UE w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług
publicznych może spełniać kryteria zawarte w orzeczeniu TSUE w sprawie Altmark tylko
i wyłącznie, jeśli było uwzględnione w momencie powierzania świadczenia usług (wyboru
operatora), tj. np. w przypadku trybów powierzenia świadczenia usług, w których sporządzana jest specyfikacja istotnych warunków zamówienia, w specyfikacji było wskazane, że elementem
wynagrodzenia będzie dofinansowanie ze środków funduszy UE bądź możliwe jest wykazanie, że
dofinansowanie ze środków funduszy UE zastąpi część wynagrodzenia obliczonego zgodnie
z postanowieniami specyfikacji, które pierwotnie miało pochodzić z innych źródeł. W przypadku
powierzenia świadczenia usług podmiotowi wewnętrznemu, powyższe uwagi, dotyczące
specyfikacji istotnych warunków zamówienia, należy odnosić analogicznie do treści pierwotnego
aktu powierzenia.

Spełnienie warunków określonych przez TSUE w orzeczeniu w sprawie Altmark nie zwalnia
z obowiązku przestrzegania rozporządzenia nr 1370/2007 (a także ustawy o publicznym
transporcie zbiorowym). Należy bowiem pamiętać, że rozporządzenie to ma charakter
powszechnie obowiązującego aktu prawnego.

**Pomoc zgodna z rynkiem wewnętrznym i niepodlegająca notyfikacji**

W sytuacji, gdy w danym przypadku kryteria określone w orzeczeniu TSUE w sprawie Altmark
nie zostały spełnione rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie stanowi
pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

W odniesieniu do operatorów, którym zostało powierzone świadczenie usług publicznych:

1. w sposób władczy (samorządowy zakład budżetowy, spółka komunalna spełniająca kryteria
podmiotu wewnętrznego),
2. a także w drodze procedury konkurencyjnej innej niż wymieniona powyżej
należy przyjąć, że środki przekazywane przez jednostkę samorządu terytorialnego operatorom w formie rekompensaty stanowią pomocą publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w transporcie stanowi pomoc publiczną
zgodną z zasadami rynku wewnętrznego na podstawie art. 93 TFUE i nie podlega obowiązkowi
notyfikacji, o ile przy jej udzielaniu zachowane zostały wszystkie zasady wynikające z rozporządzenia nr 1370/2007.

**Mając powyższe na uwadze, we wniosku o objęcie przedsięwzięcia wsparciem oraz Studium Wykonalności należy zawrzeć zastępujący zakres informacji w odniesieniu do zawartych lub planowanych do zawarcia umów przewozowych:**

- informacja nt. zawartej lub planowanej do zawarcia umowy przewozowej – tryb zawarcia, okres obowiązywania, podstawa prawna,

- informacja, kto będzie właścicielem taboru / infrastruktury ładowania lub tankowania za zakończeniu realizacji przedsięwzięcia,

- informacja, na jakich zasadach ww. tabor / infrastruktura będą udostępniane przewoźnikowi (jeżeli dotyczy),

- informacja nt. podmiotu, z którym zawarta jest umowa przewozowa – w przypadku spółek samorządowych informacja nt. struktury własnościowej, posiadania statusu podmiotu wewnętrznego w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007,

- informacja nt. metodologii liczenia rekompensaty związanej ze świadczeniem usług przewozowych,

- informacja nt. zasad monitorowania rekompensaty oraz rozwiązań w zakresie unikania nadmiernej rekompensaty,

- informacja czy przewoźnik prowadzi odrębną ewidencję dla działalności związanej z realizacją usługi oraz dla pozostałej działalności gospodarczej.

1. Pod warunkiem, że są częścią przedsięwzięcia zakupowego zgłoszonego do bieżącego konkursu. [↑](#footnote-ref-1)
2. Jeżeli po realizacji przedsięwzięcia zmieni się długość trasy, należy podać długość po realizacji przedsięwzięcia. [↑](#footnote-ref-2)
3. Okres analizy wynosi 15 lat. [↑](#footnote-ref-3)
4. Wartości energetyczne poszczególnych paliw (kolor jasnoróżowy) są podane wg odpowiedniego rozporządzenia i nie ma obowiązku zastąpienia innym założeniem, jednak Wnioskodawca może je zmienić wg własnych danych i następnie uzasadnić tą zmianę w opisie. [↑](#footnote-ref-4)
5. Jeżeli Wnioskodawca planuje wymienić autobusy inne niż Diesel, należy odpowiednio zmodyfikować szablon arkusza kalkulacyjnego. [↑](#footnote-ref-5)
6. Zgodnie z kryterium merytorycznym „Planowany przebieg taboru na nowoutworzonej/obsługiwanej linii”: „Sprawdzana jest ilość planowanego przebiegu taboru na nowoutworzonej /obsługiwanej linii, która powinna wynosić minimum 25 tyś km/rok/szt (…)”. [↑](#footnote-ref-6)
7. https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/fundusz-investeu [↑](#footnote-ref-7)