

Załącznik nr 4 do Regulaminu wyboru projektów

Kwalifikowalność FENIKS 2021-2027

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027

Priorytet FENX.03 Transport miejski

Działanie FENX.03.01 Transport miejski

SZCZEGÓŁOWE WARUNKI KWALIFIKOWALNOŚCI:

W ramach typu projektów wskazanych w § 2 ust. 1 Regulaminu wyboru projektów w Działaniu 3.1 Transport miejski, kosztami kwalifikowalnymi mogą być następujące elementy:

KOSZTY BEZPOŚREDNIE:

1. **Zakup nowego taboru zeroemisyjnego: autobusów elektrycznych, autobusów napędzanych wodorem oraz trolejbusów z funkcją samodzielnej jazdy na zasilaniu z baterii. Tabor wykorzystywany powinien być jedynie w ramach transportu miejskiego¹ i metropolitalnego².**
2. Zakup nowych baterii do autobusów elektrycznych i trolejbusów będących w posiadaniu Wnioskodawcy.
3. **Wymiana ładowarek starszej generacji do autobusów elektrycznych.**
4. **Modernizacja trakcji trolejbusowej w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania taboru zakupionego w ramach projektu.**
5. **Budowa, zakup i instalacja stałych elementów infrastruktury technicznej lub wyposażenia służących do ładowania baterii autobusów zakupionych w ramach projektu oraz innego taboru autobusowego będącego w posiadaniu Wnioskodawcy**

¹ **Transport miejski** – Przez komunikację miejską należy rozumieć gminne przewozy pasażerskie, wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: - miasta i gminy; - miast; - miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

² **Transport metropolitalny** – Przez komunikację metropolitalną należy rozumieć metropolitarne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego, inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

(stacje i punkty ładowania wraz z infrastrukturą elektroenergetyczną dla zasilania systemu ładowania autobusów elektrycznych, niezbędną do wpięcia urządzeń w istniejącą sieć, magazyny energii).

6. **Zakup i montaż infrastruktury do produkcji energii z OZE, wyłącznie na potrzeby ładowania posiadanego oraz zakupionego w ramach projektu taboru autobusowego elektrycznego oraz trolejbusowego**, pod warunkiem braku konieczności uzyskania dla niej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.³
7. **Budowa, zakup i instalacja stałych lub mobilnych stacji tankowania wodorem, elementów infrastruktury technicznej** i wyposażenia służącego do tankowania wodoru do autobusów zakupionych w ramach projektu oraz innego taboru autobusowego będącego w posiadaniu Wnioskodawcy.
8. **Dodatkowe gwarancje w umowie z dostawcą** pojazdu zeroemisyjnego związane z żywotnością baterii na cały okres trwałości projektu, określony przepisami ogólnymi, płatne z góry w momencie rozliczenia dostawy, w okresie kwalifikowania wydatków określonych w umowie o dofinansowanie projektu, przed datą wniosku o płatność końcową.
9. **Jeśli wnioskodawca zdecyduje się na zakup usług w zakresie obsługi ładowania/tankowania, konserwacji i napraw baterii, koszty takiego pakietu usługowego** w całym okresie trwałości projektu, płatne z góry, w okresie kwalifikowania wydatków określonych w umowie o dofinansowanie projektu, przed datą wniosku o płatność końcową.

KOSZTY POŚREDNIE:

W projektach z pomocą publiczną, zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, koszty pośrednie stanowią wydatki niekwalifikowalne. Ocena kwalifikowalności kosztów pośrednich będzie dokonywana w oparciu o status wnioskodawcy (organizator lub operator transportu publicznego). W przypadku, gdy Wnioskodawcą jest jednostka samorządu

³ W zakresie systemów fotowoltaicznych obowiązują przepisy Rozporządzenia z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz.1839 z późn zm.), tj.:

par. 3 ust 1 pkt 54a)

zabudowa systemami fotowoltaicznymi o powierzchni wyznaczonej po obrysie zewnętrznych skrajnych modułów paneli nie mniejszej niż:

a) 0,5 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3 tej ustawy,

b) 2 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a

- z wyłączeniem zabudowy systemami fotowoltaicznymi lokalizowanej na dachach i elewacjach obiektów budowlanych.

terytorialnego (organizator), koszty pośrednie, w drodze wyjątku, mogą stanowić wydatek kwalifikowalny i będą rozliczane uproszczoną metodą rozliczania wydatków – stawką ryczałtową w wysokości 1% kwalifikowalnych kosztów bezpośrednich w projekcie. W przypadku, gdy Wnioskodawcą jest operator transportu publicznego, koszty pośrednie stanowią wydatek niekwalifikowalny

Katalog kosztów pośrednich w Programie Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027 (FEnKS) dla priorytetów I – VII stanowi załącznik do wzoru umowy o dofinansowanie.

WYDATKI NIEKWALIFIKOWALNE:

- podatek VAT,
- budowa trakcji trolejbusowej,
- leasing/najem/dzierżawa taboru,
- trolejbusy bez funkcji samodzielnej jazdy na zasilaniu z baterii.
- modernizacja zajezdni autobusowej, w tym modernizacja placu manewrowego, instalacji kanalizacyjnej, elektrycznej i wód opadowych, itp.