

## **PROGRAM PRIORYTETOWY**

### **Tytuł programu:**

**GEPARD II – transport niskoemisyjny**

### **Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności**

#### **1. Cel programu**

Wsparcie działań jednostek samorządu terytorialnego niezbędnych do realizacji polityki elektromobilności.

#### **2. Wskaźnik osiągnięcia celu**

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

#### **liczba sporządzonych opracowań**

Planowana wartość wskaźnika osiągnięcia celu wynosi co najmniej 200 szt.

#### **3. Budżet**

Budżet na realizację celu programu dla bezzwrotnych form dofinansowania wynosi **12 000 tys. zł.**

#### **4. Okres wdrażania**

**Program realizowany będzie w latach 2018-2019 przy czym:**

- 1) zobowiązania (rozumiane jako podpisywanie umów) podejmowane będą do 2019 r.;
- 2) środki wydatkowane będą w latach 2019 - 2020 r.

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

Nabór wniosków odbywa się trybie konkursowym. Terminy, sposób składania i rozpatrywania wniosków oraz szacunkowe terminy zawarcia umów określone zostaną odpowiednio w ogłoszeniu o naborze lub w regulaminie konkursu oraz na stronie internetowej NFOŚiGW.

#### **6. Koszty kwalifikowane**

- 1) okres kwalifikowalności kosztów od dnia ogłoszenia naboru tj. 08.10.2018 r. do 31.12.2020 r., w którym to poniesione koszty mogą być uznane za kwalifikowane;
- 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 - zgodnie z „Wytycznymi w zakresie kosztów kwalifikowanych” z zastrzeżeniem, że są to koszty niezbędne do sporządzenia opracowania.

#### **7. Formy i warunki udzielania dofinansowania**

##### **7.1 Formy dofinansowania**

- 1) dotacja.

## **7.2 Intensywność dofinansowania**

- 1) Dofinansowanie jest udzielane w formie dotacji w wysokości:
  - a) dla miast małych i średnich (zgodnie z definicją Głównego Urzędu Statystycznego) do 100% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 50 tys. zł
  - b) dla miast dużych (zgodnie z definicją Głównego Urzędu Statystycznego) do 100% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 100 tys. zł,
  - c) w przypadku pozostałych jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków przy ustalaniu wysokości dofinansowania będzie brana pod uwagę liczba mieszkańców – do 100% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 50 tys. zł dla liczby ludności odpowiadającej liczebności miast małych i średnich oraz do 100% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 100 tys. zł dla liczby ludności odpowiadającej liczebności miast dużych.

## **7.3 Warunki dofinansowania**

- 1) jeden Wnioskodawca może złożyć w jednym naborze tylko jeden wniosek o dofinansowanie w formie dotacji;
- 2) dofinansowanie nie będzie udzielane na przedsięwzięcia, które uzyskały dofinansowanie ze środków NFOŚiGW w ramach innych programów;
- 3) w przypadku, gdy dofinansowanie stanowi pomoc publiczną, jego warunki muszą być zgodne z regulacjami dotyczącymi pomocy publicznej.

## **7.4 Beneficjenci**

- 1) powiaty, gminy oraz ich związki.

## **7.5 Rodzaje przedsięwzięć**

Przygotowanie strategii rozwoju elektromobilności służącej realizacji celów wynikających m.in.: z Programu Rozwoju Elektromobilności w ramach Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR), w tym w szczególności z:

- Planu Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości”, przyjęty przez Radę Ministrów dnia 16.03.2017 r.;
- Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, przyjęte przez Radę Ministrów dnia 29.03.2017 r.;
- Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

## 8. Szczegółowe kryteria wyboru przedsięwzięć

### KRYTERIA DOSTĘPU

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	Tak	Nie
1.	Wniosek jest złożony w terminie określonym w regulaminie konkursu		
2.	Wniosek jest złożony na obowiązującym formularzu i w wymaganej formie		
3.	Wniosek jest kompletny i prawidłowo podpisany, wypełniono wszystkie wymagane pola formularza wniosku oraz dołączono wszystkie wymagane załączniki		
4.	Cel i rodzaj przedsięwzięcia jest zgodny z program priorytetowym		
5.	Wnioskodawca mieści się w katalogu Beneficjentów, określonym w programie priorytetowym		
6.	W ciągu ostatnich 3 lat przed dniem złożenia wniosku NFOŚiGW nie wypowiedział Wnioskodawcy lub nie rozwiązał z nim umowy o dofinansowanie – za wyjątkiem rozwiązania za porozumieniem stron – z przyczyn leżących po stronie Wnioskodawcy		
7.	Wnioskodawca wywiązuje się z zobowiązań publicznoprawnych na rzecz NFOŚiGW, właściwych organów, czy też podmiotów		
8.	Wnioskodawca wywiązuje się z 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 i intensywność wnioskowanego dofinansowania jest zgodna z programem priorytetowym		

### KRYTERIA JAKOŚCIOWE DOPUSZCZAJĄCE

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	Tak	Nie
1.	Zgodność wniosku dotyczącego strategii rozwoju elektromobilności z założeniami wymaganymi przez NFOŚiGW (przykładową strukturą oraz elementami Strategii rozwoju elektromobilności – załącznik nr 1 do programu priorytetowego)		
2.	Spójność założeń strategii z dokumentami strategicznymi gminy oraz właściwie zidentyfikowane potrzeby związane z rozwojem elektromobilności		
3.	Realność harmonogramu niezbędnych działań, w tym instytucjonalnych i administracyjnych, w celu wdrożenia strategii rozwoju elektromobilności		
4.	Wpływ strategii na realizację celów Planu elektromobilności poprzez rozwiązania systemowe dla transportu publicznego oraz prywatnego		
<i>Zasady oceny:</i>			

Ocena przeprowadzana jest na podstawie zweryfikowanych przez NFOŚiGW danych przedstawionych we wniosku (wraz z załącznikami).

*Negatywna ocena któregokolwiek kryterium powoduje odrzucenie wniosku*

## KRYTERIA JAKOŚCIOWE PUNKTOWE DOPUSZCZAJĄCE

Lp.	NAZWA KRYTERIUM	PUNKTY	WAGA	WYNIK OCENY (uzyskana liczba pkt x waga)
I.	<b>ZASADNOŚĆ REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA</b>			
1.	Innowacyjność rozwiązania będącego rezultatem projektu – strategia rozwoju elektromobilności będzie zawierała elementy smart city	0 1 3	3	max 9 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – strategia nie przewiduje innowacyjnych rozwiązań w zakresie elektromobilności</p> <p><b>1 pkt</b> – strategia przewiduje zarys założeń dotyczących innowacyjnych rozwiązań w zakresie elektromobilności</p> <p><b>3 pkt</b> – strategia przewiduje kompleksowe innowacyjne rozwiązania dotyczące elektromobilności</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				
2.	Struktura organizacyjna dedykowana do planowania oraz wdrażania elektromobilności	0 1 3	3	max 9 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – strategia nie przewiduje wyodrębnionej struktury organizacyjnego dedykowanej planowaniu oraz wdrażaniu elektromobilności</p> <p><b>1 pkt</b> – strategia przewiduje tymczasową, bądź niepełną strukturę organizacyjną dedykowaną planowaniu oraz wdrażaniu elektromobilności</p> <p><b>3 pkt</b> – strategia przewidują przemyślaną, zorganizowaną strukturę organizacyjną dedykowaną planowaniu oraz wdrażaniu elektromobilności</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				
3.	Dostosowanie taboru oraz infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych	0 1	2	max 2 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – strategia nie zawiera dostosowania taboru oraz infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych</p> <p><b>1 pkt</b> – planowane w strategii rozwiązania przewidują dostosowanie taboru oraz infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				

4.	Zastąpienie w eksploatacji pojazdów spalinowych	0 1	2	max 2 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – strategia nie przewiduje zastąpienia w eksploatacji pojazdów spalinowych</p> <p><b>1 pkt</b> – strategia przewiduje zastąpienie w eksploatacji pojazdów spalinowych</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				
5.	Uwzględnienie udziału mieszkańców w konsultacjach strategii	0 1	2	max 2 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – Wnioskodawca nie uwzględni udziału mieszkańców w konsultacji strategii</p> <p><b>1 pkt</b> – Wnioskodawca uwzględni udział mieszkańców w konsultacji strategii</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				
6.	Uwzględnienie działań promocyjnych, informacyjnych oraz edukacyjnych	0 1 3	3	max 9 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – Wnioskodawca nie uwzględni prowadzenia działań promocyjnych, informacyjnych oraz edukacyjnych</p> <p><b>1 pkt</b> – Wnioskodawca przedstawił zarys założeń dotyczących planowanych działań promocyjnych, informacyjnych oraz edukacyjnych</p> <p><b>3 pkt</b> – Wnioskodawca przedstawił przejrzystą i kompletną koncepcję działań promocyjnych, informacyjnych oraz edukacyjnych</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				
7.	Długookresowe podejście do planowania elektromobilności	0 1 3	3	max 9 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – strategia przewidziana jest w okresie do 5 lat</p> <p><b>1 pkt</b> - strategia przewidziana jest w okresie do 15 lat</p> <p><b>3 pkt</b> – strategia przewidziana jest w okresie powyżej 15 lat</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				
8.	Wnioskodawca jest wskazany w SOR jako tracący funkcje społeczno – gospodarcze	0 1	2	max 2 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – Wnioskodawca nie jest wskazany w SOR jako tracący funkcje społeczno – gospodarcze</p> <p><b>1 pkt</b> – Wnioskodawca jest wskazany w SOR jako tracący funkcje społeczno – gospodarcze</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				
9.	Wpływ realizacji strategii na poprawę jakości powietrza	0	2	max 2 pkt

		1		
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – Wnioskodawca nie przedstawił założenia analizy jakości powietrza i badania wpływu wdrożenia strategii na jego poprawę</p> <p><b>1 pkt</b> – Wnioskodawca przedstawił założenia analizy jakości powietrza i badania wpływu wdrożenia strategii na jego poprawę</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) nie powoduje odrzucenia wniosku</i></p>				
10.	Strategia odpowiada na zidentyfikowane potrzeby. Adekwatność zaproponowanych działań do zidentyfikowanych problemów.	0 1 3	3	max 9 pkt
<p><i>Zasady oceny:</i></p> <p><b>0 pkt</b> – Wnioskodawca nie zidentyfikował potrzeb w zakresie elektromobilności</p> <p><b>1 pkt</b> – Wnioskodawca zidentyfikował potrzeby w zakresie elektromobilności i zaproponował rozwiązania częściowo odpowiadające na potrzeby jednostki samorządu terytorialnego</p> <p><b>3 pkt</b> – Wnioskodawca zidentyfikował potrzeby w zakresie elektromobilności i zaproponował kompleksowe rozwiązania odpowiadające na potrzeby jednostki samorządu terytorialnego</p> <p><i>Negatywna ocena kryterium (uzyskanie 0 pkt) powoduje odrzucenie wniosku</i></p>				
<b>Suma punktów</b>				<b>55</b>
<i>(minimalny próg wymagany dla pozytywnej oceny przedsięwzięcia wynosi 25 punktów)</i>				

### 9. Postanowienia dodatkowe:

- 1) szczegółowy sposób naboru określa regulamin konkursu;
- 2) w sprawach nieuregulowanych w niniejszym programie oraz regulaminie konkursu, do postępowania z wnioskiem stosuje się obowiązujące w NFOŚiGW wewnętrzne regulacje;
- 3) do niniejszego programu priorytetowego mają zastosowanie „Zasady udzielania dofinansowania ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej” oraz „Kryteria wyboru przedsięwzięć finansowanych ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej”;
- 4) Wnioskodawca zobowiązuje się do udziału w ewaluacji w zakresie stopnia wdrożenia strategii.

## **Przykładowa struktura oraz elementy Strategii rozwoju elektromobilności**

### **1. Wstęp**

- 1.1. Cel i zakres opracowania;
- 1.2. Źródła prawa;
- 1.3. Cele rozwojowe i strategie jednostki samorządu terytorialnego;
- 1.4. Charakterystyka jednostki samorządu terytorialnego;
- 1.5. Wnioski wynikające z charakterystyki jednostki samorządu terytorialnego.

### **2. Stan jakości powietrza (CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM 10, PM 2,5 BaP)**

- 2.1. Metodologia obliczania wskaźników zanieczyszczeń;
- 2.2. Czynniki wpływające na emisję zanieczyszczeń;
- 2.3. Obecny stan jakości powietrza – podsumowanie inwentaryzacji;
- 2.4. Planowany efekt ekologiczny związany z wdrażaniem strategii rozwoju Elektromobilności;
- 2.5. Monitoring jakości powietrza.

### **3. Stan obecny systemu komunikacyjnego w jednostce samorządu terytorialnego**

- 3.1. Struktura organizacyjna;
- 3.2. Transport publiczny i komunalny oraz transport prywatny,
  - 3.2.1. Pojazdy o napędzie spalinowym,
  - 3.2.2. Pojazdy napędzane gazem ziemnym lub innymi biopaliwami,
  - 3.2.3. Pojazdy o napędzie elektrycznym,
  - 3.2.4. Ogólnodostępna publiczna infrastruktura ładowania;
- 3.3. Parametry ilościowe i jakościowe istniejącego systemu transportu;
- 3.4. Istniejący system zarządzania;
- 3.5. Opis niedoborów jakościowych i ilościowych taboru i infrastruktury w stosunku do stanu pożądanego;
- 3.6. Zakres inwestycji niezbędnych do zniwelowania niedoborów jakościowych i ilościowych systemu, w tym inwestycji odtworzeniowych.

### **4. Opis istniejącego systemu energetycznego jednostki samorządu terytorialnego**

- 4.1. Ocena bezpieczeństwa energetycznego jednostki samorządu terytorialnego;
- 4.2. Wariantowa prognoza zapotrzebowania na energię elektryczną, gaz lub inne paliwa alternatywne w okresie do 2025 r. w oparciu o program rozwoju gminy.

### **5. Strategia rozwoju elektromobilności w jednostce samorządu terytorialnego**

- 5.1. Podsumowanie i diagnoza stanu obecnego,
  - 5.1.1. Zidentyfikowane problemy oraz potrzeby sektora komunikacyjnego;
- 5.2. Screening dokumentów strategicznych powiązanych, w szczególności, z planem zagospodarowania przestrzennego, programem rozwoju gminy, planem transportu publicznego, planem zaopatrzenia w energię elektryczną i paliwa gazowe oraz inne paliwa alternatywne oraz analizy kosztów i korzyści wynikającej z ustawy o Elektromobilności, jak również realizacji celów wynikających z Planów Elektromobilności;

- 5.3. Priorytety rozwojowe (cele strategiczne oraz operacyjne) w zakresie wdrożenia strategii rozwoju elektromobilności, w tym zintegrowanego systemu transportowego;
- 5.3.1. Adekwatność zaproponowanych działań do problemów oraz potrzeb (zgodnie z pkt. 5.1.1.).

## **6. Plan wdrożenia elektromobilności w jednostce samorządu terytorialnego**

- 6.1. Zestawienie i harmonogram niezbędnych działań, w tym instytucjonalnych i administracyjnych, w celu wdrożenia strategii rozwoju elektromobilności,
- 6.1.1. Zakres i metodyka analizy wybranej strategii rozwoju elektromobilności, w tym rodzaj napędu pojazdów (elektryczne, wodorowe, gazowe, paliwa alternatywne) oraz zastąpienie pojazdów spalinowych,
- 6.1.2. Opis i charakterystyka wybranej technologii ładowania i doboru optymalnych pojazdów z uwzględnieniem pojemności baterii i możliwości przewozowych,
- 6.1.3. Lokalizacja i wybór linii autobusowych transportu publicznego i punktów ładowania,
- 6.1.4. Dostosowanie zarówno taboru jak i rozmieszczenia linii autobusowych do potrzeb mieszkańców, w tym osób niepełnosprawnych,
- 6.1.5. Lokalizacja stacji i punktów ładowania pozostałych pojazdów, w tym komunalnych;
- 6.1.6. Harmonogram niezbędnych inwestycji w celu wdrożenia wybranej strategii rozwoju elektromobilności,
- 6.1.7. Struktura i schemat organizacyjny wdrażania wybranej strategii,
- 6.1.8. Analiza SWOT;
- 6.2. Udział mieszkańców w konsultacji wybranej strategii rozwoju elektromobilności;
- 6.3. Planowane działania informacyjno-promocyjne wybranej strategii;
- 6.4. Źródła finansowania;
- 6.5. Analiza oddziaływania na środowisko, z uwzględnieniem potrzeb dotyczących łagodzenia zmian klimatu oraz odporności na klęski żywiołowe;
- 6.6. Monitoring wdrażania Strategii.

## **Przykładowe elementy Smart City w zakresie transportu, które mogą być ujęte w strategii rozwoju elektromobilności :**

- Inteligentne systemy transportowe, centralne gromadzenie informacji o przepływach ruchu, system zliczania potoków pasażerskich, sterowanie sygnalizacją świetlną i przepływami uzależnione od aktualnej sytuacji drogowej, systemy wystawiania priorytetów na skrzyżowaniach dla pojazdów komunikacji miejskiej (np. system automatycznie dostosowuje priorytetowo zielone światło dla pojazdów komunikacji miejskiej);
- Zarządzanie komunikacją miejską, umożliwiające monitorowanie taboru, efektywna informacja pasażerska (tablice/aplikacje, pokazujące bieżące natężenie ruchu, ile spóźniony jest tramwaj, autobus, jakie są utrudnienia w ruchu, rozkład jazdy w czasie rzeczywistym);
- Zarządzanie miejscami parkingowymi, informacja, prognozowanie, naprowadzanie na wolne miejsca parkingowe, monitorowanie przekroczenia ustalonego czasu parkowania, rezerwacja miejsc;



- Wypożyczalnie pojazdów elektrycznych/car-sharing/car-pooling z zapewnieniem dodatkowych przywilejów, np. możliwość korzystania z bus-pasów, wyznaczone bezpłatne miejsca parkingowe, uprawnienia do poruszania się po niektórych ulicach wyłączonych z ruchu kołowego;
- System sprzedaży biletów komunikacji zbiorowej (np. bilety jako kody QR, płatności urządzeniami mobilnymi np. telefon, opaski z beaconem, opłaty za przejazd pobierane automatycznie);
- System pobierania opłat za parkowanie (np. automatyczne rozpoznanie klienta w strefie z abonamentem i bez, identyfikacja stref poprzez system, płatności poprzez operatorów komórkowych, automatyczne płatności za parkowanie);
- Węzły i parkingi przesiadkowe;
- System rowerów miejskich, zintegrowany system ścieżek rowerowych, parkingi rowerowe, ładowarki do rowerów elektrycznych;
- Pojazdy autonomiczne.